

Tidsskrift for Søværnen.

Ny Række. 2^{det} Bind.

Udgivet af

N. Jacobsen og E. Bluhme,

Lieutenanter i Marinen.



Kjøbenhavn.

Forlagt af C. C. Lose.

Thieles Bogtrykkeri.

1867.

Indhold.

	Side
Kapseildsen i Storebelt og Aarhus-Bugten. Af Captain-lieutenant J. C. Tuxen	1
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande. Af Lieutenant C. Normann. (Forts.)	26
En Amerikaners Mening om Træ- og Jernskibe	56
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne. (Forts.)	62
Lidt om Petroleumsfragten. Af Skibscaptain C. Arboe	76
Blandinger:	
Captain Coles Jern-Trefodmaster	81
Undersøiske Helvedesmaskiner	84
Efterretninger for Søfarende	86
Officielle Meddelelser	95
Kort Oversigt over Folkerepresentationens Forhandlinger om Marinen. Af Lieutenant N. Jacobsen	101
Søslaget ved Lissa. Ved Lieutenant C. Bruun	131
Lidt om den sidste vestindiske Orkan	168
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne. (Forts.)	173
Efterretninger for Søfarende	184
Officielle Meddelelser	191
Forsvars-Commissionens Betænkning om det danske Søværns Organisation. Af Lieutenant N. Jacobsen	197
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande. Af Lieutenant C. Normann. (Forts.)	240
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne. (Sluttet)	255
Blandinger:	
De to længste Monitorreiser	266
Nyt Dykkerapparat	272
Efterretninger for Søfarende	278

	Side
Officielle Meddelelser	290
Pantserforsøgene paa Amager i Novbr. og Decbr. 1866. Af Artillericapitain Otto Blom	293
Om Torpedøer. Af Artillerilieutenant Wolff	317
Efterskrift af Redactionen	335
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande. Af Lieutenant C. Normann. (Forts.).	341
Om oversøisk, særlig amerikansk Fragtfart. Af Holger T. Foss	354
Fra Parana-Floden og Buenos Ayres i Decbr. 1866	364
Efterretninger for Søfarende	370
Officielle Meddelelser	384
Artilleri og Pantser	389
De europæiske Krigsmariners Størrelse	421
Nogle Bemærkninger om Baadseilads. Af en Baadfører . . .	427
San Francisco i 1866	438
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande. Af Lieutenant C. Normann. (Forts.).	449
I Anledning af den dansk-japanske Handels- og Skibsfarts-Tractat af 12te Januar 1867. Af Holger T. Foss	459
Efterretninger for Søfarende	470
Officielle Meddelelser	481
Folkethingets Behandling af Marineorganisations-Loven og Forhandlingernes Betydning for Fremtiden. Af Lieutenant N. Jacobsen	485
Søofficererne og vore Farvande. Af Capitainlieutenant W. Michelsen	523
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande. Af Lieutenant C. Normann. (Sluttet)	529
Efterretninger for Søfarende	554
Officielle Meddelelser	577

Rettelser til 2det Bind.

Side	1ste	Linie fra oven:	Jacobsen	lms:	Jacobson
- 98	10de	- -	neden: Johansen	-	Johnson
- -	9de	- -	- -	-	Brauns
- 99	6te	- -	oven: Jensen	-	Jessen
- 100	2den	- -	neden: Jacobsen	-	Jacobson
- 355	11-12te	- -	- -	-	oversøiske
- 484	9de	- -	oven: Schive	-	Schiwe
- -	9-10de	- -	- -	-	Fr. Pedersen
- -	16de	- -	- -	-	O. Bruun
				-	C. Bruun

Kapseiladsen i Storebelt og i Aarhus-Bugten.

Af J. C. Tuxen.

Kapseiladsen i Storebelt d. 2den Juli 1866.

Med det Formaal: «At fremme Interessen for Seilads med Lystbaade i vore Fjorde og Belter, Udviklingen af denne for vort Fædreland og en stor Del af Nationen velegnede og nyttige Adspredelse, samt for at tilveiebringe et Bindeled mellem de af vore Landsmænd, der føle Lyst og Trang til at beskjeftige sig hermed», forenede i Løbet af Vinteren 1865—66 tre Mænd sig, nemlig Fyrskibsfører J. P. Larssen, Proprietær F. Tutein, Eier af Høgholt, og Kapitainlieutenant J. C. Tuxen, til en Komitee. Denne foresatte sig som en Indledning at søge foranstaltet en Kapseilads imellem de Lystbaade, der allerede forefandtes eller kunde blive færdige før Midten af Sommeren, og da ved Mødet at fremsætte vore Forslag til de videre Skridt, som maatte være at foretage til Formaalets Opnaaelse. Efterat have brevexlet med flere Lystbaadseiere og derved erfaret, at der fandtes en almindelig Interesse for det paatænkte Foretagende, besluttede Komiteen sig til at lade udgaae en offentlig Indbydelse. Blandt dem, der viste Planen en særlig Opmærksomhed, var »Søofficeers-Selskabet», der nedsatte et Udvalg, som skulde sætte sig

i Forbindelse med Indbyderne og virke for Sagens Fremme, ligesom Selskabet udsatte en Præmie — en Kikkert til Værdi 50 Rdl. — til Uddeling ved Kapseiladsen. Udvalgets Formand, Orlogskapitain, Kammerherre Classen Smidth indtraadte derefter som Medlem af den første Komitee, i hvilken ligeledes optoges Konsul C. B. Benzon i Stubbekjøbing, Eier af en af vore smukkeste danske Lystkuttere. Komiteen, der nu bestod af 5 Medlemmer, udsendte sin offentlige Indbydelse i Februar Maaned, efterat det var vedtaget: 1) at Kapseiladsen skulde afholdes ved Nyborg midt i Juni — hvilket senere forandredes til Begyndelsen af Juli, fordi flere Deltagere ikke kunde møde i Terminen; — 2) at Baadene skulde deles i to Klasser efter deres Størrelse og Bygning — Dæksbaade og aabne Baade —; 3) at der for hver Klasse skulde afholdes to Løb; og 4) at de nødvendige Udgifter skulde paalignes de indmeldte Deltagere. Komiteen paatog sig at udarbejde foreløbige Regler og forelægge dem til Diskussion og Vedtagelse ved Mødet i Nyborg, hvor man tillige vilde fremsætte Forslag til Stiftelsen af en Forening af Eiere af Lystbaade og af saadanne Mænd, som maatte ønske at virke for Lystseiladsens Fremme i Danmark.

»Foreningen til Sofartens Fremme« viste strax efter Bekjendtgjørelsen sin Interesse for Foretagendet derved, at den udsatte en Præmie — en Sølvvinkande til Værdi 100 Rdl. — for »den hurtigstseilende Dæksbaad« ved Kapseiladsen.

Da der inden Udløbet af den fastsatte Frist havde meldt sig et efter Komiteens Skjøn tilstrækkeligt Antal Deltagere, betragtedes Foretagendet som sikret, og da man ikke ønskede ved dette første Forsøg at gjøre større Opsigt end fornødent, tilsendtes der hver af de indmeldte Deltagere et autograferet Brev om Mødestedet, Mødetiden, de foreløbige Regler, Præmierne osv. De anmeldte Deltagere vare følgende:

A, med Dæksfartøier:

1. Hr. Konsul C. B. Benzon, Stubbekjøbing.
2. — Godseier L. Barner, Kallundborg Ladegaard.
3. — Grosserer C. Kramer, Kjøbenhavn.
4. — Lehns greve Rantzau, Rosenvold.
5. — E. F. Esmann, Odense.
6. — J. P. Larssen & F. Tutein, Sæby og Høgholt.
7. — L. Petersen, Skibhusene pr. Odense.
8. — Forpagter E. Møller, Eliasminde.
9. — Kapitain i Armeen E. Bruun, Aalborg.

B, med aabne Baade:

10. Hr. Veiinspektør Lütken, Nykjøbing paa Falster.
11. — Premierlieutenant Harboe, Nyborg.
12. — J. P. Baagøe, Svendborg.
13. — Godseier V. Hillerup, gl. Kirstinebjerg.
14. — Mægler Marquard, Nykjøbing paa Falster.
15. — Johannes Hage, Kjøbenhavn.
16. — Smedemester J. Petersen, Svendborg.
17. — Blokkedreier Bang, Svendborg.
18. — Møller P. Hansen, Svendborg.
19. — Seilmager E. Møller, Svendborg.
20. — Kjøbmand H. J. Schau, Slagelse.
21. — Lieutenant S. Pasbjerg, Heils pr. Kolding.

Omtrent en Uge før Kapseiladsens Afholdelse, modtog Komiteen en Skrivelse fra »Handelsforeningen i Odense«, i hvilken denne udtalte sin Interesse for den forestaaende Prøve, og »i Erkjendelsen af den Betydning, Kapseiladsen kan have for vor maritime Udvikling«, udsatte den to Præmier, bestaaende i to Dobbeltkikkerter, der skulde uddeles næsteften de allerede udsatte Præmier. Det var Handelsforeningens Hensigt at overvære Kapseiladsen ombord i Dampbaaden »Dagmar«; men det traf sig saa uheldigt, at Seiladsen netop fandt Sted paa en Dag, da der var Marked i Odense, og Indbyderne, som

høilig beklagede, at de af Hensyn til Deltagerne ikke kunde udsætte den til en senere Dag, men maatte benytte den første gunstige Leilighed, gik saaledes Glip af den Fornøielse, det havde været den at see ved Mødet hele Handelsforeningen, som nu kun lod sig repræsentere ved to af sine Medlemmer.

For ikke at komme ganske uforberedte til Nyborg — der paa Grund af sin centrale Beliggenhed, sin Fjord og sin Nærhed ved Beltet var valgt til Samlings- og Kampplads — havde Indbyderne henvendt sig til en af Byens anseete Borgere, Konsul Chr. Jensen, med Anmodning om Bistand i Henseende til Logis for Deltagerne m. m., og her mødt en overordenlig paaskjønneelsesværdig Imødekommen. Der dannede sig i Byen to Komiteer, af hvilke den ene skulde forestaae Arrangementet med Logis og Bespisning, den anden Baadens Modtagelse og Ordning, og disse Komiteer bære en stor Del af Æren for, at Foretagendet blev til en livlig Fest, der kunde siges at lykkes over Forventning, til stor Tilfredsstillelse for alle Parter.

Løverdagen den 30te Juni indfandt Indbyderne sig i Nyborg og afholdt samme Dags Eftermiddag Kl. 5 et Møde, det første, ved hvilket alle Komiteens 5 Medlemmer, der have deres Hjem rundt om i Landet, vare samlede paa eengang. Indbyderne valgte Tuxen til Formand og Ordfører samt Tutein til Sekretær og Kasserer. Det forfattede Udkast til Regler for Kapseiladsen blev gennemgaaet og vedtaget saaledes, som det skulde forelægges en Forsamling af samtlige Deltagere. Det eneste Punkt, som foraarsagede nogen Vanskelighed, var en i Cirkulæret indsat Bestemmelse, at der ved Prøven skulde tages Hensyn til den større Hurtighed, der bør kunne kræves af større Baade fremfor af mindre. Man havde søgt Oplysning saavel fra England som fra Sverig om, hvilke Regler der i saa Henseende følges paa disse Steder; men ingen af de

meddelte Bestemmelser kunde ligefrem følges her, efterdi Baadene vare meget forskellige. I England, og ligeledes i Sverig, ere Lystseilads-Foreningerne gamle, organiserede Selskaber, hvis Fartøier ikke afvige meget fra hinanden i Form og Bygningsmaade, og den Formel, der egner sig for en Sammenligning imellem disse, er det lettere at opstille end den, der kan passe for helt forskellige Baade. Et større Skib kan gøres mere hurtigseilende end et mindre; men om der ved Sammenligningen imellem dem skal tages Hensyn til Skibenes Længde, eller til deres Brede eller Dybgaaende, Middelspansareal, Seilareal i Forhold til Drægtighed, eller hvad man skal lægge til Grund, kan ikke afgjøres eller fremsættes som almindelig Regel. I England ved den Klub, hvorfra Oplysninger vare indhentede, gaaer man ud fra Fartøiernes Tonnage, old measurement, og har der opstillet en Skala, bygget alene paa Erfaring, hvilken angiver, hvor stort et Tidsforløb, der skal tilføies pr. Ton hele den Tid, Fartøiet har været underveis paa Kapseiladsen. Saaledes regnes for Kuttere imellem 30 og 40 Tons 45 Sekunder pr. Ton; imellem 40 og 50 Tons 40 Sekunder pr. Ton, osv. Den svenske Formel, som skal udtrykke det Antal Minuter, efter hvilket Rækkefølgen imellem Baadene ved Kapseiladsen bestemmes, saaledes at fornødent Hensyn antages at være taget til Baadenes Størrelse, er:

$$\frac{L \times B \times D \times M.}{10000} + M.,$$

hvor L er Længden imellem Perpendikulærerne, B den største Brede i Vandlinien, D Dybgaaendet agter og M den til Seiladsen brugte Tid i Minuter. Det vedtoges da ved Mødet at indskrænke Hensynet til Drægtigheden saameget som muligt, og at fastsætte $\frac{1}{2}$ Minut pr. Ton kortere Tid for hver af Dæksbaadene under den første Prøve, men aldeles ingen for de aabne Baade, og ved den anden Prøve at lade alt Hensyn til Drægtigheden

falde bort. Da den paatænkte Kapseilads vilde blive den første offentlige Prøve, der, efter hvad der vides, nogen- sinde er foranstaltet imellem Lystbaade i Danmark, vedtoges det at indskrænke Reglerne til de færrest mulige, og t. Ex. ikke tage Bestemmelse om, hvor mange Personer, der maatte være i hver Baad, hvilke Seil, der maatte føres, m. m.

Søndag Formiddag den 1ste Juli vare alle de til Kapseiladsen bestemte Lystbaade samlede ved Nyborg, i Havnen og paa Fjorden. Af de i Cirkulæret nævnte 21 Baade udebleve de under Nr. 14, 15, 20 og 21 anførte, hvorimod der indfandt sig følgende 5 aabne Baade, som senere vare indmeldte og optagne, nemlig:

22. Hr. Kjøbmand E. Brandt jun., Svendborg.
23. — Fotograf M. C. Mørtensen, Svendborg.
24. — Lieutenant Chr. Schalburg, Nyborg.
25. — Grosserer J. Schalburg, Nyborg og
26. — Kjøbmand Knudsen, Faaborg.

3 Baade, som indmeldtes efterat Reglerne vare opsatte og Indbyderne havde afholdt deres Møde, bleve ikke optagne. Orlogskutteren »Løvenørn«, kommanderet af Lieutenant C. Jessen paa Øvelsestur, ankom om Søndagen til Nyborg og stilledes til Bestyrelsens Disposition; ligeledes ankom paa Fjorden to mindre Regeringsdampere, nemlig Vagerfartøiet »Thura« og Opmaalingsdamperen »Ægir«, hvis Førere velvillig lovede Bestyrelsen deres Bistand, saafremt denne kunde ydes uden Præjudice for deres Forretninger. Samme Dag bleve de til Kapseiladsen bestemte Baade mønstrede og opmaalte, hvoraf fremkom det Side 8—9 anførte Resultat.

Om Middagen Kl. 12 afholdtes Møde af alle Deltagerne, som nu vare samlede i Nyborg. De af Bestyrelsen opsatte Regler bleve oplæste og eenstemmig vedtagne, derefter sendte til Trykken, for at hver Baad kunde have et Exemplar, og de fornødne Instruktio-

for Opretholdelsen af Orden under Seiladsen bleve givne. De saaledes vedtagne Regler vare følgende:

1. Baadene inddeles i to Klasser: Dæksbaade og aabne Baade.

Til 1ste Klasse henhøre Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 9, ialt 9 Baade.

Til 2den Klasse henhøre Nr. 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25 og 26, ialt 13 Baade.

2. Baadene samles til Prøve Kl. 9 Forind. udfør Slipshavn. Noget senere afgaaer Dampbaaden »Thura« med Kutteren »Løvenørn« og to Lodsbaade paa Slæb. Eskadren følges da ad til Farvandet udenfor Nyborg Fjord. »Thura« udlægger den ene Lodsbaad, som fører Flag paa Toppen, og Kutteren »Løvenørn«, der fører Ballon paa Toppen, udlægges en god Mil ret til Luvart af Lodsbaaden. Eskadren samler sig tvers om Styrbord af den udlagte Lodsbaad, et Par Kabellængder fra denne. Før Prøven begynder, opheises Numerflaget paa alle Baadene under agterste Pik, istedenfor Nationsflaget. Naar Prøven skal begynde, affyres først et Skud fra »Løvenørn«; tre Minuter derefter nedhales Flaget, som vaier paa Lodsbaadens Top, hvorefter 1ste Klasses Baade sætte sig i Bevægelse. De gaae En for En tæt agtenom Lodsbaaden, altsaa med Styrbords Halse, og der noteres ombord i Lodsbaaden, efter et Uhr, nøiagtig Klokkeslettet, da hver enkelt Baads Stormast passerer Forlængelsen af Linien fra »Løvenørn« til Lodsbaaden. Baadene krydse nu op efter Kutteren »Løvenørn« og passere foren om denne for Bagbords Halse, altsaa liggende over Styrbord. Ombord i »Løvenørn« noteres Klokkeslettet, da hver især af Baadenes Stormaster passerer Forlængelsen af Linien fra Lodsbaaden. Tiden udregnes, som hver af Baadene saaledes har været om at krydse op til Luvart, $\frac{1}{2}$ Minut pr. Ton tillægges Tidsforløbet for hver Baad; den, for hvilken det korteste Tidsforløb da fremkommer, har vunden den udsatte Præmie.

Fartøiets Nummer	Eieren.	Fartøiets Navn.	Bygningsmaade.	Drægtighed i Tons B. O. M.	Længde fra Stovnenes Yderkanter i Vandlinien.	Bredde paa Klædningen over Dække
1	Hr. Konsul Benzons, Stubbe- kjøbing }	•Caroline•	Kutter (Krauel)	20,7	36' 0"	11' 0"
2	Hr. Godseier Barner, Kal- lundborg Ladegaard . }	•Falken•	Dæksbaud (Klink)	14,0	29' 4"	10' 3"
3	Hr. Grosserer Kramer, Kjø- benhavn }	•Coquette•	Kutter (Krauel)	9,8	28' 7"	8' 6"
4	Hr. Lehns greve Rantzau, Rosenvold }	•Aurora•	Dæksbaud (Klink)	19,00	28' 9"	12' 6"
5	Hr. E. F. Esmann, Odense	•Augusta•	—	7,1	24' 6"	7' 10"
6	Hr. J. P. Larsen & F. Tu- tejn, Sæby og Høgholt }	•Basta•	—	10,8	26' 10"	9' 3"
7	Hr. L. Pedersen, Skib- husene pr. Odense . . }	•Svalen•	—	10,2	25' 7"	9' 5"
8	Hr. Forpagter Møller, Elias- minde }	•Thorshanen•	—	15,3	31' 1"	10' 3"
9	Hr. Kapt. Bruun, Aalborg	•Tag-Fat•	Dæksbaud (Krauel)	12,1	32' 9"	8' 8"
10	Hr. Veilinspektør Lütken, Nykjøbing, Falster . . }	•Maagen•	Kragejolle (Klink)	7,0	22' 6"	8' 6"
11	Hr. Kapt. Harboe, Nyborg	•Vildanden•	—	6,0	21' 0"	8' 0"
12	Hr. Baagøe, Svendborg . .	•Svip•	aabenBaud (Klink)	3,9	21' 0"	6' 2"
13	Hr. Godseier Hillerup, gl. Kirstinebjerg }	•Søblomsten•	Kragejolle (Klink)	6,1	21' 6"	8' 0"
16	Hr. Smedemester J. Peter- sen, Svendborg }	•Pilen•	aabenBaud (Klink)	4,4	24' 0"	6' 2"
17	Hr. Blokkedreier Bang, Svendborg }	•Zephyr•	—	4,6	24' 0"	6' 4"
18	Hr. Møller P. Hansen, Svendborg }	•Alexandra•	—	2,2	17' 4"	5' 3"
19	Hr. Seilmager E. Møller, Svendborg }	•Zampa•	—	6,3	26' 0"	7' 2"
22	Hr. Kjøbmand E. Brandt jun., Svendborg }	•Tordenskjold	—	5,5	23' 7"	7' 2"
23	Hr. Fotograf M. C. Mor- tensen, Svendborg . . . }	•Erik•	—	2,4	18' 0"	5' 2"
24	Hr. Lieut. C. Schalburg, Nyborg }	•Peter•	—	2,5	17' 9"	5' 5"
25	Hr. Grosserer Jean Schal- burg, Nyborg }	•Kalifen•	Kragejolle (Klink)	3,8	20' 4"	6' 4"
26	Hr. Knudsen, Faaborg . .	•Wahlia•	aabenBaud (Klink)	5,9	25' 0"	7' 0"

Dybgaaende.	Antal af Master.	Seil.	Seil-Arealet.	Ballast.	Bygget af.	Aar.
5' 0" agter 4' 0" for	1	Sprydseil	□-Fod	Sk $\frac{7}{8}$	Hr. Skibbygm. Benzon, Nykjøbing	1866
4' 6"	1	—	490	22	i Bohuus i Skaane.	1859
4' 0"	1	—	613	10	Hr. Skibbygm. Benzon, Nykjøbing	1863
4' 0"	1	—	684	10	i Skaane	
3' 3"	1	—	448	16	Hr. Jeprund, Nyborg	1862
4' 0"	1	—	564	19	Hr. Chr. Rung, Sæby	1866
3' 6"	1	—	650	16	Hr. H. Lind Hansen, Skibhusene	1863
2' 9"	1	—	618	.	Hr. Knud Hansen, Odense	1864
3' 0"	3	Lugger Seil	808	30	Efter Hr. Kapt. Bruuns Tegning	1865
	1	Sprydseil	498	.	Hr. Skibbygm. Benzon, Nykjøbing	1864
3' 0"	1	—	392	.	Hr. Jeprund, Nyborg	1866
1' 4"	2	2 Latinseil og Klyver	280	3	Hr. Skibsfører H. Hansen, Svendborg.	
2' 9"	1	Sprydseil	337	3	Hr. Skibbygm. Benzon, Nykjøbing	1858
1' 5"	3	3 Latinseil og Klyver	320	6	Hr. L. Møller, Svendborg	1865
	3	—	.	.	Hr. Jørgensen, Svendborg	
	2	Gaffelseil	216	5	Hr. L. Møller, Svendborg	1863
3' 0"	3	Lugger Seil	380	10	Hr. C. Møller, Svendborg	
2' 9"	3	3 Latinseil og Klyver	412	10	Hr. N. Hansen, Svendborg	1865
1' 4"	2	Latinseil	250	2 $\frac{1}{2}$	Hr. Iversen, Faaborg	
1' 3"	2	Gaffelseil	180	2 $\frac{1}{2}$	Hr. Jeprund, Nyborg	1866
3' 3"	1	Sprydseil	342	5	Hr. Gregers, Skaboehuse	1863
3' 0"	3	Latinseil	.	3	Hr. Skibbygm. Benzon, Nykjøbing	

Naar ved Prøvens Begyndelse den sidste af 1ste Klasses Baade har passeret agtenom Lodsbaaden, heiser denne igjen sit Flag paa Toppen. Omtrent $\frac{1}{2}$ Time senere affyres paany et Skud fra »Løvenørn«; 3 Minutter efter nedhales Flaget paa Lodsbaaden, og 2den Klasses Baade sætte sig i Bevægelse, passere En for En agtenom Lodsbaaden med Styrbords Halse og krydse sig op foren om »Løvenørn«, som de passere med Bagbords Halse, ganske som ved Prøven med den første Klasses Baade. Den Baad, som har tilbagelagt Veien i den korteste Tid, har vunden den udsatte Præmie.

Efter Prøven samles Eskadrens Baade om Styrbord af »Løvenørn«, et Par Kabellængder fra denne. »Thura« udlægger de to Lodsbaade saaledes, at de med »Løvenørn« danne en ligesidet Trekant med Sider paa omtrent $\frac{1}{2}$ Mils Længde.

Ved et Skud fra »Løvenørn« sætte 1ste Klasses Baade sig i Bevægelse og passere En efter En foren om »Løvenørn« for Styrbords Halse. Derfra seile de rundt om den Trekant, der dannes af de tre Baade, dog saaledes, at ingen Baad under Seiladsen eller Opkrydningen maa komme indenfor Trekantens Sider. Til Slutning passere de foren om »Løvenørn«, ligeledes med Styrbords Halse, og den Baad, som tilbagelægger Veien i den korteste Tid, har vunden den for denne Prøve udsatte Præmie. Dersom Baaden Nr. 1 allerede har vunden en Præmie, tilfalder denne Nr. 2.

Omtrent et Kvarteer efterat den sidste af 1ste Klasses Baade ved Prøvens Begyndelse er passeret foren om »Løvenørn«, skydes derfra et Skud, den 2den Klasses Baade sætte sig i Bevægelse, passere En efter En foren om »Løvenørn« med Styrbords Halse, og udføre ganske den samme Seilads som 1ste Klasses Baade. Ogsaa herfor er der udsat en Præmie.

Naar Ballonen vaier paa Kutteren »Løvenørn«, er det Tegn paa, at Prøverne uhindret gaee deres Gang;

men nedhales Ballonen, da standses al Prøve, og Baadene samles om »Løvenørn« for at høre nærmere Bestemmelse.

3. Den Baad, som under Bidevindseiladsen gaaer for Bagbords Halse, altsaa ligger over Styrbord, skal, naar mindste Fare for Omborddraging kan befrygtes, altid vige, ved at bære af eller vende. Den Baad, der gaaer for Styrbords Halse, maa ikke holde af, men skal, hvis han frygter for, at den givne Regel overtrædes af den mødende Baad, kaste over den anden Boug.

4. Under Prøven maae kun Seilene benyttes og ingen-sinde Aarerne.

5. Den Baad, som overtræder disse Regler, taber sin Ret til Præmie og er pligtig til at erstatte den ved Paaseiling forvoldte Skade.«

Mandagen den 2den Juli begyndte med mørkt Veir og Regnbyger; men da det klarede noget op og syntes at blive bedre, blev Kl. 7 om Morgenen givet Signal fra Thura, at Kapseiladsen vilde finde Sted. Lystbaadene lettede da og løb ned under Kaiberg Skov, hvor de holdt det gaaende fra og til. Kl. 9 løb »Thura« ud af Havnen med Kampdommeren, Kaptlieutn. Tuxen, og en Mængde Gjæster, blandt hvilke Viceadmiral Bille, Kommandanten i Nyborg, Oberstlieuten. Lumholtz, Generalkonsul Clausen, Flere af Søofficeersselskabets Medlemmer, endel Damer o. Fl., der ønskede at overvære Prøven. Underveis tog det Kutteren »Løvenørn« og to større Lodsbaade paa Slæb. Ved Kaiberg Skov lagdes »Løvenørn« tilankers i følgende Mærker:

Nyborg Kirkespir og Knudshoved Fyrtaarn 46° 30'

Sprogø Fyrtaarn og — — 17° 20'

Dommeren gik ombord paa »Løvenørn«, hvor han, Lieuten. C. Jessen og Lodsoldermand Nielsen udgjorde den Komitee, der skulde optegne Tidspunktene for Baadenes Afgang og Ankomst. »Thura« afgik da i Retning ONO med den største Lodsbaad, hvormed fulgte Lieutenant Lund og Fastlods Larsen, der skulde optegne Afgangs-

tiderne for hveg Baad i første Løb. Lodsbaadene ankredes op i følgende Mærker:

Knudshoved Fyrtaarn og Nyborg Kirke	41° 4'
Sprogø Fyrtaarn og	— — 127° 37'
— — og Boelslunde Kirke	31° 20'

Lodsbaaden har altsaa ligget i misv. ONO $\frac{1}{2}$ N fra Kutteren og i en Afstand af netop 3 Kml. Længere fandtes det ikke tilraadeligt at fjerne den fra Land, da Søen ude i Beltet var temmelig høi for de smaa Baade, og da man i det byggede Veir netop kunde skjelne Signalerne tydeligt paa denne Afstand.

Vinden var VSV., Brämseilskuling med friskere Byger og af og til Regn.

Kort efter »Thuras« Afgang fra Havnen, kom »Ægir« ud sammesteds fra, fyldt med Passagerer, blandt hvilke en Del var ankommen med Banetoget samme Morgen, navnlig fra Odense. Fjorden var fyldt med Baade fra Nyborg og Omegn, ja selv fra fjernere Steder, saasom Mr. Scotts Kutter og Mr. Rowans Skonnert, samt en stor Kragejolle, der seilede overmaade godt og sagdes at være bestemt til Lodsbaad i Dragør. Alle disse Baade førte ligesom Dampbaadene Tilskuere ud til Kamppladsen, og paa Kysten ved Knudshoved saaes ligeledes en Mængde Mennesker samlet.

Kl. 11 affyredes det første Skud fra »Løvenørn«, og 3 Minuter efter satte 1ste Klasses Baade sig i Bevægelse i Overensstemmelse med Programmet. Kort efter trak en Byge med temmelig stærk Regn over Baadene. Kl. 11' 35^m affyredes det andet Skud, hvorefter de aabne Baade satte sig i Bevægelse. Resultatet af dette Løb var følgende:

1ste Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede agtenom Lods- baaden.	Passerede foren om Kutteren.	Tiden + Tons i Minuter.	Udgjør.
	Kl.	Kl.		
1	11 ^t 7 ^m 0 ^s	12 ^t 11 ^m 17 ^s	64,8 ^m + 10,8 ^m *)	74,6 ^m
6	9 12	22 48	73,6 + 5,4	79,0
4	11 59	21 48	69,8 + 9,8	79,8
3	21 38	37 22	75,7 + 4,9	80,6
2	10 32	32 22	81,8 + 7,0	88,8
9	5 41	32 27	86,8 + 6,1	92,9
5	8 20	42 3	93,7 + 3,6	97,8

2den Klasse.

	Kl.	Kl.		
25	11 ^t 49 ^m 42 ^s	12 ^t 55 ^m 20 ^s	.	65,6 ^m
10	48 30	12 57 33	.	69,0
11	46 48	12 58 13	.	71,4
22	48 53	1 1 33	.	72,7
12	56 8	1 11 5	.	75,0
17	55 49	1 11 36	.	75,8
13	57 7	1 14 16	.	77,1
16	51 57	1 10 21	.	78,4
26	55 24	1 24 28	.	89,1

Dæksbaaden Nr. 7 deltog ikke i Prøven, og Nr. 8 forlod denne inden den var tilende. Da der var forløben $\frac{1}{2}$ Time efterat den første aabne Baad var passeret »Løvenørn« og endnu 4 af de mindre Joller vare temmelig langt tilbage, standsedes Prøven paa Grund af

*) Den ovenfor nævnte svenske Formel vilde have givet følgende Resultat:

Nr. 1	77,08	Minutter.
• 6	80,90	—
• 4	79,88	—
• 3	83,06	—
• 2	92,87	—
• 9	95,28	—
• 5	99,55	—

Regn og Bygeveir. Kort Tid efter klarede det imidlertid op igjen, og da samtlige Baade holdt sig paa Fjorden, krydsende under Kaiberg Skov, vedtoges det at lade ogsaa den anden Del af Programmet udføre. »Thura« afhentede derfor Lodsbaaden fra dens Station og udlagde den i NNO. fra »Løvenørn« i en Afstand af omtr. 5000 Alen og den anden i en ligesaa stor Afstand i O $\frac{1}{2}$ N., saaledes, at de tre Baade laae i en ligesidet Trekant, hvis Sider vare omtrent 5000 Alen lange. Kampdommeren, som havde opstillet Trekanten, gik igjen ombord paa Løvenørn, hvor Ballonen paany opheistes.

Kl. 2^t 43^m affyredes et Skud paa »Løvenørn«, hvorefter Dæksbaadene satte sig i Bevægelse, løb tæt foren om Kutteren, slørede derfra ned om den østlige Lodsbaad, dreiede rundt om denne, holdt Nord om den nordlige Lodsbaad og krydsede sig op til Kutteren. Kl. 3^t 2^m affyredes det sidste Skud, hvorefter de aabne Baade begyndte deres Løb og fulgte samme Vei som Dæksbaadene. Dette Løb, som med Lethed kunde oversees, tog sig overmaade smukt ud; Reglerne bleve nøiagtig fulgte, der indtraf ikke noget Uheld, og alle de smaa Baade, paa een nær, holdt ud til Enden. »Thura« holdt det gaaende indeni Trekanten, og var, ligesom ved det første Løb, rede til at afgive Hjælp, om nogen saadan skulde være fornøden, og da Besætningerne, idetmindste paa adskillige Baade, vare forsynede med Redningsbelter, frygtedes der ikke for Ulykkestilfælde. Resultatet af denne Prøve var følgende:

1ste Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede Løvenørn.						Tidsforløb.		
	Afgang.			Ankomst.					
3	Kl. 2 ^t	53 ^m	24 ^s	Kl. 3 ^t	49 ^m	36 ^s	0 ^t	56 ^m	12 ^s
4		49	52		48	49	0	58	57
2		47	57		47	34	0	59	37
6		47	55		49	38	1	1	43
5		48	50		52	49	1	3	59
9		44	54		52	49	1	7	55

2den Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede Løvenørn.						Tidsforløb.		
	Afgang.			Ankomst.					
10	Kl. 3 ^t	9 ^m	11 ^s	Kl. 4 ^t	7 ^m	18 ^s	0 ^t	58 ^m	7 ^s
22		5	5		3	41	0	58	36
16		5	38		4	37	0	58	59
25		7	9		7	13	1	0	4
24		5	10		7	1	1	1	51
19		5	3		7	18	1	2	15
13		9	17		12	4	1	2	47
11		7	18		10	52	1	3	34
17		5	27		10	16	1	4	49
12		8	28		13	35	1	5	7
26		6	37		14	32	1	7	55
18		3	37		17	41	1	14	4

Nr. 1 deltog ikke i denne Prøve, men forblev til-ankers; Nr. 8 mødte ikke, og Nr. 7, som under det første Løb var gaaet ind til Nyborg, vendte ikke tilbage. Derimod er det interessant at see, at alle de aabne Baade, selv de mindste af disse, uagtet de havde været ude paa Fjorden fra Morgenstunden, og uagtet Regnen og Bygerne, dog mødte frem til den sidste Prøve, og at kun en af dem, Nr. 23, opgav denne underveis. Dette maa være et Bevis for den Interesse og Iver, som alle Deltagerne i Kapseiladsen lagde for Dagen. Den sidste Prøve, der afholdtes baade rumskjeds og bidevind, viser den ringe Forskjel, der under de forhaandenværende Omstændigheder har været imellem Dæksbaadene og de aabne Baade, samt imellem hver Klasses Baade ind-byrdes; imellem de tre første af de aabne Baade var der i Tidsforløbet kun en Forskjel af 52 Sekunder.

Grev Moltke-Hvitfeldt til Glorup, som om Søn-dagen besøgte Nyborg, viste Foretagendet den Interesse, at skænke en Sum af 100 Rd. til Indkjøb af Præmier, som kunde uddeles efter Bestyrelsens Skjøn, og der dis-

poneredes saaledes over i det Hele 6 Præmier. Disse tilfaldt følgende Baade:

Dæksbaad Nr. 1, Konsul Benzon, den af »Foreningen til Søfartens Fremme« skænkede store Sølvvinkande.

Dæksbaad Nr. 3, Grosserer Kramer, den af »Søofficersselskabet« skænkede store Skibskikkert.

Dæksbaad Nr. 6, D'Hrr. Larssen og Tutein, et Aneroidbarometer, skænket af Grev Moltke-Hvitfeldt.

Baad Nr. 25, Grosserer J. Schalburg, og Nr. 10, Veiinspektør Lütken, hver en Dobbeltkikkert, skænkede af Handelsforeningen i Odense.

Baad Nr. 11, Kapitain Harboe, en mindre Sølvkande, skænket af Grev Moltke-Hvitfeldt.

Tirsdagen den 3die Juli Kl. 10 Formiddag, da endnu saagodtsom alle Deltagere vare tilstede i Nyborg, afholdtes af disse, i Forening med flere indbudte Mænd, et Møde til Forhandling af Spørgsmaalet om Stiftelsen af en Forening for Lystseilads. Til Dirigent valgtes Tuxen, der fremsatte følgende Spørgsmaal og Forslag til Forsamlingens Forhandling og Afgjørelse:

1. »Ønske Deltagerne, at der næste Aar skal afholdes en Kapseilads imellem Lystbaade som den, der nu er tilendebragt?« Dette besvaredes uden Diskussion og eenstemmig med Ja.

2. »Hvilket Sted skal vælges til Mødet? Stubbe-kjøbing, hvor den Kutter, som har taget første Præmie, hører hjemme, Kallundborg, som har en god Fjord og ligger midt i Landet, Aarhus, som har en god, tildels lukket Bugt midt paa Jyllands Østkyst, eller Svendborg, der har været saa talrigt repræsenteret ved denne Kapseilads?« Efter en længere Forhandling fik Svendborg stor Majoritet for sig ved Afstemningen.

3. Det vedtoges at udnævne en Komitee af 3 Medlemmer til at træffe de fornødne Forberedelser til den

næste Kapseilads, udstede Indbydelse osv. Ved Mødets Slutning valgtes til Medlemmer af denne Komitee: Kaptainlieutenant J. C. Tuxen, Proprietær F. Tutein og Fyrskibsfører J. P. Larssen.

4. »Forsamlingen beslutter, at anmode denne Komitee om at udarbejde og ved Mødet næste Aar forelægge Statutter for en Forening for Lystseilads paa følgende Grundlag: a) Foreningens Medlemmer kunne være saavel Baadeiere som Ikke-Baadeiere; b) Medlemmerne optages i Foreningen ved Ballotation, betale ved Optagelsen et Indskud og senere et aarligt Kontingent; c) i Foreningens Register optages kun Dæksbaade, og disse først efterat de ved en foretagen Undersøgelse ere erklærede værdige dertil; d) een Gang aarlig afholdes Eskadreseilads under samlet Kommando, og Kapseilads; i denne sidste kunne saavel aabne Seilbaade som Robaade, der eies af Foreningens Medlemmer og benyttes som Lystbaade, deltage; e) Foreningen ansøger Regeringen om Tilladelse til at føre eget Flag og egen Stander.» Ikkun det under c fremsatte Forslag gav Anledning til Diskussion, idet det fra flere Sider anførtes, at ogsaa aabne Baade burde optages i Foreningens Register; men da disse ikke kunne deltage i Eskadreseilads paa længere Togter, da de ikke kunne føre Yachtflaget, der ifølge Marineministeriets Bekjendtgjørelse ikkun kan tildeles Dæksbaade, og da de aabne Baade ikke ville blive udelukkede fra Kapseilads og Kaproning, bortfaldt Indvendingen, og samtlige Forslag vedtoges eenstemmig af Forsamlingen.

Saaledes endte denne Kapseilads, om hvilken det vel i det Hele taget maa siges, at den faldt heldigt ud. Enkelte Ting kunde have været bedre; men det var jo ogsaa kun en Begyndelse. Saaledes bør man neppe anstille flere korte Prøver paa samme Dag med de samme Fartøier, men indskrænke sig til een og gjøre denne saameget længere. Afgangs- og Ankomststationen bør være den samme, saaledes at der seiles baade rumskjøds

og bidevind, hvortil Triangel-Seiladsen, der er let at oversee, fortrinligt egner sig; men Trekantens Sider bør være større. Stationsskibene eller Mærkerne bør udlægges før Baadene sættes i Bevægelse, da disses Besætninger ellers let trættes. Naar Baadene ikke afgaae paa een-gang, bør de følge efter hinanden saa hurtigt som muligt, for at ikke den ene skal faae en gunstigere Leilighed end den anden. Af saadanne mindre betydende lagttagelser blev der anstillet adskillige, der kunne komme til Nytte ved en senere Leilighed. At Foreningen ikke strax blev stiftet og Statuter vedtagne, men dette opsat til næste Aar, maa vistnok billiges, da Sagen maa have Rø til at slaae sig fast, og den indvundne Erfaring benyttes til Reglernes Affattelse.

Kapseiladsen i Aarhus-Bugten d. 29de August 1866.

Hurtigere, end det kunde ventes, har den ved Nyborg afholdte Kapseilads baaret sine Frugter, idet allerede den 29de August en lignende Fest er fulgt efter, og dennegang ved den jyske Kyst, i Bugten ved Aarhus. Det er allerede i den foregaaende Artikel anført, at Mr. Robert Rowans Lystskonnert, der fører Navnet »Viking«, og Mr. Scotts Lystkutter »Rover« vare tilstede ved Nyborg den 2den Juli, men ikke kom til at deltage i Kapseiladsen, hvilket sandsynligvis har været en medvirkende Aarsag til, at Vædekampen ved Aarhus blev sat igang, og at denne kom til at omfatte Lystbaade under et hvilket som helst Flag.

Forslaget til denne Kapseilads udgik fra Justitsraad, Toldinspektør i Aarhus A. Müller og Overingeniør ved de jyske Jernbaner Fr. J. Rowan, som udsendte en Indbydelse blandt Venner og Bekjendte om at bidrage til dens Iværksættelse, og derefter udvalgte af disse til, i Forening med Proprietær, forhenv. Koffardikapitain M.

Simesen, at danne den Komitee, som skulde sætte Foretagendet iværk. Bestyrelsen viste mig den Ære at indbyde mig til at fungere som Dommer ved Kapseiladsen og lede Løbene, hvorved der tillige dannedes en Art Bindeled imellem disse og Kapseiladsen ved Nyborg. Den offentlige Indbydelse, der udgik under 2den August, viste strax, at Formaalet for dette Foretagende var forskjelligt fra det ved Nyborg arrangerede og tillige mere omfattende; for det Første vilde man, ved at indbyde Fartøier, uden Hensyn til Flaget, til at deltage i Seiladsen, give vore Baade Leilighed til at maale sig med fremmede, saasom svenske, norske eller engelske; for det Andet indskrænkede man sig ikke til Lystbaade alene, men udsatte ogsaa Præmier for almindelige Seilbaade, Fiskerbaade, Lodsbaade osv. Der blev saaledes indbudt til fem forskjellige Løb: 1. for Lystfartøier; 2. for alle Slags Seilbaade (Fiskerbaade, Lodsbaade o. dl.) med Dæk, eller Halvdæk, eller aabne, af ikke mere end 45 Fods Længde imellem Stævnenes Yderkant; 3. for Seilbaade fra 20 til 25 Fods Længde; 4. for Seilbaade under 20 Fods Længde; og 5. for Robaade, dels firearede, dels toarede, roede af to eller een Mand. For hver af de to første Klasser udsattes to Præmier, for 3die og 4de een Præmie i hver, og for Robaadene tre mindre Præmier. Endvidere fremsattes følgende almindelige Regler: De i hvert af Løbene under 1—4 deltagende Fartøier afgaae, hvert Løbs Fartøier for sig, efterat være rangerede i een Linie, hvorefter de seile over et i Forveien bestemt Løb, vende tilbage og til Slutningen passere et bestemt Punkt som Maal for Seiladsen. Løbet for de Fartøier, der nævnes under 1 og 2, skal være triangulært, ingen af Trianglens Sider kortere end 4 Søkvartmil. Mindre Fartøier gives Respit i Tid; for Løbene under 3—5 bestemmes kortere Afstande; og intet Løb finder Sted, naar ikke idetmindste 3 anmeldte Fartøier deltage.

Her var altsaa den Forskjel fra Seiladsen ved Nyborg, at hvert Fartøi alene kom til at deltage i eet Løb, hvortil valgtes det triangulære, med fælles Afgangstation og Maal, at Trianglens Sider vare 4 Kml. lange, og at Baadene skulde afgaae paa samme Tid. Hvad de to første Punkter angaaer, da er det allerede bemærket, at de maae foretrækkes for de tidligere valgte Maader; med Hensyn til Afgangen, da har det vel sin Fordel at lade denne foregaae samtidig af alle Baade, men ogsaa sine Mangler, idet det fordrer flere Apparater og Baadene ikke saa let komme fri af hinanden, naar der ikke manøvreres med megen Sikkerhed.

Indhydelsen blev ikke efterfulgt saa livligt, som man havde ventet og ønsket, hvad enten dette nu laae i, at Fristen til Mødet var temmelig kort, eller at dette faldt lige i Høstens Tid. Af de i Kapseiladsen ved Nyborg deltagende Lystbaade meldte sig kun Konsul Benzons Kutter »Caroline« fra Stubbekjøbing og Kutteren »Coquette,« der i Mellemtiden var solgt af Grosserer Kramer i Kjøbenhavn til Cand. juris. J. Berthelsen sammesteds. Desuden indmeldtes af fremmede Baade den norske Skonnert »Viking«, tilhørende norsk Borger O. Møller og bygget af A. B. Bull i Tønsberg, to svenske Baade fra Gøtheborg, hvilke ikke mødte, Distrikts Ingeniør W. A. Scotts Kutter »Rover«, Overingeniør Fr. J. Rowans Kutter »Princess« og Distrikts Ingeniør Robert Rowans lille Skonnert »Viking«; de tre sidste, byggede her i Landet, under engelsk Flag. Til det andet Løb indmeldtes fem smukke, vel udhate Fiskerbaade fra Storebelt, nemlig »Severine« fra Kallundborg, »Faders Minde«, »Delphinen« og »Søblomsten« fra Skaboehuse ved Nyborg, samt »Caroline Kirstine« fra Nordre Huse imellem Nyborg og Kjerteminde; fremdeles Marinens store Kragejolle Nr. 1, Dæksbaaden »Catharine«, tilhørende Fabrikant P. Hansen i Fredericia, Smakseiljolle »Harald«, tilhørende Skipper H. J. Jensen i Aarhus, Seiljolle

«Kakelaken» tilhørende Læssø Rende Fyrskib og Aarhus Lodsbaad Nr. 1, ialt 10 Fartøier. Til det tredie Løb indmeldtes Beltbaaden »Geflon» fra Skaboehuse, en Seilbaad fra Hou, en lignende fra Deiret paa Mols og en Generaldirektoratet tilhørende Seiljolle. Til det fjerde Løb indmeldtes tre Baade, af hvilke kun den ene, tilhørende Fisker M. P. Rasmussen i Aarhus, mødte. Til Roprøven med fireaarede Baade var indmeldt to, som tillige deltog i Seilprøven og derfor, da denne trak temmelig langt ud, ikke kom til at konkurrere; af toaarede Baade med to Mænd indmeldtes ingen; af toaarede Baade med een Mand indmeldtes fire, af hvilke den ene ikke mødte.

De nærmere Regler, der udsendtes til Deltagerne en Ugestid før Kapseiladsen, vare fornemmelig konstruerede efter de, der gjelde for Thames Yachtclub i England og ere for vidtløftige til at gjengives her. Kun skal det bemærkes, at Bestemmelsen for den Respit i Tid, som vilde blive at tilstaae de mindre Fartøier, lød saaledes: »Ethvert Fartøis Kubikindhold beregnes ved at multiplicere Længden mellem Stevnenes Yderkanter, fradraget Fartøiets største Brede, med samme største Brede og med Dybden under Dæk i Dæks- og Halvdæks-Fartøier, under Tofterne i aabne Fartøier. Det Udkomne angiver Fartøiets Størrelse i Kubikfod. Et halvt Minut Respit gives det mindre Fartøi for hver 100 Kubikfods Forskjel i Størrelse; det større Fartøi maa derefter forholdsviis tidligere være ved Maalet end det mindre.» Det vil heraf sees, at denne Respit var mindre end den ved Nyborg givne; Kutteren »Caroline«, der ved Nyborg var maalt til 20,7 Tons, maatte give til Kutteren »Coquette«, der var maalt 9,8 Tons, en Respit af 5,45 Minutter under et Kryds af 1 Mil op til Luvart, medens den ved Aarhus, maalt til 1018 Kubikfod, kun gav den samme Kutter, der var maalt til 447 Kubikfod, en Re-

spit af 2,86 Minutter paa en Seilads af 3 Mile rundt om Trekantens Sider.

Den 29de August blæste det ved Aarhus en frisk Bramseilskuling af Sydost med tilsvarende Sø, og Løbene, som skulde begynde Kl. 11, bleve noget forsinkede paa Grund af stærk og vedholdende Regn. Til Afgangsstation var valgt den udenfor Havnen fortøiede Varpebøie, paa hvilken et Flag opheistes; i SO. $\frac{1}{2}$ S. fra denne, altsaa lige til Luvart, i en Afstand af 4 Kml., udlagdes efter Peilinger en Jagt tilankers med et rødt Flag paa Toppen; og i Retning O. t. N., fra den samme Bøie, Afstand 4 Kml. altsaa ved Indløbet til Kalø-Vig, $\frac{3}{4}$ Kml. Vest. for Skjødshoved, udlagdes tilankers en anden Jagt, med et hvidt Flag paa Toppen. Herved dannedes en ligesidet Trekant, med Sider af een Mils Længde, og Baadene skulde først krydse sig op i SO. til Jagten med det røde Flag, passere udenom denne, løbe op i NNO., gaae uden om Jagten med det hvide Flag, vende tilbage til Havnen og skære Linien imellem Fortøiningsbøien og Fyret paa Søndre Havnehoved; dette var altsaa Maalet. I en lige Linie fra Fortøiningsbøien imod NO. t. O. udlagdes 12 smaa Bøier, numererede fra 1 til 12, hvis Afstand fra det første Stationsskib altsaa var eens; dette udførtes paa den Maade, at Bøierne forenedes med et Bøiereb lidt længere end Dybden til en Kjæde, der fortøiedes langs Bunden i tre Ankere. Afstanden imellem Bøierne indbyrdes var 100 Fod.

Kl. 12^t 10 faldt det første Skud som Signal for Deltagerne i første Løb, Lystbaadene, til at indtage deres Poster; hver Baad var forsynet med et Numer, tildelt ved Lodtrækning, og som under Kapseiladsen førtes paa et hvidt Flag under Gafflen. Fartøierne fortøiede ved enkelt Varp til den Bøie, der bar deres Numer, og Dommeren, til hvis Disposition der var stillet en lille Damper, »Pioneer«, løb langs Linien for at see Alting i Orden. 15 Minutter efter skulde ifølge Bestemmelserne det andet

Skud, som Signal til at sætte Agterseilene og gjøre klar til Afgang, falde, men Fortøiningen ved Bøierne er vanskelig at udføre under Kuling og Sø, der medgik hertil næsten en hel Time, og Signal kunde først gives Kl. 1. Kl. 1' 14^m blev der givet Signal til Afgang, Forseilene bleve satte, Varpene kastede los og Fartøierne faldt af til Bagbord, da det var bestemt, at Krydsningen skulde begynde for Styrbords Halse. Kl. 1' 30^m blev der givet Signal for 2den Klasses Baade at indtage deres Post, hvilket gik meget hurtigere end med de første, efterdi de vare mindre; Kl. 1' 42^m blev der givet Signal til at sætte Agterseilene og Kl. 1' 56^m til at afgaae. Tredie Løb begyndte Kl. 2' 25^m og bestod i, at Baadene krydsede sig op til Jagten med det røde Flag, der, da anden Klasses Baade vare passerede, havde nærmet sig omtrent 1 Kml.; de løb da rundt om denne og lige tilbage til Havnen. Under Seiladsen, omtrent fra Kl. 3, begyndte det at løie af og Regnen ophørte; Kl. 6 trak Vinden sig sydlig med flau Kuling.

Resultatet af samtlige Løb var følgende:

Første Løb for Lystfartøier.

Fartøi.	Maalt til Kubikfod.	Tid til røde Station.			Tid til hvide Station.			Tid til Maalet.		Tillæg for Drægtigh.		Sammenlignings-Tid.	
		t	m	s	t	m	s	t	m	m	t	m	
Kutter »Caroline» .	1,018	1.	43.	1	2.	16.	9.	2.	56,09	5,09	3.	1,11	
Skonnert »Viking» (norsk)	2,986	1	39.	43.	2.	15.	4.	2.	58,00	14,93	3.	12,93	
Kutter »Rover» . . .	909	2.	2.	32.	2.	43.	18.	3.	25,78	4,54	3.	30,02	
— »Coquette» . . .	447	1.	59.	12.	2.	46.	59.	3.	28,97	2,23	3.	31,20	
Skonnert »Viking» (engelsk)	663	2.	25.	18.	3.	14.	49.	4.	1,57	3,31	4.	4,88	
Kutter »Princess» .	397	2.	31.	58.	3.	19.	29.	4.	7,58	1,98	4.	9,56	

I andet Løb havde Marinens Kragejolle ikke naaet Maalet, da Prøven Klokken henad 7 ophørte, og de tre sidstanførte Baade opgave Prøven underveis. I tredie Løb passerede den sidstnævnte Seilbaad ikke udenom Stationsskibet. Fjerde Løb blev opgivet af Mangel paa Deltagere.

Følgende Præmier bleve uddelte:

I første Løb:

Kutteren »Caroline«, tilhørende Konsul Benzon i Stubbe-
kjøbing, bygget af Eggert Benzon i Nykjøbing paa
Falster og ført af C. Hansen af Marstal, 1ste Præmie,
bestaaende i en Sølvvinkande til Værdi 100 Rdl.

Norsk Skonnert »Viking«, tilhørende O. Møller i London,
bygget af A. B. Bull i Tønsberg og ført af O. Auli,
2den Præmie, bestaaende i en Sølvpokal til Værdi
50 Rdl.

I andet Løb:

Beltbaad »Delphin«, tilhørende Tømmermand og Fisker
R. Gregersen af Skaboehuse ved Nyborg, bygget
af Eieren selv og ført af Fisker Anders Jensen af
Kongshøj, 1ste Præmie, 80 Rdl.

Smakseiljolle »Harald«, tilhørende Skipper H. J. Jensen
af Aarhus og ført af Eieren selv, 2den Præmie,
40 Rdl.

I tredie Løb:

Beltbaad »Geflon«, tilhørende N. Christophersen af
Skaboehuse og ført af Eieren selv, eneste Præmie,
30 Rdl.

Ved Roprøven imellem de tre smaa Joller seirede
Overingeniør Rowans Baad, 12,5 Fod lang og maalt til
30 Kubikfod, roet af Thomas Hansen af Fredericia,
der fik en Præmie af 5 Rdl.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arktiske Farvande.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

(Fortsat).

Hollænderne er den Nation, der af Alle har spillet den største Rolle i Hvalfangstens Historie, og vi skulle nu see, hvad Udbytte den havde af Fangsten. Som alt anført, havde der i Holland i Aaret 1611 dannet sig et Kompagni, der i 1614 traadte i Virksomhed, og som senere, da der i Nationen viste sig stor Uvillie imod, at enkelte Stater skulde have Monopol paa hele Fangsten, medens de andre maatte staae udenfor, i sig optog tvende andre. Alt, hvad der opnaaedes herved, var imidlertid, at enkelte Mænd fra hver Stat ligeledes tildeltes Monopol paa Kystfangsten og paa Afbrænding af Trannen iland, medens Nationens store Flertal i Tidsrummet 1614—1641 var henvist til Fiskeriet i det aabne Hav, der var langt mindre indbringende og mere farefuldt, og maatte finde sig i at vente med at faae det indvundne Spæk afbrændt til de returnerede til Holland.

Kompagniets første Expedition til Spitsbergen og dets storartede Byggeforetagender have vi omtalt. I Aaret 1617 udvidede det Forretningen til Jan Mayn (der var opdaget 1611 og opkaldt efter sin Opdager), og nogle Aar senere see vi ogsaa Trankogerier reiste her. Hol-

lænderne maae have antaget, at Hvalfangstens Guldalder vilde vare stedse, ellers fatter man ikke, hvorledes de saaledes have kunnet reise den ene grundmurede Bygning der kostede dem uhyre Summer, efter den anden paa disse Kyster. . Hvorlænge Illusionen har varet, er vanskeligt at sige; Zorgdrager siger, det varede »mange Aar«. Kpt. Jonsen antager, at man allerede i 1626 saa smaat begyndte at see sig om efter andre Opholdssteder for Hvaler; men saameget er i alt Fald udenfor al Tvivl, at da i 1641 eller 42 Kompagniernes Monopol blev hævet, var det hovedsagelig fordi det ikke længer var dem til nogen Nytte, eftersom Hvalerne havde forladt Kysterne og maatte søges andetsteds. Det Antal Skibe, som Kompagnierne i denne Periode aarlig sendte herop, synes ikke at have oversteget tredive; men foruden disse havde private Folk i Holland aarligen udrustet en ikke ringe Mængde Hvalfangere, om hvilke imidlertid historiske Oplysninger mangle.

Man havde lige siden Hvalfangstens Begyndelse, for at undersøge om Spitsbergen kunde beboes af Mennesker om Vinteren, hvad der vilde være af stor Interesse for Fiskeriet, havt til Hensigt at lade en Besætning blive der tilbage; men da ingen Frivillige havde meldt sig, havde man maattet opgive Tanken, saameget mere som dødsdømte engelske Forbrydere, der ved Løfte om Benaading havde ladet sig bevæge til at love at gjøre et Forsøg, ved Synet af Landets afskrækkende Ydre bøn-faldt om at maatte blive førte tilbage til England, for der at lide Døden, fremfor at blive overladte til en saa sørgelig Skjæbne, som de her troede sig vis. Skjæbnen vilde imidlertid, at et Aar 9 engelske Søfolk tilfældig bleve efterladte, og at nogle Aar senere (1630) 8 Matroser, der vare iland for at jage Rensdyr, bleve agterudseilede, da Skibet, paa Grund af Isdrift, skyndsomst maatte forlade Kysten. De første vare døde, da man det følgende Aar returnerede, de sidste derimod alle i bedste Vel-

gaaende, og Spørgsmaalet: Er et Vinterophold her muligt? — var derved besvaret bejaende.

Da man nu, da Hvalerne begyndte at aftage i Antal, ønskede at faae Oplysning om det ikke kun var om Sommeren, og altsaa en Følge af deres Følelse af at være efterstræbte, at Hvalerne fjernede sig, bevægede man i 1633 ved Løfter om store Belønninger et Parti paa 7 Hollændere til at blive tilbage ved Smeerenburg paa Øen Amsterdam og et lignende Antal til at udholde en Vinter paa Jan Mayn. De første overstode lykkeligt Klimaets Strængthed, de sidste vare derimod alle døde, og da man det følgende Aar (1634) atter lod 7 Frivillige blive tilbage paa Spitsbergen, havde man det kommende Foraar den Sorg at træffe dem alle omkomne. Man opgav derfor alle godvillige Overvintringsforsøg for stedse, men naturligvis hændte det af og til, at enkelte Besætninger, hvis Skibe vare forliste, og som ikke kunde naae andre, bleve her tilbage, tvungne af Nødvendigheden. I Reglen bukkede disse Ulykkelige under, men man har dog et Exempel paa, at selv et længere Ophold her ikke er absolut dræbende, idet nemlig 4 russiske Matroser, som fra et Skibbrud havde reddet sig iland paa nogle Øer ved Østkysten af Spitsbergen, bleve reddede efter at have tilbragt over 6 Aar (1743—1749) i denne skrækkelige Egn.

Man begyndte altsaa som bemærket i Aarene 1630—1640 at spore nogen Aftagen i Hvalernes Antal. De lærte deres Fjender at kjende, og vege tilbage fra Kysten, navnlig fra den frygtelige Slagteplads Smeerenburg, men de gjorde det kun nødigt, det mærkede man tydeligt; thi de trak sig kun langsomt tilbage. Endnu i nogle Aar var deres Opholdssted ikke længere borte, end at man kunde bugsere de dræbte Hvaler til Land, flendse dem der og udkoge Trannen paa Kysten, og saalænge bestod Smeerenburg endnu; men da Hvalerne maatte søges ude afsigte af Land, var Stedets, og tillige de

øvrige Trankogeriens*) glimrende Periode forbi. Man afhentede de store Kobberkjedler, Fadene, Linerne og de øvrige iland oplagte Redskaber fra de med umaadelig Bekostning opførte Pakhuse, der snart stode aldeles forladte og tomme. Tidens Tand gnavede paa dem og bragte dem til at styrte sammen, Matrosernes Kaadhed fik meer end een af disse Bygninger til at gaae op i Luer, og den Reisende, der nu maatte komme til Spitsbergen, vil ikke finde andre Spor af det engang saa bekjendte Smeerenburg, som Hollænderne selv, da det var i sin Glands, sammenlignede med Batavia, end nogle Murtomter, Fundamenterne af Kjøbmandshusene og en lang Række Sten og Trækors, reiste til Minde om Hvalfangere, der her have endt deres Dage.

Ligesom det gik paa Spitsbergen, gik det ogsaa paa Jan Mayn, Hvalerne forsvandt fra Kysten, og Trankogeriene forlodes og forfaldt.

Man skulde nu troe, at Hvalfangsten i disse Farvande vilde aftage, men det var saa langt fra Tilfældet, at den tvertimod nu først ret for Alvor begyndte, hvortil hovedsagelig den Omstændighed, at de forenede Kompagniers Monopol blev hævet, bidrog. Man anslaaer Gjennemsnits-Antallet af hollandske Skibe, der i Perioden 1640—1770 aarlig gjæstede Spitsbergen for Hvalfangstens Skyld, til 160, og i enkelte Aar (saaledes 1684, da det udgjorde 240) har det ikke været langt fra halvtredie hundrede, om det ikke har oversteget dette Tal. Det største Antal i et Aar af Hollænderne dræbte Hvaler var 2074 nemlig i 1701 (Zorgdrager 2072). Man udvandt af disse 67,317 Quardeler (1 Qv. = 3 Tdr.) Spæk (Zorgdrager 67,507). Fra 1675—1721 sendte Hollænderne 6995 Fartøier ud paa Hvalfangst, og disse fangede 32,908

*) Paa Danske Eiland findes (see Zorgdrager III pag. 259) Levninger af et Trankogeri, der altsaa rimeligvis skriver sig fra danske Hvalfangere i Christian d. 4des Tid.

Hvaler, der udbragtes til 84 Millioner Rigsdaler. Paa hvert Skib kommer derved aarlig $4\frac{0.6}{100}$ Hval. I denne Periode, der, om man saa maa kalde den, var Hvalfangstens Sølvalder, dreves Fiskeriet i Begyndelsen i det aabne, isfri Farvand nær Kysten, og i Reglen med godt Held, men da Hvalerne ogsaa bleve fordrevne fra dette Terræn, blev Udbyttet mindre sikkert; thi de ulykkelige, forfulgte Dyr saae nu ingen anden Udvei, for at undgaae deres Fjender, end at trække sig tilbage til de tildels med Is opfyldte Dele af Havet, hvor Skibene i nogen Tid betænkte sig paa at følge dem. Dog selv her fik de ikke længe Ro; da man havde ventet nogen Tid paa at de atter skulde vise sig i det aabne Farvand, og man saae, at de ikke mere kom til deres gamle Opholdssteder, blev man nødsaget til at begive sig ind mellem de umaadelige Ismasser, saa nødigt man end vilde; dog skeete dette ikke uden at forvolde Rhederierne betydelige Tab; thi de som almindelige Skibe byggede Hvalfangere kunde ikke taale de Stød mod Isen, som denne Seilads nødvendig førte med sig. En stor Del Fartøier gik tabt*), mange af de gamle Skibe maatte kasseres, og de øvrige forsynes med Ishud, (dobbel Plankelag i og tildels over og under Vandgangen hele Skibet rundt, samt tredobbelt i Bougen), og forstærkes og forstøttes i Stevnen og Lasten, hvorved de Fartøier fremkom, som i Almindelighed ere vore Læsere bekendte under Navn af »Grønlandsfarere».

Hvalerne viste sig imidlertid ikke ligeligt fordelte over hele Farvandet; enkelte Steder, hvor de ikke havde

*) I 1683 forliste 11 hollandske Skibe, i 1684 bleve 25 borte, for Størstedelen Nord for Spitsbergen, i 1685 savnedes 23 af 212. Fra dette Aar aftog Tabene meget betydeligt og udgjorde i Gjennemsnit ikke mere end $1.8 \frac{0}{100}$. Hamborgernes Tab af Skibe i denne Periode beløb sig derimod omtrent til $2,7 \frac{0}{100}$. (Zorgdrager III. pg. 369.)

været saa meget udsatte for Forfølgelse, gjæstedes endnu af dem, og man vil derfor kunne indsee, at hvis Kompagnierne hidtil havde haft Interesse af at holde alle deres Opdagelser, Fiskeriet vedkommende, hemmelige, saa fik nu, da disse omtrent i Aaret 1650 gik fra hinanden, hver Kommandør, (saaledes benævnes Kapitainen paa et Hvalfangerskib), hver Harpunerer, hvert Rhederi ligesaa megen Interesse af at holde Alt, hvad der af Nyt og Gavnligt for Fangsten opdagedes, hemmeligt. Dette er vistnok en af Grundene til at man ikke med Bestemthed kan paapege, hvor de bedste Fangepladser have været i denne anden Periode; dog synes det, som om navnlig Farvandet Nord for Spitsbergen, almindeligt kaldet: »Om den Oost«, og det dertil stødende Waigat eller Blæsehul, i Begyndelsen har været en af de bedste. Ogsaa SO for Spitsbergen var i saakaldte »Syd-Is-Aar«, naar Isen imellem dette Land og Novaja Zembla drev sydpaa i store Masser, en udmærket Jagtplads, og det synes mærkværdigt nok, som om de Hvaler, man i saadanne, iøvrigt sjeldne Aar her stødte paa, vare langt mindre skye end de andre. I Modsætning til Syd-Is-Aarene kaldtes de andre: almindelige eller »Vest-Is-Aar«.

Hvalfangsten var altsaa nu indtraadt i et nyt Stadium; man maatte søge Dyrene imellem Isen, og da, som oven berørt, som oftest i Vest-Isen. Dette Fiskeri deltes i to Afdelinger, nemlig Fiskeriet paa høi og det paa lav Brede. Til det første regnede man Strækningen mellem $79\frac{1}{2}$ og 73° n. Br., til Fiskeriet paa lav Brede al Hvalfangst, der dreves paa mindre Brede end 73° n. B. Hvert Aar gik nu Skibene, efter at have forladt Hjemmet i April Maaned, langs Kysten af Grønlands Isen op til Spitsbergen Voorland (Prince Charles Island) eller lige op til $79-79\frac{1}{2}^{\circ}$ n. Br., og styrede herfra Vest i, ind i Vest-Isen. Det var kun sjeldent, at man, paa Grund af Forholdene, ikke kunde naae denne Bredegrad, men endnu sjeldnere, at man, selv om Isen tillod det, gik

længere Nord paa; thi dels var Seiladsen her langt vanskeligere, dels stode Hvalfangerne da i den Tro, at der Norden for Spitsbergen fandtes en Strøm, som trak Skibene med sig Nord paa. Standsede Isen mellem 75 og 76° n. Br. den videre Fremtrængen, benævnedes Aarstiden med et engelsk Udtryk: »a close season» i Modsætning til »an open season», naar Seiladsen var fri lige op til NV. Pynten af Spitsbergen.

Naar Skibene under 79° Br. vare trængte igjennem den løse Is og havde naaet den faste, mere sammentrængte flade Mark - Is («Stor Is»), dreve de med denne, førte af den arktiske Strøm, ned til omtrent den 75 Bredeparallel. Havde de da fuld Last, stode de ud af Isen og gik hjem, hvis ikke, vendte de tilbage til det gamle Udgangspunkt, og lode sig atter, ofte fortoiede ved en stor Isflage, drive Syd paa, men længere end August Maaned ud forbleve de her aldrig, medmindre de sade fast i Isen og ikke kunde slippe ud.

Foruden Hollænderne deltog ogsaa andre Nationer under denne Periode i Hvalfangsten, men ingen med mere Kraft end Hamborgerne, der synes at have sendt de første Skibe herop omtrent 1635—1640. I Aarene 1670—1720 udgjorde det aarlige Gjennemsnits Antal 46, idet der nemlig i disse 50 Aar afgik 2289 Skibe fra Hamborg til Kysterne af Grønland og Spitsbergen. Det største Antal i et enkelt Aar var 83 (An. 1675) og 74 (An. 1674), men, at der i disse 2 Aar var en saa stor Afvigelse fra Medium Tallet, maa vistnok tilskrives den Omstændighed, at netop i dem var al Hvalfangst fra Holland forbudt, da Regeringen havde Brug for Søfolkene til Krigstjenesten. Lignende eller partielle Forbud fandt endvidere Sted i Aarene: 1653, 1659, 1665, 1666, 1672, 1673, 1691, 1781, 1782 og under de Napoleonske Krige; men trods det strengeste Forbud mod at gaae i fremmed Tjeneste, da man frygtede, at Andre skulde nyde Godt af de hollandske Kommandørers og Harpu-

nereres Dygtighed, søgte disse dog massevis til andre Steder, og da navnlig til Hamborg. I den omtalte Periode 1670—1720 beløb Udbyttet af Hamborgernes Fangst sig til 9976 Hvaler eller $4\frac{38}{100}$ Hval pr. Skib aarlig. — Ogsaa Bremen og Emden udrustede aarlig Skibe til Spitsbergen, den førstnævnte By gjennemsnitlig i denne Periode aarlig 15—20, den sidstnævnte kun nogle enkelte, indtil den i 1757 ganske ophørte.

At Danmark-Norge ogsaa dengang har deltaget i Fiskeriet under Kysten af Spitsbergen, fremgaaer allerede af den Omstændighed, at der ved Havnenes Deling blev indrømmet de forenede Lande den saakaldte »Danske Eiland«, men jeg har destoværre ikke været istand til at erholde alle de Oplysninger om dets Gang, jeg kunde ønske, da vor Literatur saagodt som Intet indeholder, der angaaer Hval- og Sælhundefangsten.

I 1619 oprettede Kong Christian den 4de et grønlandsk Kompagni og betroede dets Forvaltning til en ung Kjøbmand i Kjøbenhavn, Johan Braem, (som han Aaret i Forveien havde sendt til Nederlandene, Frankrig og Biskaya for at indhente Underretning om Hvalfangsten og hyre dygtige og erfarne Folk til den), samt til Borgermester Michel Wibe og Raadmand Thomas Lorch, og endnu samme Aar udsendtes 2 Skibe paa Hvalfangst. Kompagniet synes imidlertid ikke at have faaet nogen Betydning; thi det hævdedes allerede i 1623; men mærkeligt er det, at Scoresby, som Grund til, at de engelske Hvalfangere i 1620 ikke fangede Noget af Betydenhed, anfører — den Masse hollandske og danske Skibe, der dette Aar opholdt sig under Kysten af Spitsbergen.

I 1629 gav Kong Christian paany et Interessentskab i Kjøbenhavn, hvis Formand var fornævnte Joh. Braem, Tilladelse til med 3 à 4 Skibe at drive Hvalfangst under Spitsbergen og Handel paa Grønland, uden at svare nogen Afgift, og lovede endvidere at beskytte

dem mod Hollænderne samt at skaffe dem Erstatning for den Overlast og Skade, som Aaret iforveien var bleven deres Skibe tilføiet af denne Nations Nordfarere. Endel af de danske Hvalfangere vare nemlig i 1623 af Hollænderne, som foregave at have dem mistænkte for at være Biskayer, der seilede under falsk Flag, blevne tvungne til at ophøre med Fiskeriet og vende hjem, paa samme Tid som andre vare blevne ilde medtagne, ja nogle endog opbragte af Skibe fra Dunkircken, der antog dem for at være Hollændere. Da man imidlertid ikke agtede paa Kongens Forestillinger, men vedblev at forulempe de danske Hvalfangere og paa Spitsbergen udøvede ligefrem Vold mod Joh. Braem og Medinteressenter, lod Christian d. 4de i Aaret 1632, samtidig med at der klagedes hos den hollandske Regering, et Orlogsfartøi afgaae til Spitsbergen for at konvoyere de danske Hvalfangerskibe. Chefen for dette fik Ordre til at forhindre Hollænderne eller Andre i at foretage Noget, der kunde være stridende mod den danske Krones Høihedsrettigheder; thi Kongen vedblev at betragte Spitsbergen, eller som han ogsaa kaldte det »Christiansborg«, som et ham tilhørende Land, og kunde eiheller godt lade sin Paastand om Høihedsret over de nordlige Farvande falde, da han selv tidligere, ligesom hans Fader, havde forsvaret og vaaget over dem. Derfor vedblev han ogsaa med væbnede Skibe at beskærme det danske Kompagni, som havde Privilegium paa Hvalfangsten under Spitsbergen og stadig forestodes af Joh. Braem, og da Generalstaterne, som i 1634 havde anerkjendt Danmarks Høihedsret baade til Grønland og Spitsbergen i 1637 benegtede, at Nogen kunde have mindste Adkomstret til et Land, der som det sidste var øde og ubeboet, sendte han i Aaret 1638 (2 Aar efter at det kjøbenhavnske Kompagni havde ophørt med Handelen paa Grønland som lidet indbringende) de tre Skibe: »threj

Løffuer«, »Lammet«, og »Stochfischen« herop under Kapitain Corfitz Ulfelds Kommando*).

Under Spitsbergen traf denne, der havde samme Instruktioner som sine Forgængere, og Ordre til at forblive paa Fiskestationen saalænge danske Skibe opholdt sig der, 2 hollandske Skibe, der laae og fiskede, og da de ikke kunde producere Pas eller legitimere sig som henhørende til noget oktroyeret Kompagni, tog han Seil og Ror fra dem, men blev kort efter, af en overlegen hollandsk Styrke, tvungen til at tilbagelevere dem. Efter Hjemkomsten klagede Hollænderne og forlangte af den danske Regering Erstatning for den formentlig tilføiede Uret, men uagtet et hollandsk Gesandtskab endog i den Anledning den følgende Sommer indfandt sig i Kjøbenhavn, blev en saadan ikke given, idet nemlig Kongen erklærede sig enig med sit Admiralitet, som Sagen havde været forelagt, og som havde dømt, at Ulfeld havde holdt sig sin Instrux efterrettelig, medens Hollænderne havde gjort Uskjel og forkrænket H. M. Kongens Høihed.

Kompagniet i Kjøbenhavn fortsatte endnu i nogen Tid aarlig Hvalfangsten under Spitsbergen, men da den bestandig blev tarveligere og tarveligere, ophørte det tilsidst med den. De Oplysninger om dansk-norsk Hvalfangst i den derpaa følgende Periode, som jeg har faaet samlede, ere kun faa. Under 3die April 1678 bevilgedes Bergens Indbyggere visse Friheder i Grønlandsfarten, og ved Reskript af 1ste Marts 1690 blev fastsat, at Indvaernerne i Christianssand og Arendal skulde samtlige

*) Denne Corfitz Ulfeld, der ikke maa forvexles med den senere saa bekendte Rigens Hovmester af samme Navn, faldt som Schoutbynacht i Slaget under Lolland d. 13de October 1644 ombord paa Fregatten »Stormarn«, der hørte til Admiral Prosmunds Eskadre. Han var en Søn af Mogens Ulfeld til Selsø, Danmarks Rigens Admiral og Befalingsmand paa Tranekjær.

fortsætte Grønlandsfarten. Et Privilegium for et Hvalfangeri og Tranbrænderi i Trondhjem Stift er dat. 3die Decbr. 1692, men først i 1697 har jeg nogensteds fundet omtalt det Udbytte, som danske Skibe have havt af Hvalfangsten. Dette Aar hjembragte 4 danske Skibe 1710 puncheons eller 4828 Tønder Tran, og samme Aar under 13de September udstedtes der Privilegium for et Kompagni i Bergen og for et andet i Kjøbenhavn. I 1721 finde vi i en Fortegnelse over samtlige til Hvalfangst fra europæiske Havne udrustede Skibe anført 5 fra Bergen, og i de følgende Aar see vi enkelte danske og norske Fartøier fiske, men kun med ringe Held. Svenske Skibe har jeg kun fundet een Gang omtalte i denne Periode, nemlig i 1697, hvor to skulle have hjembragt omtrent 1520 Tønder Tran fra Spitsbergen. Hvorledes den danske Hvalfangst i Slutningen af det 18de Aarhundrede for en kort Tid tog et, men rigtignok ikke naturligt, Opsving, skulle vi senere komme til.

Franskmændene og Spanierne fra Biskaya Bugten, vare ogsaa af og til i det 17de og Begyndelsen af det 18de Aarhundrede Deltagere i de store Fordele, som Fiskerierne i den arktiske Zone førte med sig, men nogen stadig Fart paa Polarhavene have de ikke havt. Det var kun i Hvalfangstens tidligste Periode, at man benyttede Baskere som Harpunerere i Holland, senere bleve de fortrængte fra denne Bestilling af Beboere af de frisiske Vesterhavsoer, navnlig Borkum, Terschelling, Ameland, Føhr, Sild og Romø, af hvilke navnlig de sidste vare meget eftersøgte i Holland. De besøgte da Spitsbergens Kyster i deres egne Skibe, men aldrig i noget stort Antal, dog træffe vi 1721 20 Skibe fra Spaniens Nordhavne heroppe; men fra den Tid ophørte deres Seilads herpaa lidt efter lidt og standsede aldeles i Midten af forrige Aarhundrede. De Franskmænd, der kom herop, afbrændte ikke deres Tran iland, men toge Spækket hjem med og udkogte det først da, hvorfor man heller ikke finder dem omtalt

i de gamle hollandske Beretninger, hvis Talangivelser støtte sig til de i Havnen samlede Skibe.

Som Bevis paa, hvilke Masser af Hvaler, der tidligere have opholdt sig i Farvandene om Spitsbergen, ville vi tillade os at anføre nogle Exempler. I Aaret 1697 samlede de fleste Hvalfangerskibe sig i »Klok-Bay,« eller som den ogsaa kaldes »engelske Bay,« hvor der findes flere gode Ankerpladser, for herfra samlede, og, som en Følge af Krigen mellem Holland og Frankrig, under Konvoyering af 9* hollandske og 2 hamborgske armerede Skibe, at afseile til deres Bestemmelsessted. Zorgdrager, en paa den Tid bekjendt hollandsk Hvalfangerkommandør og Forfatter til et anerkjendt fortrinligt Værk om Hvalfangsten, der laae her med sit Skib, »de Vier Gebroeders,« indehavende Udbyttet af 7 Hvaler, angiver Antallet paa dem at være:

121 hollandske Skibe, der havde fanget 1252 Hvaler.

54 Hamborgere	-	—	—	515	—
15 Bremere	-	—	—	119	—
2 Emdener	-	—	—	2	—

192 Skibe. 1888 Hvaler.

Iblandt alle disse Skibe var der intet, der ikke havde fanget Noget, og ingen af Hollænderne havde under 3 Hvaler.

Scoresby angiver Skibenes Nationalitet noget anderledes nemlig:

121 Hollændere, der havde et Udbytte af 116,786 Td. Tran

47 Hamborgere	-	—	-	—	46,345	-	—
12 Bremere	-	—	-	—	10,700	-	—
4 Danske	-	—	-	—	4,828	-	—
2 Svenskere	-	—	-	—	1,520	-	—
2 Emderer	-	—	-	—	192	-	—

188 Skibe. 180,321 Td. Tran.

Denne Forskjel kan iøvrigt for Danmarks Vedkommende maaskee tildels forklares ved, at de 4 danske Skibe

have været fra Altona og Glückstadt og derfor ere blevne regnede med blandt Hamburgerne.

Hvalfangsten, der hidtil havde været drevet alene i Farvandene mellem Grønland, Island, Spitsbergen og Novaja Zembla, blev i Begyndelsen af det 18de Aarhundrede udvidet til det af Englænderen Davis i 1585 opdagede, og efter ham opkaldte, Davis Stræde, og indtræder derved paa en Maade i en tredie Periode. Om trent i Aaret 1715 blev det første Forsøg gjort,*) idet nemlig Hollænderen Feykes Haan trængte frem til om trent den 72de Bredegrad under sin Søgen efter Hvaler; dog er det næppe bleven almindeligt før Aaret 1720—1730, i hvilket sidste 82 hollandske Skibe hjembragte Udbyttet af 212 Hvaler, fangede i Davis Strædet. I 1732 gjæstedes disse Egne allerede af 137 hollandske Skibe, og vi see altsaa denne Nation næsten ligesaa talrigt repræsenteret her som under Spitsbergen. Imidlertid varede dette ikke længe; thi Davis Strædet har aldrig været hvad Spitsbergen endnu dengang var, og naar man vil sammenligne efterfølgende Tabeller, vil man see, at Hvalfangsten i Davis Strædet i forrige Aarhundrede kun en kort Tid var den anden sideordnet.

Hvalfangsten under Spitsbergen (Holland).

Aar (inklusive)	Antal af Skibe.	Heraf forlist.	Antal af erholdte Hvaler. (i Quardeler**)	Tran Udbyt.	Middel Værdi i Gylden pr. Quard.
1719—1728.	1504.	40.	3439.	197400.	42.
1729—1738.	858.	13.	2198.	130400.	39.
1739—1748.	1356.	31.	6193.	289288.	45.
1749—1758.	1339.	30.	4770.	202412.	52.
1759—1768.	1324.	25.	3018.	146419.	60.
1769—1778.	903.	31.	3493.	133977.	62.

*) Scoresby angiver 1719 som det første Aar.

**) 1 Quardel = 420 Potter dansk Maal.

Hollændernes Hvalfangst i Davis Strædet.

Aar (inklusive)	Antal af Skibe.	Heraf forlist.	Antal af erholdte Hvaler.	Quardeler Tran.	Middel Værdi af Tran i Gyld. pr. Qud
1719—1728.	748.	20.	1251.	111228.	42.
1729—1738.	975.	14.	1929.	152791.	39.
1739—1748.	368.	10.	1162.	79324.	45.
1749—1758.	340.	6.	513.	46150.	52.
1759—1768.	296.	4.	818.	53772.	60.
1769—1778.	434.	8.	1313.	85396.	62.

Englænderne, der saae det gode Udbytte, Hollænderne vedbleve at have af deres Fiskeri, besluttede sig endelig til atter at vove et Forsøg, i Haab om at dette skulde faae et heldigere Udfald end et, der var gjort i 1703 og følgende Aar, og hvorved en Kapital af omtrent 82,000 £ var gaaet tabt. Syd-Sø Kompagniet (the South-Sea-Company) stillede sig i Spidsen for dette, og udrustede 1725 en Flaade paa 12 Skibe forsynet med Harpunerere, Spækskærere, Baadstyrere, kortsagt en stor Del af deres Besætning*) fra de danske Vesterhavsoer, og navnlig fra Føhr, da man ikke i England kunde finde hertil kvalificerede Folk, eftersom Hvalfangsten i saa lang Tid havde været lagt paa Hylden. Det første Aars Udbytte var taaleligt, men senere, da man mente at kunne undvære de Fremmede, og i deres Sted antog Indfødte, gik det aldeles tilgæters for Kompagniet. Det hjalp ikke, at man forøgede Skibenes Antal til det dobbelte, i et Aar (1730) tilsatte de omtrent 9000 £, og man bestemte sig derfor i 1732 til at opgive det hele Foretagende**).

For imidlertid at opmuntre Folk til en i statsøkonomisk Henseende saa vigtig Erkvervskilde, besluttede

*) Scoresby II D pg. 70 angiver Antallet til 152 Mand.

**) Det samlede Tab i de 8 Aar (1725—1732) angives til 237,000 £, hvad næsten synes utroligt.

den engelske Regering sig til et Skridt, der senere fandt Efterligning hos de fleste andre europæiske Søstater, der sendte Skibe ud paa Hvalfangst. En Præmie, der først (1732) blev fastsat til 20 sh., men senere efterhaanden forhoiet til 40 sh. pr. Ton, blev aarlig udsat for ethvert Skib, der udrustedes til Fiskeri i Davis Strædet og under Spitsbergen, og dette bar saa god Frugt, at den engelske Hvalfangerflaade, der i 1739 kun udgjorde 5 Skibe, i 1756 var stegen til 83, ved hvilket Tal den saa i de næste 20 Aar blev staaende.

Imidlertid dreves Hvalfangsten saavel af Hollænderne som af de Danske, Normændene og Hamborgerne i begge de omtalte Have, men med forskjelligt Held. Hollænderne og Hamborgerne vare næsten stadig heldige, saaledes hjembragte i 1749 fra Davis Strædet 41 hollandske Skibe Udbyttet af 205 Hvaler, og 4 Hamborgere fik 25½ Hval, medens de Danske og Norske vare mindre heldige og ofte ligefrem uheldige. Den Angivelse, jeg har fundet hos Scoresby, og efter hvilken 90 danske Skibe i Aaret 1753 skulde have fanget 344 Hvaler, maa ligefrem beroe paa en Forvexling eller Feiltagelse; thi den danske Hvalfangerflaade har aldrig været saa stor. I 1754 talte den kun 6 Skibe, og i dette den samme Forfatters Udsagn ligger det bedste Bevis for den foregaaende Angivelses Ukorrekthed, thi det vilde ikke være rimeligt, at efter et saa heldigt Aar som det foregaaende, Fangsten saa pludseligt, og efter en saa stor Maalestok, skulde være bleven indskrænket.

I denne Periode blev Fiskeriet fra Danmark dreven fra flere Steder i de forenede Kongeriger og Hertugdømmer*). Nyborg havde blandt andre (fra 1758—1778) et

*) Det saakaldte Scoresby Sund paa Østkysten af Grønland omtrent paa 70° N. Br. blev saaledes i 1661, paa en af de her fra Landet udrustede Expeditioner, opdaget af den danske Hvalfangerkommander Volqvard Boon, der siden blev Raadmand paa Føhr. (Graah: Undersøgelses Reise til Østkysten af Grønland. Kbhvn. 1832 pg. 99).

grønlandsk Kompagni, Korsør ligeledes, og Hjørtning udrustede dengang aarligt et Skib paa Hvalfangst og havde et Tranbrænderi, Aalborg havde et grønlandsk Kompagni til Robbefangst, efter Konvention af 24de Oktober 1764, og fra Ribe udrustedes aarligt fra 1748 til 1795 1 à 2 Skibe af en enkelt Mand, Raadmand Jens Rahr, der i Reglen fiskede med Held. Flensborgs Grønlands Kompagni sendte fra 1749—1758 Skibe paa Hvalfangst, og foruden denne By have efterfølgende sønderjydske Stæder til forskjellige Tider i forrige Aarhundede udrustet Skibe til Fangst i de grønlandske Have: Husum, Aabenraa, Sønderborg og Ekernførde, ligesom Indbyggerne fra Romø aarlig sendte 3—4 Skibe til Kysten af Spitsbergen, men rimeligvis kun paa Sælhundefanget. Et paa Romø oprettet Tranbrænderi nedlagdes i Aaret 1770.

Af de holstenske Stæder vare Altona og Glückstadt de, der med mest Iver toge sig af Hvalfangsten, og ogsaa, som vi senere skulle komme tilbage til, de, der fra Danmark længst og kraftigst vedligeholdte den. I 1777 sendte Altona Skibe til Østkysten af Grønland, i 1778 kun 3, i 1779 og 1780 endog kun 1, men i 1794 var Antallet steget til 8, der fangede 14 Hvaler. I samme Aar hjembragte 12 Glückstädtere derimod kun Udbyttet af 2½ Hval, og de 10 af dem havde aldeles Intet fisket.

Af norske Havne have under Foreningsperioden blandt andre følgende udrustet Skibe til Spitsbergen: Bergen, (tillige til Davis Strædet) Christiansand, Fahrsund, Trondhjem og Arendal. Med mest Kraft dreves Hvalfangsten fra Bergen, der i 1790 endog udrustede 8 Skibe hertil og til Sælhundefangst.

Vi ville nu vende os til Kjøbenhavn og lidt nærmere betragte den Fangst, der herfra foretoges i den sidste Halvdel af forrige Aarhundede. Det i 1747 oprettede, kongl. oktroierede Almindelige Handels Kompagni, med hvilket i 1150 blev forenet den grønlandske Handel og i 1763 det Islandske og Finmarkske Kompagni, havde

aarligt udrustet 4—5 Skibe paa Hvalfangst, men næsten stadigt havt Tab, hvorfor Regeringen i 1774 indløste Interessentskabets 993 Aktier med en Sum af 297,000 Rd. og overtog hele Forretningen derunder ogsaa Hvalfangsten indbefattet; og hvor ufordelagtigt et saadant Foretagende naar det drives for kongelig Regning i Reglen er, faaer man her et glimrende Bevis for.

Man begynde som Forsøg i 1775 med at udsende Skibe til Grønland med Ordre til at overvintre i en eller anden grønlandsk Havn og derfra drive Hvalfangsten. Ved Foraarets Komme skulde de begive sig længere Nord paa, fortsætte Fangsten her, og derpaa, naar Efteraaret indfandt sig, returnere til Kolonien, hvorfra da Udbyttet skulde hjemsendes med Koloniskibet, medens Hvalfangeren skulde blive i Grønland for i tre Aar at drive Fangsten fra Landet om Vinteren og fra Søen om Sommeren. Dette Foretagende mislykkedes imidlertid totalt. Det først udrustede Skib maatte allerede det følgende Aar, paa Grund af Sygdom blandt Mandskabet, vende hjem med et Udbytte af kun 1 Hval. 1776 udsendtes det andet Skib, der 1777 hjembragte 3 Hvaler; — thi man havde allerede nu opgivet den treaarige Periode — og samme Aar det tredie Skib, der i 1778 returnerede med Udbyttet af $1\frac{1}{2}$ Hval, fisket i Kompagni med Grønlænderne.

Imidlertid havde Landhusholdnings Selskabet nogle Aar iforveien udstedt som Prisopgave Spørgsmaalet:

»Hvilke ere de virkelige Aarsager, som forhindre Hvalfangstens ønskelige Drift og Fremgang i Rigerne, og ved hvilke Midler kan disse Forhindringer bedst ryddes af Veien, saaledes at bemeldte Fiskeri derved mærkelig befordres?»

herpaa faaet som Svar en Afhandling af Kapitain-lieutenant Andreas Stibolt, der i 1773 belønnedes med Selskabets større Sølv Medaille, og derpaa, samme Aar igjen udsat den samme Opgave, der i 1774 forskaffede samme Forfatter Selskabets mindre Guld Medaille. Da

nu Hvalfangsten ikke vilde gaae for Regeringen, kom man til det Resultat, at Stibolt maatte have nogen Ret, naar han sagde, at Hovedgrunden til at denne vigtige Erhvervskilde ikke vilde give noget ordenligt Udbytte, var den, at der i Danmark hverken var eller havde været noget Hvalfangerkompagni, som havde eller havde havt de fornødne Kræfter til at gjøre saa store og fuldkomne Udrustninger, som et Fiskeri af den Natur fordrede, om det skulde lykkes, og for at vise at det nu idetmindste ikke var Penge, det skortede paa, bevilligede man i 1776 den da meget betydelige Sum 200,000 Rigsdaler til Bygning og Udrustning af Hvalfangerskibe.

I Efteraaret 1778 vare derfor ikke mindre end 16 Skibe udrustede alene til at overvintre i Grønland og derfra drive Hvalfangst; men det Resultat, de i 1779 hjembragte, svarede hverken til Forventningerne eller de umaadelige Udgifter. Det bestod nemlig i — 3 Hvaler. Dette forbausende slette Udbytte paa en Tid, hvor dog endnu baade Englænderne, Hollænderne og Hamborgerne i de samme Farvande fiskede med taaleligt Held, maa vistnok for en stor Del søges i den Omstændighed, at ikke tilstrækkeligt med Fangsten kjendt Mandskab havdes til saamange Skibe, da de fleste af Hvalfangerne fra Vesterhavsoerne, baade Kommandører og Harpunerere, der kjendte Fiskeriet tilgavns, seilede fra Hamborg og Holland, hvor de havde høiere Hyre, større Partpenge og Vished om fast og blivende Ansættelse. Imidlertid lod man sig ikke belære af det kummerlige Udbytte, men afsendte i 1779, uden bedre Besætning, 10 Skibe, af hvilke imidlertid kun 2 naaede Grønland den Vinter. Det ene af disse fangede 4, det anden 2 Hvaler, hvorimod de andre, der overvintrede i danske, norske og engelske Havne, da de det næste Foraar naaede Kysten af Grønland, aldeles Intet udrettede.

I 1780 udrustedes til samme Fart 6 (?) og i 1781 kun 5 Skibe, af hvilke 1 forliste og de andre ikke fan-

gede noget af Betydenhed. De i 1782 udsendte 2 Skibe naaede ikke deres Bestemmelsessted, men maatte returnere, da de vare midtvejs mellem Island og Grønland. Det ene forliste paa Kysten af Norge, det andet udrettede Intet det næste Aar.

1783 afsendtes fra Kjøbenhavn det sidste af de for kongl. Regning til Overvintring i Grønland udrustede Skibe. Det var i enhver Henseende det bedst udhalte, og Intet var sparet, der kunde give Haab om et lykkeligt Udfald, men ogsaa det havde Ulykken med sig. Det forliste paa den grønlandske Kyst og endel af Besætningen omkom.

Foruden disse til Vinterfangst opsendte Skibe udrustedes endnu af den grønsl. Handel endel andre til Hvalfangst, dels under Spitsbergen dels under Kysten af Grønland, men kun for Sommeren. Ialt afgik fra 1775—1781 ikke mindre end 120 Expeditioner nemlig

1775	} 9 Skibe.	1779 26 Skibe*)
1776		1780 15 -
1777 17 -		1781 12 -
1778 41 -		

hvert af Skibene mellem 77 og 139 Kom.-Læsters Drægtighed. De overvintrende Skibe toge Varer op med til Kolonierne og tilbage igjen derfra.

I 1781 begyndte den danske Regering, ligesom vi tidligere have seet den engelske, at udstede Præmier til Understøttelse af Hvalfangsten, og det ikke alene til Private, men ogsaa til sig selv. Den grønlandske Handel fik saaledes i Tidsrummet 1781—1784 af det kongl.

*) Af de i dette Aar udrustede Skibe afgik Snouen «Nepecine» (drægt. $77\frac{1}{2}$ Kom.-Læst.) med Ordre til at forsøge Kaskelotfangsten under Kysten af Brasilien og videre ned til 50° S. Br. Efter $12\frac{1}{2}$ Maanedes Fraværelse returnerede den med et Udbytte af — $2\frac{1}{2}$ Tønder Hvaltran og $1033\frac{1}{2}$ Viertel Spermacetolie, og Regeringen opgav videre Forsøg paa Hvalfangst i disse Egne.

Finants Kollegium udbetalt 8 Rd. pr. Kommercelæst af hvert til Hvalfangst udrustet Skib. I 1784 blev Præmien forhøiet til 15 Rd. pr. Kom.-Læst indtil 130 Læsters Drægtighed, for det første paa 5 Aar, men senere blev den flere Gange fornyet — paa 3, 5 og 10 Aar og med Beløb mellem 8 og 15 Rd. pr. Læst.

Begunstiget af disse Præmier fortsatte den kongl. Grønlandske Handel sin Hvalfangst. Der udrustedes saaledes:

	eller pr. Skib.	
1781 ialt 13 Skibe, hvis Fangst udb. til 103,554 Rd.	7966 Rd.	
1782 - 6 - - - - -	49,712 -	8285
1783 - 8 - - - - -	21,482 -	2685 -
(heraf forliste 2)		
1784 - 10 - - - - -	23,348 -	2335 -
1785*) - 10 - - - - -	58,056 -	5806 -
1786 - 10 - - - - -	44,873 -	4487 -
1787 - 12 - - - - -	47,922 -	3993 -
1788 - 12 - - - - -	?	

I hele Perioden giver dette pr. Skib aarlig 5057 Rd. men trods at der i denne Tid udbetaltes Handelen ikke mindre end 108,440 Rd. i Præmie, beløb det aarlige Tab paa Skibene sig dog til 22,000 Rd. Man besluttede sig derfor endelig til at opgive hele Foretagendet, og i 1789 og 1790 solgtes derfor 13 af Skibene, der tilsammen havde en Læstedrægtighed af 1210 Kom.-Læster for 121,905 Rd. til Privatfolk i Kbhvn., Flensborg, Bergen og Christiansand.

Saaledes endte et Foretagende, der, efter Professor Eggers Udsagn, i Løbet af 16 Aar havde kostet Landet over 3 Millioner Rd., og det var kun en daarlig Trøst

*) I dette Aar havde det Østersøiske og Guineiske Handels-Kompagnie 2 Skibe til Hvalfangst under Spitsbergen. Samtlige 10 grønlandske Handels Skibe vare ligeledes i dette Farvand. (Pontoppidan: Hvalfangsten pg. 45.)

man havde, at det ikke var gaet vore Naboer Svenskerne stort bedre. Omtrent samtidig med det danske var der nemlig i 1774 i Gothenborg bleven oprettet et svenskt Hvalfanger-Kompagni, der fik betydelig Understøttelse af Regjeringen saavel i Form af Privilegier som i Form af Penge og Præmier. Allerede i Aaret 1780 saae man sig imidlertid, efter at have foretaget 27 Reiser til de arktiske Farvande, og fra disse kun hjembragt Varer til Værdi 52,000 Rd. sv., nødsaget til at hæve Kompagniet, der kun havde bragt Deltagerne meget betydelige Tab.

Vi ville imidlertid vende tilbage til de andre Nationer, som vi forlode omtrent ved Aaret 1770. Fra dette Aar see vi Hollændernes Fart paa Spitsbergen at aftage, og de begynde nu at vige Pladsen for Englænderne: skjøndt disses Fart i nogle Aar blev hæmmet ved at Regeringen nedsatte Præmien fra 40 sh. til 30 sh. pr. Ton. Hvor meget hele den engelske Fangst da ahang af dette offentlige Tilskud sees bedst deraf, at Hvalfangerflaaden, der i 1775 udgjorde 105 Skibe, i 1781, da Præmien havde været formindsket i 4 Aar, var reduceret til 39, men i 1786, da den atter i 4 Aar havde været 40 sh., var stegen til 185 Fartøier og i 1788 endog til 255 (deraf 91 fra London og 36 fra Hull). Man indsaae imidlertid da, at mange af Skibene næsten ene seilede for Præmiens Skyld, og den blev derfor atter efterhaanden nedsat til 30, 25 og 20 sh., ved hvilken sidste Sum den blev staaende indtil den i 1824 aldeles ophævedes. I Tidsrummet 1733—1785 havde den britiske Regering udbetalt til engelske og skotske Hvalfanger Skibe i Præmie 1,266,431 £ 15 sh.

Hollænderne og Hamborgerne, der tidligere næsten havde været de ene herskende i de arktiske Farvande, fiskede i de senere Aar med Uheld. 1771 afgik 110 hollandske Skibe til Spitsbergen og 40 til Davis Strædet, men i 1779 var Antallet allerede sunket ned til 59 paa det første og 46 det andet Sted, og i Perioden 1785—

1794 udrustedes i Gjennemsnit kun 60 Skibe til begge Have. Endnu i 1765 sendte Hamborg 83 Skibe paa Hvalfangst, i 1788 var Tallet sunket til 33, i 1797 til 19, og senere har det aldrig oversteget dette Antal.

Hvad der gav den hollandske og den franske Hvalfangst, hvilken sidste siden 1784 havde taget et godt Opsving, Dødsstødet, var Revolutionskrigene. Ingen af disse Nationers Skibe turde vise sig paa Havet, og England var derfor eneraadende, og det navnlig i de grønlandske Farvande, hvor kun nogle faa danske og hamborgske Skibe endnu søgte at rivalisere med Bri-terne, men med saa ringe Held, at fra Danmark, hvor dog i 1790 følgende Skibe udrustedes til Spitsbergen

Kjøbenhavn	2
Ribe	2
Flensborg	4
Glückstadt	9
Altona	6
Bergen	8
Christiansand	1
Fahrsund	1

udsendtes i de første Aar af dette Aarhundrede saagodt-som kun Skibe til Hvalfangst fra Altona og Glückstadt. 10 Skibe fra den første By hjembragte i 1802 Udbyttet af 21 Hvaler, og 11 fra den sidste 24, ja i 1805 fik denne endog 12, tildels vel beladte, Grønlandsfarere hjem, men hermed var ogsaa Fangsten forbi for de første Aar; thi saalænge Danmark var indviklet i de Napoleonske Krige, var der naturligvis ikke Tale om at udsende Skibe til Kyster, hvor der vrimlede med engelske Fartøier.

Englænderne, der altsaa nu vare ene om Hvalfangsten, udrustede i 1810 til Spitsbergen og Davis Strædet 99 Skibe, og i 1818 var Antallet foreget til 157. I 1829 udgjorde det 89 (af ialt 28812 Tons Drægtighed); men i 1842 var det sunket ned til — 18. Derpaa steg

det igjen indtil 46 i 1852, men denne Tilstand skyldtes hovedsagelig Sælhundefangsten, der da florerede. Det heldigste Aar i denne Periode var 1814, hvor 76 Skibe under Øst-Grønland og Spitsbergen fangede 1437 Hvaler, eller pr. Skib $18\frac{9}{10}$ Hval, et Udbytte saa stort, at det sikkert i hele Hvalfangstens Periode forgjæves søger sin Lige. Et enkelt Skib, »Resolution« af Peterhead, hjembragte alene for sin Part 44 Hvaler, der udbragte 299 Tons Tran.

Det synes som om det glimrende Udbytte i 1814 skulde være det sidste Glimt fra Fiskeriet under Spitsbergen; thi fra den Tid er det gaaet mærkeligt tilbage. Hvalen forsvandt næsten pludselig herfra, og medens i 1820 Antallet af Skibe under Spitsbergen forholdt sig til det i Davis Strædet som 3 til 2, sendte England allerede i 1829 af 89 Skibe kun eet til det første Sted, og i 1834 af 76 kun 7. Senere er det vel atter bleven noget bedre, men mangan en Gang siden den Tid ere dog de dertil udrustede Hvalfangere vendte hjem enten aldeles uden Udbytte eller kun med nogle faa hundrede Sælhunde, som de underveis have »slaaet« eller skudt for dog ikke at komme fuldkommen tomhændede. Det sidste Skib, som fra Danmark udsendtes til disse Farvande, udrustet til Hvalfangst, (men tillige og hovedsagelig til Sælhundefangst) var Fregatskibet »Tidselholte« af Flensborg, der i 1863 vendte hjem med et meget tarveligt Udbytte.

I 1865 udgjorde de til Spitsbergen udrustede Skibe ialt 41, deriblandt 4 Dampere (alle fra Dundee), men flere af disse vare ikke ekviperede til at forfølge Hvalerne, men kun for Sælhundefangsten, og navnlig gjelder dette om Normændene. Saa vidt jeg har kunnet erfare, vare omtalte 41 Skibe hjemmehørende i:

Norge (hovedsagelig Tønsberg) 17

Peterhead 12

(heraf forliste 1 paa Shetland)

Dundee	4
Kirckaldy	1
Bull	2
(heraf forliste 1 paa Kap Langenæs)	
Bremen	4
Holsten (Elmshorn)	1

og det samlede Udbytte af Hvaler beløb sig til 10 Stk., (deraf de 9 til Peterhead Skibene), fangede i det aabne Vand umiddelbart under Vestkysten af Spitsbergen, thi Is og Vandforholdene tillode ikke Skibene at trænge ind i Vest-Isen. I 1864 fangedes ialt kun to Hvaler under Grønlands Østkyst, og i 1863 i Vest-Isen af Dundee og Peterhead Skibene 15 Stk., deraf 8 af Dampskibet Victor.

Hvalfangsten i Davis Strædet, der tidligere hovedsagelig havde været dreven lige i Indgangen til samme og under Labrador Kysten mellem 50 og 60° N.Br., trak sig efterhaanden mere og mere Nord paa efterhaanden som Hvalerne fortrak fra deres gamle Opholdssteder, og endte med at være i den nordligste Del af Baffinsbugten. Den dreves nu saagodt som udelukkende af Englænderne og Amerikanerne; thi Hollænderne, der da de napoleonske Krige vare tilende, atter søgte at bringe deres gamle Fart paa Fode, vare ikke heldige og opgave snart ethvert Forsøg paa at fornye den. I 1826 havde endnu »de Nederlandsche Grønlands en Straat, Davids Visscherij Societeit« 2 Skibe heroppe, men det ene af disse, »Harlingen« forliste, og det andet fiskede ikke Noget. I 1830 havde Englænderne 97 Skibe paa Hvalfangst i Strædet. Af disse forliste 19, 24 kom tomme tilbage, og af de øvrige havde ingen fuld Last og kun 2 halv Last. Ialt fangedes der her i dette Aar kun 161 Hvaler. I 1834 udgjorde den engelske Flaade her 69 Skibe, og siden den Tid har den været i stadig Aftagen. I 1865 var her kun ialt 10 eller 11 engelske Fartøier, deraf 7 Dampere.

Skibene, der afgaae til Davis Strædet, forlade i Reglen England i Marts eller senest i April Maaned, med mindre de ere bestemte til at overvintre heroppe, da de afgaae senere og søge først til Cumberland-Inlet, hvor de drive det saakaldte sydvestlige Fiskeri. I Mai søge de over under den grønlandske Kyst Nord for Disko, fortsætte Fiskeriet her, og trænge i Juni eller Begyndelsen af Juli vesterpaa til Lancaster Sund, Barrow Strædet og det saakaldte „North Water“, Farvandet Nord for Ponds Bay, der er et meget søgt Sted *). Paa Tilbageveien fiske de langs den vestlige Kyst, hvor de, hvis de ikke have været meget heldige, forblive til Slutningen af September eller Begyndelsen af Oktober.

Forlisene i Davis Strædet og Baffins Bugten have, og da navnlig i Begyndelsen af dette Aarhundrede, været langt hyppigere end under Spitsbergen. Saaledes forulykkede i 1819: 10 af 63 engelske Skibe eller med andre Ord 15.9%, i 1821: 11 af 79 eller 12.7%, og i 1822: 7 af 60 eller 11.7%; ja i 1830 endog 19 af 97 eller 19.6%, medens i Perioden 1814—1817 af 586 fra England til Spitsbergen udrustede Skibe kun 8 eller 1.4% gik tabt. Disse Forlis have hyppigst fundet Sted naar Skibene have forsøgt at trænge frem gennem Isen mellem Kysten af Grønland og Lancaster Sund. De ere da komne i Besæt og ere enten blevne skruede helt op paa Isen eller skaarne i Stykker af denne, dog ere Besætningerne som oftest blevne reddede enten af andre Skibe eller optagne, forpleiede og hjemsendte fra de nordligste af vore Kolonier paa Kysten af Grønland. Der gaaer næsten ikke et Aar, hvor der ikke ankomme forliste Skibes Besætninger til Upernivik, Omenak, Rittenbænk eller Godhavn.

I de senere Aar have Englænderne sendt Dampere ogsaa til disse Farvande. Saaledes var her i 1865 lige

*) Første Gang besøgt af Hvalfangere i Aaret 1817.

fra Marts Maaned 3 i Dundee hjemmehørende Dampere

Alexander . . 435 Tons

Victor 396 —

Wildfire . . . 287 —

og de øvrige 4 denne By tilhørende Damp Hvalfangerskibe

Tay 455 Tons

Narwhale . . 434 —

Camperdown 424 —

Polynia . . . 358 —

(alle fuldriggede Skrueskibe paa c. 80 Hestes Kraft)

kom herop i Slutningen af Mai efter først at have gjort glimrende Forretninger under Spitsbergen ved Sælhundefangst og været i Hjemmet og aflosset deres Ladninger, men hvad Udbytte de her have faaet er mig ubekjendt undtagen for Camperdowns Vedkommende, som foruden 220 Tons Sæltran fra Spitsbergen har hjembragt 80 Tons Hvaltran fra Strædet. Det er ligeledes ogsaa almindeligt, at Skibene fra England, naar de ikke have fisket tilstrækkeligt Øst for Grønland, gaae direkte til Davis Strædet og her søge at komplettere deres Ladninger, ligesom man i de sidste Aar ogsaa har gjort Forsøg, der tilmed ere blevne kronede med Held, paa at sende Skibe til Cumberland-Inlet, for der at lade dem overvintre, og i den Tid drive Fangsten i Fartøierne fra Kanten af Isen. Det er rimeligvis til dette Sted at den Bright, Gibbs & Komp.'ske Expedition til Øst Grønland, der lededes af Mineralogen Taylor, ifjor søgte hen efter sit mislykkede Forsøg paa at naae Land Øst for Kap Farvel.

I tidligere Tid have Eskimoerne paa Grønlands Vest-t. Kyst drevet en ikke ubetydelig Hvalfangst. Da Lande koloniseredes, fortsattes denne, først paa grønlandsk senere paa europæisk Maade, endog tildels med danske Folk, og indbragte da et temmelig betydeligt Udbytte for Handelen. Hvalfangerloger oprettedes, og fra disse

hjemsendtes da Hvalspæk, der her afbrændtes og udbragtes til:

1782: 1229 Tdr. Tran	1786: 1847 Tdr. Tran
1783: 1463 — —	1787: 1947 — —
1784: 1903 — —	1788: 2291 — —
1785: 1609 — —	

Bardeproduktionen i Gjennemsnit aarlig i denne Tid omtrent 40,000 *M*.

Det var navnlig fra Godhavn og Holstenborg, at denne Produktion skrev sig, og ved det sidste Sted fangedes i 7 Aar i Slutningen af forrige Aarhundrede 77 Hvaler.

I Begyndelsen af dette Aarhundrede steg Produktionen yderligere. Ved Holstenborg fangede man flere Aar efter hinanden mellem 17 og 21 Hvaler aarlig, og der hjemsendtes af Hvalspæk (ved at koge dette til Tran tabes mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{4}$).

1801: 3205 Tdr.	1805: 3649 Tdr.
1802: 4116 —	1806: 4122 —
1804: 3914	

Bardeproduktionen i dette Tidsrum beløb sig til omtrent 18000 Stk. aarlig.

I Krigsperioden 1807—14 ophørte denne Hvalfangst imidlertid næsten ganske, og senere har den, for Størstedelen foraarsaget ved at Hvalerne ere blevne udryddede eller forjagne (fra Davis Strædet som fra Spitsbergen ved Europæernes forenede Efterstræbelser), aldeles tabt sig. Hvalfangerlogerne ere blevne nedlagte, og hele Udbyttet af den grønlandske Hvalfangst udgjør nu aarlig nogle faa Stykker af den temmelig store Butskop (Balæna Boops (Linné) eller som den med sit grønlandske Navn kaldes Keporkaken, hvis Spæk er langt mindre tranholdigt end Grønlands-Hvalens (Balæna mysticetus) og som intet Udbytte giver af Barder. Det er hovedsagelig ved Kolonierne Frederikshaab og Sukkertoppen, at denne Art forekommer.

Til Hvalfangsten i de arktiske Farvande maa ogsaa henregnes den i de sidste Aar under Island af Amerikanerne begyndte Fangst, der nu fra flere Sider synes at skulle finde Efterlignelse. Vandene ved Islands Kyster have stadigt været en Tumbleplads for Hvaler, navnlig af Finslægten, og man har her langt fra anstillet saa megen Jagt paa dem som under Spitsbergen. Som tidligere berørt udstrakte Baskerne allerede i det sextende Aarhundrede deres Expeditioner hertil, og synes at have havt deres Hovedstation i Gründ Fjorden i Breide Bugten; Islænderne sluttede sig til dem og drev med Held Fangsten i de store Fjorde og Bugter fra større Baade, men allerede midt i forrige Aarhundrede synes dette Fiskeri næsten ophørt paa Island. Undertiden hændte det, at engelske og hollandske Hvalfanger Skibe, under deres Søgen efter de store Havdyr kom ned til Landets nordlige og vestlige Kyst, men saalænge Havene om Spitsbergen og Jan Mayn vrimlede med de store Grønlands Hvaler, agtede man ikke Finhvalerne, der gave et ringere Udbytte, vare langt voldsommere og kraftigere i deres Bevægelser, og derved tillige meget vanskeligere at fange. Imidlertid skete det dog af og til i forrige Aarhundrede, at engelske og amerikanske Skibe gjorde meget gode Forretninger i de islandske Farvande, hvad der blandt andet kan sees af C. Pontoppidans: »Beretning om Hval og Robbfangsten. Kjøbenhavn 1785«, hvori han fortæller, at Kjeblevig i 1770 besøgte af 6 smaa, enmastede amerikanske Hvalfangerskibe (rimeligvis hjemmehørende i Nantucket, Nord-Amerikas Hoved Hvalfanger Station paa den Tid) af hvilke de 2, lige ud for Havnen, gjorde en rig Fangst af Nordkapere, og at 1776 to Amerikanere, der indkom til Havnefjord, under Snefjelds Jøkel og i Bredefjord havde gjort en overordenlig god Hvalfangst. I Juli 1778 gjæstedes Faxefjord af 3 engelske Hvalfangere, 1 Fregatskib og 2 Brigger, hjemmehørende i London, som mellem Jøkelen

og Kap Skagen dræbte 5 store Hvaler, af hvilke de imidlertid mistede den ene. Dette gode Udbytte indberettedes af Pontoppidan, der da var Overkjøbmand, til den daværende islandske Handels Direktion, og havde rimeligvis tilføje, at det pg. 44 omtalte, i 1779 udrustede Snouskib »Nepecine«, fik Ordre til, hvis Kaskelotfangsten under Kysten af Brasilien mislykkedes, da at forsøge Fangsten under Island. Imidlertid synes det ikke som om dette Skib er kommet herop, og ialfald er det vist, at det ikke herfra har hjembragt noget Udbytte.

Om man i Perioden 1780—1860 har anstillet Forsøg paa Hvalfangst under Island, seer jeg mig ikke istand til at meddele. Rimeligt er det, at af og til en eller anden Hvalfanger har prøvet sin Lykke her, men først efter det sidstnævnte Aar er en regelmæssig Fangst begyndt, idet nemlig Regeringen har tilladt en Amerikaner, Thomas Roys, der har løst dansk Borgerskab, at etablere en Hvalfangerloge i Seydisfjord paa Østlandet. Til ham har 3 eller 4 af hans Brødre, der ligesom han selv alt tidligere have beskjeftiget sig med Hvalfangsten, sluttet sig, og siden den Tid er Fangsten dreven med Kraft, om end i de første Aar med stadigt Tab. Ifjor 1865 synes Foretagendet derimod at være kronet med Held; thi Udbyttet som angives forskjelligt til 20 eller 25 Hvaler, maa rigeligt have kunnet dække Udgifterne. Den Fremgangsmaade, som Roys benyttede for at dræbe Hvalerne, (det er Finhvaler, Fangsten her gaaer ud paa) og som er forskjellig fra den almindelige, samt neppe endnu kan være fuldkommen, da han ifjor alene har mistet 20 anskudte Hvaler, skulle vi senere komme til. Det Fartøi, han sidste Aar benyttede, var en lille, men kun lidet kraftig Dampers paa 18 Læster; iaar er han sandsynligvis mødt med et mere tidssvarende Skib og vil faae Konkurrenter i det her i Byen oprettede danske

Fiskeriselskab, som mod $\frac{1}{5}$ af Udbyttet har engageret den ene af Brødrene til at lede Fangsten for dem, og som har sendt deres i England byggede circa 300 Tons drægtige, 40 Heste Krafts Damper »Thomas Roys» herop, dog rimeligvis til Vestlandet, endvidere i et af Skibsrheder Svend Foyn i Tønsberg udrustet Skib, og muligvis endog af en i Holland til Hvalfangst ekviperet Damper.

En Amerikaners Mening om Træ- og Jernskibe *)

Ligesiden Noahs Tid have Skovene ydet det til Forfærdigelsen af de flydende Maskiner, der kaldes Skibe, fornødne Raamateriale; men hin patriarkalske Skibsbyggeres Efterfølgere i Skibskonstruktions-Kunsten have indtil vore Tider ladet sig nøie med at tage Tømmeret saaledes som det udgaaer af Naturens Skjød og Tømmermandens Hænder uden at forsøge paa at forædle eller forøge dets oprindelige Egenskaber. Navnlig er der ikke prøvet paa at udsondre de Spirer til Bedærv og Opløsning, som Træet medbringer fra den moderlige Jord. Hvad vilde Jernskibsbyggeren sige, om man af ham forlangte, at han af raat urensset Støbejern skulde danne sit Skibskrog, eller at dette skulde dækkes med Plader, hvis Længder alene vare afpassede efter Jernfabrikantens Leilighed? Han vilde meget betakke sig. Ikkedestomindre forlanger man noget Lignende af Træskibsbyggeren, og det synes ikke nogetsteds at være faldet enten ham eller hans Arbeidsherre ind, at Træ er et Raamateriale, der ligesaavel som Jern lader sig forædle. Ingen af dem har f. Ex. tænkt sig Muligheden af, at tvende i Henseende

*) Af New York daily shipping news for 4 April 1866. Den ubekjendte Forfatter giver vel ikke noget egenligt Bidrag til Løsningen af den for Træskibsbyggeren vigtige Opgave, som han paapeger, men han gjør flere træffende Bemærkninger, der ere af Interesse for os Danske, som jo have gyldige Grunde til ikke særlig at lægge os efter Jernskibsbyggeriet. Red.

til Styrke og Varighed forbedrede, fra Kjølen til Dækket rækkende Spanter maatte give Skibssiden en større Fasthed end syv Gange saamange korte kornskaarne Spantstykker, der nu ofte sammennagles og anbringes midtskibs i vore Første-Klasses-Skibe. Det er utvivlsomt, at Maskinvæsenet og den ved samme lettede Forædling af Raaprodukterne mægtig bidrager til Kulturens Fremme; men Træskibsbyggeren har endnu ikke lært at benytte disse vor Tidsalders store Løftestænger; han forstaaer sig ikke bedre end Oldtidens Skibsbygger paa Skibstømmerets Behandling, hvad selv hans ivrigste Beundrer maa indrømme; om han benytter det paa en hensigtsmæssigere Maade, er endog tvivlsomt.

Adskillige Omstændigheder have bevirket, at Jern nu er et meget almindeligt Skibsbygnings-Materiale; en af de fornemste er den Fuldkommenhed, man i England har naaet i Jernets Behandling, og som tillader Jernværkseieren og Jernfabrikanten at tilbyde deres Frembringelser til mangehaande Brug, hvorom der ikke tidligere kunde være Tale. Denne Industrigren søger naturligvis stedse at aabne sig nye Afsætnings-Kanaler, og skylder Maskinvæsenet sin Berettigelse til at gjøre saa. Da Skibstømmeret nu i England begyndte at mangle, og man saae sig nødsaget til at indforskrive det andetstedsfra, vare Jernfabrikanterne strax paa redè Haand med at tilbyde Skibsbyggerne deres Tjeneste; de havde jo en hjemlig Frembringelse, der fuldkommen kunde erstatte det tilvante forsvindende Materiale. Paa deres Side vare Skibsbyggerne ikke sene med at gjøre en Dyd af Nødvendigheden, og de skjulte saa godt, det lod sig gjøre, deres Trang til udenlandsk Tømmer. Følgen var, at alle britiske Blade og Tidsskrifter snart kappedes om at fremhæve Jernskibe som langt fortrinligere end Træskibe. Noget Lignende hændte sig for nogle og tredive Aar siden paa denne Side af Atlanterhavet. Det lykkedes nemlig dengang Læderhandlerne for en Tid at bibringe vore Rhe-

dere og Skibsførere den Tro, at Læder var et ligesaa godt Forhudnings-Materiale som Kobber; overalt lod de udbasune, at til dette Øiemed »var Ingenting bedre end Læder«, og de bragte det virkelig saavidt, at deres netop usædvanlig stærkt fyldte Pakhuse bleve tømte og deres Kasser fyldte, thi Priserne paa Læder faldt selvfølgelig ikke ved den stærkt forøgede Efterspørgsel til Skibsfordudning. Hvad der i England meget bidrog til at Anvendelsen af Jern til Skibsbygning kom i Gang, var den endnu, trods Frihandelsanskuelserne, meget gængse nedarvede handelspolitiske Sætning om Velsignelsen ved smaa Indførsler i Forhold til store Udførsler; eftersom England nu engang intet Skibstømmer selv mere frembragte, men derimod havde Overflod af Jern, maatte dette Materiale selvfølgelig være det hensigtsmæssigste og fordelagtigste til Skibsbygning.

Man har virkelig opnaaet, at Jernskibe snart overalt betragtes som baade lettere og stærkere end Træskibe, det vil da sige, Fortidens og Nutidens Træskibe; men om disse ville vi ikke tale her; vore Bemærkninger skulle fornemmelig gjelde Fremtidens Træskibe.

Det bedste til Skibsbyggeri tjenlige Jerns specifikke Vægt er 7.778, medens det bedste hvide Egetræs er 1.079. Sammenlignes tvende ligestore Masser af sligt Jern og Træ, saa er altsaa det første mere end syv Gange tungere end det sidste. Tillige veed man, at samme Jerns Styrke ikkun overgaaer det hvide gode Egetræs fire Gange. Der ligger allerede i disse Forhold grundet Anledning til Tvivl om, at Jernskibe nødvendigvis maa overgaae Træskibe baade i Lethed og Styrke. Hvad derimod angaaer den Drægtigheds Forøgelse, som skal kunne opnaaes som Følge af at Jern bedre lader sig udstykke end Træ, vil denne Fordel forsvinde, saasnart man har lært at formindske Træskibets Dybgaende derved, at Spanterne beredes og tildannes ved Hjælp af Maskiner, istedetfor med Øxen; at man derhos

maa kunne tilveiebringe Spanter, der i eet Stykke række fra Kjøl til Dæk, skal Ingen, der nøie tænker over Sagen, kunne benegte. I denne sidste Henseende har Jernskibet vistnok Fordelen paa sin Side, saaledes som Sagen nu stiller sig; man kan give det de lange udelte Spanter, der i saa høi Grad bidrage til Konstruktionens Fasthed. I Længdestyrke maa det derimod staae tilbage for Træskibet, som Følge af at dettes Beklædning bestaaer af lange udelte Planker, medens samme i hint dannes af forholdsvis korte sammennittede Plader. At Jernfabrikanter kunne formene fuldstændig at hæve denne Indvending, — Jernskibets mangelfulde Længdestyrke paa Grund af Pladebeklædningens korte Længder — ved Henviisning til Sammennitningens solide og omhyggelige Beskaffenhed, kan man forstaae; men hvorledes Jernskibsbyggeren som han ofte gjør, kan fremkomme med denne Forsvarsgrund, er ubegribeligt. I et nylig afholdt Møde af Videnskabsmænd, hvilket vi overværede, kom Spørgsmaalet om Træ- og Jernskibets henholdsvis Styrke paa Bane, og en Tilstedeværende fandt der Leilighed til at fremhæve denne Jernskibets svage Side; da hans Anskuelse modsagdes, gjorde han det simple men berettigede og praktiske Spørgsmaal, om ikke netop Frimærkerne bleve gjennemstukne i Skillelinierne, for at man desto lettere kunde udsondre de enkelte Mærker. I Gjensvaret hed det da, at de tvende Tilfælde ikke vare analoge, eftersom »Sømmet blev ophedet og sammensveitset med de det omgivende Dele af Jernpladen.« Enhver Sagkyndig veed, hvor urigtig denne Paastand er; den afgiver et oplysende Exempel paa de løse ugrundede Forestillinger, der findes blandt Folk, som enten ere ubekjendte med Mekanikens og Skibsbygningskunstens første Regler, eller ikkun overfladisk have beskjeftiget sig med slige Sager.

De væsenligste Grunde til at Træ egner sig bedre end Jern til Benyttelse i og paa Søen ere: 1) at det

er lettere; 2) at det er elastisk; 3) at det kan erholdes fra Naturens Haand i store Længder, og at disse lade sig behandle og bøie ind i en hvilken som helst Skikkelse, man kan attraae at give nogen Del af Skibet. Ved derfor at benytte Tømmerspanter og ydre Plankebeklædning i Forbindelse med Indreklædning og Kjølsvin af Jern, faaer man et baade rummeligere og stærkere Skib, end om det Hele var af Jern. Det gaaer dermed netop som med Vognhjulet, hvor Fordelene ved en Forbindelse mellem Jern og Træ paa den haandgribeligste Maade springe i Øinene, og som af alle lignende Redskaber er det, der hyppigst og haardest sættes paa Prøve. Et Hjul, heelt af Jern, er ifølge Erfaringen ikke saa varigt som et Træhjul, beslaaet med Jern, hvad der har sin Grund i den Træets iboende Elasticitet; det første kan pludselig springe i Stykker ved Leiligheder, hvor det andet forbliver uskadt. Denne Træets Elasticitet er ligeledes Anledningen til, at den store Stødhammer i Jernfabrikerne er af jernbeslaaet Træ og ikke af Jern alene.

At de nu brugelige Jernskibes specifikke Vægt er større end vore Træskibes, fremgaaer deraf, at der af disse ikke sjeldent paa Havet træffes flydende Vrag, hvorfra Menneskeliv kunne reddes, medens man aldrig har hørt eller vil faae at høre om Vrag af Jernskibe, antrufne paa Dybet med eller uden Ulykkelige, der frelstes fra Døden. Det er ikke engang muligt at holde et ballastet Jernskib oven Vand, naar en Ulykke rammer det i rum Sø. Netop under prøvende Forhold, i Storm og høi Søgang, er det, at man bedst iagttager Forskjellen mellem to i Form og Størrelse forøvrigt ensartede Træ- og Jernskibe. Elasticiteten giver Træskibet Evne til paa en Maade at vige for et meget stærkt Tryk, og derved at udholde det, medens det samme Tryk virker ligesom en Sax paa det stive Jernskib, afklipper Nitter og opsprætter Huller med en saa stærk og

voxende Kraft, at Skibet efter kort Tids Forløb maa løbe fuldt af Vand og synke tilbunds. Jo fuldkommere Arbeidet fra Jernskibsbyggerens Side og jo større altsaa Jernskibets Stivhed og Fasthed under saadanne Omstændigheder er, desto hurtigere kommer Undergangen uden Varsel, næsten pludselig maae de Ombordværende gaae Døden imøde. Hvormange med vandtætte Afdelinger og Mellemrum forsynede Jerndampere ere ikke paa denne Maade allerede total forliste! og hvormange flere ville ikke i Fremtiden gaae tilbunds i vort stormfulde Nordatlantehav, forinden Jernskibsbyggerne i England lære at anvende bedre Sikkerhedsmidler end disse vandtætte Afdelinger!

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne.

(Efter Konsulatberetninger. Forts., see 5te Hefte.)

At den stærkt stigende Vinudførsel fra Bordeaux ikke alene til Storbritanien, men ogsaa til Nord- og Sydamerika, giver Anledning til forøget Beskæftigelse for Fragtfarere, der besøge denne Havn, er allerede blevet anført i et af vore tidligere Bidrag; imidlertid er ogsaa Forbindelsen mellem Bordeaux og vort eget Land ved Hjælp af vore egne Skibe i Stigning. I Løbet af forrige Aar, altsaa det første efter Krigen, indklarerede i Bordeaux 13 danske Skibe, alle fuldt bestuede og tilsammen indeholdende en Drægtighed af 1518 Læster. I 1863, altsaa det sidste forinden Hertugdømmernes Fraskillelse, beløb Antallet af de indkomne danske Skibe sig vel til 16, men disse havde kun en samlet Drægtighed af 1468 Læster. Som et yderligere Sammenligningspunkt kan anføres, at det i 1865 af vore Skibe fortjente og i Bordeaux udbetalte Fragtbeløb androg 97200 Francs, medens det i 1863 ikke oversteg 75200 Francs. Af hine 13 Skibe opnaaede de 8 fuld Returladning til Kjøbenhavn, den eneste tilbageværende danske Handelsplads, hvortil hele franske Ladninger overføres; 1 Skib tog Fragt til Petersborg, og de andre 4 fandt Anvendelse i Farten mellem Bordeaux og oversøiske Havne. Ladningerne til

Kjøbenhavn, som det ikke er uden Interesse for Rhedere at lære at kjende, bestode fornærmelig af:

825000	Potter Vin paa Fustager,
322000	Pund Svedsker og Blommer,
10500	- tyk Terpentin,
466000	- Porcellænjord,
19400	- Sardiner i Olie,
70000	- Harpix,

samt endel Vin paa Flasker, Eddike, Brændevin, Spiritus, Okker, Papir, Lakritssaft, Olie, Korktræ og Propper, Valnødder, Mandler, Konfitterer, Likører etc.

Men forøvrigt er det en Selvfølge, at en stor Mængde franske Udførselsartikler komme til os ad belgiske og tydske Jernbaner. I franske officielle Lister angives Værdien af Frankrigs Udførsel til Danmark i et Aar til omtrent $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler Rm., og omvendt af Danmarks Udførsel til Frankrig til omtrent Halvdelen deraf; men det kan ikke betvivles, at Omsætningen er meget større, om endog Forholdet mellem disse Ind- og Udførsler er rigtigt angivet, thi som Følge af de mellem begge Lande liggende fremmede Territorier er det ikke muligt at kjende det over Landgrændserne stedfindende Røre i sit hele Omfang.

Imidlertid bør det, under Betragtningen af dette Forhold fra et dansk Standpunkt, erkjendes, at det i mindre Grad er den stigende Udvexling af danske og franske Frembringelser — denne maa nemlig, forsaavidt den foregaaer mellem Havnene, paa Grund af Forholdene af sig selv komme vort Flag tilgode *) —, hvorpaa Opmærksomheden bør fæstes, end paa Frankrigs nuværende

*) Dog vil, som en senere Anmærkning paaviser, den vore Skibe nu fremfor andre fremmede Skibe traktatmæssig tilkommende Afgiftslempelse i franske Havne i Fremtiden bortfalde, eftersom alle fremmede Skibe i saa Henseende blive satte paa lige Fod med de franske.

mærkelige Fremskridt paa Handelsfrihedens Bane overhovedet, fordi disse i saa stærk Grad befordre dette skønne og frugtbare Lands Omsætninger med alle andre Lande og altsaa ogsaa med os. Rimeligvis feirer paa dette Gebet den Napoleonske Politik sine varigste og mest velsignelsesrige Triumfer. For de første 11 Maaneder af det forløbne Aar anslaaes Værdien af Frankrigs Omsætning med Udlandet til omtrent 1800 Millioner Rigsdaler eller henved 140 Millioner mere, end for det tilsvarende Tidsrum af 1864; Indførselen androg 846 Millioner og Udførselen 954 Millioner. Det er især den bekjendte frisindede Handels-traktat med Storbritanien af 1859, der har fundet et Sidestykke i Traktaten med Preussen af 1ste Juli 1865 og rimeligviis snart vil finde flere i lignende Traktater med andre Lande, hvorved denne Udvikling foranlediges. Dog ere ogsaa andre Midler med Held bragte i Anvendelse. Saaledes er der ved aarlige Tilskud fra Statens Side fremkaldt regelmæssige og tilsvarende Damp-pakke-Forbindelser mellem franske atlantiske Havne og 1) Mexiko samt Antillerne, 2) Brasilien og det øvrige Sydamerika, 3) Ostindien, Kina og Japan, og endelig 4) Ny-York og Nordamerika. Endvidere har Regeringen begunstiget Oprettelsen af et stort Diskontokontor i Paris, der allerede arbejder med en Kapital af 16 Millioner Rigsdaler Rm. og har forgrenet sig til ostindiske og østasiatiske Handelspladser. Endelig staaer man i Begreb med under samme Auspicier at danne store franske Kreditanstalter i Mexiko og Algier. Hvad Skibsfarten til og fra Frankrig i det Hele angaaer, da besørges denne dog endnu for en stor Del under fremmed Flag. Der indklareredes saaledes i det ovennævnte Tidsrum af 11 Maaneder i 1865: 2250 Millioner Læster Skibsrum under fremmed Flag, medens der udklareredes 1625 Millioner; det var saavel for de indkomne som de ud-gaaede Skibes Vedkommende flere Procent mere, end

samtidig i 1864, og henholdsvis næsten dobbelt saa meget, som der af begge Slags klareredes under det nationale franske Flag*). —

Til Christiania føres hvert Efteraar en Del Rug fra preussiske og franske Havne (i Efteraaret 1865 henved 57000 Tdr.), men meget lidt kommer af denne Kornsort dertil fra danske og svenske Havne. I hiin Førstel deltage undertiden danske Skibe paa mellem 50 à 60 Læster, saaledes ifjor 7 Stykker. Ogsaa Førsele af dansk Byg, hvoraf der i Efteraaret 1865 gik over 35000 Td. til Christiania, samt af norsk Havre, hvoraf der ifjor bragtes henved 7000 Td. fra Christiania til Danmark, giver leilighedsviis Anledning til Beskjeftigelse for danske

*) Som bekendt har der i April d. A. om de franske Skibsfartsforhold fundet en lang og lærerig Debat Sted i det franske Deputeretkammer i Anledning af et frisindet Regeringsforslag, hvis Hovedindhold er følgende: Alle til Bygning eller Udrustning af Skibe af en hvilken som helst Beskaffenhed bestemte Gjenstande, Dampmaskiner og Maskindele deri indbefattede, indføres toldfrit imod at der senest et Aar efter at Indførslen er skeet, ydes Bevis for deres stedfundne Anvendelse i nævnte Øiemed. Bevisets Beskaffenhed anordnes særskilt af Administrationen. I Overtrædelsestilfælde erlægges almindelig Told, og desuden som Bøde Toldens Beløb tre Gange. — Den franske Dampmaskiner i franske Skibe i Mellemrigsfart ved Lov af 1841 tilstaaede Præmie bortfalder for alle Maskiner, der sættes i Arbejde efter nærværende Lovs Ikrafttræden — Sex Maaneder efter samme Tidspunkt kan ethvert fremmed Skib af en hvilken som helst Beskaffenhed, helt eller tildels udrustet, naturaliseres i Frankrig mod en Afgift af 2 francs pr. tonneau (c. 2 Rd. 1 Mk. pr. Læst). — Efter 1ste Januar 1867 betale fremmede Skibe i franske Havne ingen anden Læsteafgift end den franske Skibe nu paahvilende, der benyttes til Afdrag paa Laan, stiftede for at forbedre Havnene. Det forbeholdes Regeringen i dette Øiemed ogsaa fremtidig at sanktionere en saadan for alle Skibe lige stor Læsteafgift, der dog ikke maa overstige 2½ frs. pr. Tonneau. Forslaget vedtoges efter en heftig Modstand med stor Majoritet. Red. Anm.

Skibe. Endvidere hænder det, at saadanne benyttes til Kaffeladninger fra Brasilien og til Frugtladninger fra Messina. Endelig haves Trælastførselen, der, forsaavidt den gaaer fra Norges Hovedstad til Danmark, saagodt-som udelukkende finder Sted i danske Skibe, medens dette sjeldnere er Tilfældet i den særdeles betydelige norske Trælastførsel til engelske Havne. Fra Christiania benyttedes i 1865 saaledes ikkun 4 danske Skibe, hvert mellem 50 og 70 Læster drægtigt, til Farten paa England. Da iøvrigt Fortegnelser over de i Løbet af et Aar paa en Handelsplads sluttede forskellige Arter af Fragter bedst egne sig til at give Rhedere og Søfarende gavnlige Vink med Hensyn til Anvendelsen af Skibe overhovedet, gives her en saadan, der netop foreligger for Christianias Vedkommende. Paa denne Plads sluttede i 1865 norske Skibe blandt andre følgende Fragter for Trælast:

Fra norsk Havn til

Amsterdam . .	} til 20 fl. og 5 %	} pr. Tylt Bjælker.
Harlingen . .		
Kanalen f. O. - 19 " - 5 "		
Newcastle . .	} - 21 sh. og 5 %	} pr. D. Br. Standard.
Sunderland . .		
Hartlepool . .		
Leith f. O. . .		
London . . .	- 38 sh. og 5 %	} pr. Christiania Standard.
Boulogne . . .	- 30 fr. - "	
Rouen	- 37 " - "	
Paimboeuf og	} - 38 " - "	
St. Nazaire . .		
Bilbao	- 40 " - "	

Iaar ville muligviis Ladninger af Rug ankomme til Norge fra det nordamerikanske Kontinent, hvor denne Kornsort er forholdsviis billigst, og hvor holdbare Varer berettes at kunne kjøbes til mellem 4 og 5 Rigsdaler pr. Tønde.

Den norske Handelsflaade er i Løbet af de sidste 10 Aar bleven betydelig forøget; den udgjorde i

1855: 4464 Skibe med 202,329 Læster,

1860: 5287 Skibe med 266,156 Læster,

1862: 5541 - - 283,396 do.

1864: 5678 - - 317,455 do.

og var i det sidstnævnte Aar bemanded med 36694 Mand. Tilvæksten har især fundet Sted i vestlandske Havne, hvor man har tilkjøbt sig et Antal større, tildels ældre fremmede Skibe. Arendal eier det største Antal Læster, nemlig 37025 fordelt paa 288 Skibe; derefter kommer Tønsberg med 34034 Læster; Drammen med 25180 Læster; Bergen med 19295 Læster; Stavanger med 19162 Læster og Christiania med 18651 Læster, fordelt paa 185 Skibe. Overalt findes dels et større Antal Skibe paa een Haand, dels Flere som Eiere af et enkelt Skib; ikkun i Christiania findes et Skibsrhederiselskab, som først oprettedes ifjor og som arbejder med en Kapital af 100,000 Spd. Der synes i Norge at herske nogen Frygt for, at Skibsfartsindustrien er skreden for rask frem i den senere Tid, hvorfor det antages, at den Hindring, en videre Fremgang møder i Mangelen paa fornødent Skibsmandskab, forsaaavidt er af en velgjørende Natur. —

Til Hull, paa Humber Flodens venstre Bred i nogen Afstand fra dens her meget brede Udløb, føres fra danske, østersøiske, nordtyske, middel- og sortehavske Havne aarligt en stor Mængde Hørfrø, Byg, Hvede og Havre samt en Del Ærter, Bønner, Vikker og Raps; alene i forrige Aar var Tilførselen af disse Landbrugsfrembringelser i det Hele over 2,800,000 Tønder; desuden kommer fra europæiske Havne: Ben og Benaske (i 1865: 10500 Tons) samt Oliekager (i 1865: 15000 Tons). Fra oversøiske Steder kommer især Peru-Guano, en Forbrugs-Artikel, der i England bliver mere og mere almindelig, og hvoraf der i 1865 alene til Hull førtes 19000 Tons, samt Bomuldsfrø; denne sidste Artikel bearbejdes i stort

Omfang i Byens mange Oliemøller, som deraf tilberede en raffineret Olie til en noget billigere Priis end den, hvortil Linolie kan have, hvorfor hiin finder en udbredt Anvendelse i Sæbesyderierne. Endvidere bringes fra Island nu megen Uld; i forrige Aar var det til Hull deraf førte Kvantum henved 3000 Baller; Prisen for denne Vare stod for ca. 15 Aar siden i de engelske Markeder omtrent i 20 β dansk pr. Pund, medens den nu er mellem 3 $\frac{1}{2}$ 8 β à 12 β , hvilket hovedsagelig skyldes den Omstændighed, at engelske Fabrikanter have lært at benytte Ulden ved Tilvirkningen af flere Slags Stoffer, hvortil den ikke tidligere ansaaes for skikket. Endelig modtager Hull hvert Aar mange Tømmerladninger.

Disse Hovedindførsels-gjenstande tilligemed mange andre af forholdsviis mindre Betydning, bringes til Stedet i Skibe af meget forskjellig Drægtighed og Nationalitet. Deres Antal var i 1865: 3055 Seilskibe, hvoriblandt 379 danske, med en samlet Drægtighed af 420,000 Læster; samtidig deltog 135 Dampskibe med en Drægtighed af tilsammen 6400 Læster regelmæssig i Farten. Skibsfarten paa Hull er altsaa meget betydelig. Hvad der i høi Grad letter den, er Leiligheden til i de nærliggende Kulhavne paa enhver Tid af Aaret at faae Kulfragter baade hjemefter og udad til et hvilket som helst udenrigsk eller oversøisk Fragtmarked. Lige fra de Jagter eller Galeaser, der besørge vore danske Kornladninger overførte til Hull, indtil Fregatskibene, der bringe Tømmer fra Kanada eller Guano fra Chinchas-Øerne, ere ankommende Skibe altid sikke paa, ikke at maatte forlade denne Kyst i Ballast. Udførselen fra Hull-Konsulat-Distriktets tvende store Kulhavne, Newcastle og Hartlepool, dog især fra den første, er derfor i stadig Fremgang, trods den ved Mangelen paa tilstrækkelig Arbeidskraft i Minerne hidførte meget høiere Kulpriis, end tidligere, af 10 à 10 sh. 6 d. pr. Ton. Den beløb sig i 1865 til omtrent 3 Millioner Tons, eller omtrent 200,000

Tons mere end i det foregaaende Aar. Adgangen til Tyne-Floden, paa hvis venstre Bred Newcastle er beliggende, søges ogsaa stadig udvidet og forbedret; for Tiden er man saaledes beskjeftiget med at bortskaffe Barren i Flodmundingen, og dennes Bredder søges beskyttede ved Bolværker, hvortil for iaar skulle anvendes henved 300,000 Rd. Disse Arbeider ere allerede saavidt fremmede, at Skibe med 23 Fods Dybtgaaende nu fra Dokkerne ved Newcastle kunne gaae lige tilsoes. Hvalfangst dreves tidligere af Skibsrhedere i Hull med større Kraft end nuomstunder. Iaar indskrænke Udrustningerne sig til tvende Skibe, der skulle fiske i Davis-Strædet. Derimod staaer man i Begreb med at danne et Selskab i det Øiemed at danne en Fiskerhavn ved Filey, Øst for Hull og omtrent 12 danske Mile Nord for Spurn-Pynten i Humber-Mundingen. Da der paatænkes at give denne Havn en meget stor Udstrækning, omtrent 1 Million Qvadratalen, for at den tillige kan tjene til Nødhavn, hvortil der er Trang paa Englands Østkyst, og da den faaer en Dybde af mindst 20 Fod ved Hoivande, vil dette Foretagende kunne blive af almindelig Interesse for alle søfarende Nationer.

Skibsfarten fra fremmede Steder paa Swansea, beliggende ved Bristolbugten i det sydlige Wales, er siden 1852, da den første Havnedok byggedes der, tiltagen meget betydeligt. Endnu i Løbet af 1857 indskrænkede Antallet af Indklareringer fra Udlandet sig til 388 Skibe med en samlet Drægtighed af omtrent 30,000 Læster, men allerede i 1855 steg de til 1223 Skibe med 97,000 Læster, og i forrige Aar naaede de op til 2188 Skibe med 202,000 Læster; de samtidige Indklareringer fra indenlandske Steder omfattede 3297 Skibe med 150,000 Læster. Der er altsaa et Skibsrøre i Swansea, der kan maale sig med mange større Havnes i den vide Verden. Fire Femtedele af alle disse Skibe vare britisk Eiendom,

en Ottendedel fransk og Resten fordetmeste italiensk, tydsk, skandinavisk og russisk, medens Portugisere, Spaniere, Grækere, Hollændere og Belgiere meget sparsomt besøgte Havnen. Af Dampskibe indklareredes i 1865: 602 med 52000 Læster, næsten alle under britisk Flag og ikkun nogle faa under fransk. Omtrent tre Femtedele af de indkommende Skibe førte Ladning med sig til Udlosning paa Stedet; af Resten ankom Størstedelen i Ballast for at indtage Kulladning, medens et mindre Antal alene søgte Havnen for at afvente Medbør. Indførslerne bestaae, saavidt de komme fra Udlandet, fornemmelig i Kobber og andre Metaller samt dertil svarende Ertser (i 1865: 79000 Tons), kommende for Størstedelen fra Chili og den øvrige sydamerikanske Vestkyst, for en mindre Del fra St. Jago de Kuba og Kalifornien, foruden Noget fra Australien, Kaplandet, Sydeuropa og Sverig; endvidere tilføres en Del Tømmer fra Østersøen og Kanada, samt endelig Brødstoffer og andre Næringsmidler fra Frankrig. Kul er den Alt overveiende Udførsels-gjenstand; i 1865 afgik deraf til Udlandet 573000 Tons, medens 273000 samtidig udskibedes til indenlandske Steder. De i indeværende Foraar (1866) gængse Kulfragter fra Swansea, svarende til dem fra de andre i det Følgende nævnte Vestkyst-Kulhavne, vare følgende:

til Østersøen	10 à 13	Shilling Sterling pr. Ton,	
- Middelhavet	15 à 23	" "	—
- Sortehavet	18 à 22	" "	—
- Kapoverderne	16 à 17	" "	—
- Kaplandet	32 à 33	" "	—
- Ostindien	35 à 40	" "	—
- Kina	46 à 55	" "	—
- Vestkysten af Syd-			
amerika	25 à 30	" "	—
- Panama	40	" "	—
- Kalifornien	42 à 45	" "	—

til Østkysten af Nord-

amerika	17 à 18 Shilling Sterling pr. Ton,
- Vestindien	18 à 24 " " —
- Østkysten af Syd-	
amerika	27 à 35 " " —

Samtidig noteres Prisen for bedste Dampskibskul, inklusive Afskibningsomkostninger, til 10 à 11 sh. pr. Ton (26 Mk. 4 Sk. à 28 Mk. 14 Sk. pr. 2000 Pd.) — Gjennemsnitsdrægtigheden af Skibe i den europæiske Fart paa Swansea var i 1865 henved 75 Læster og den af Skibe i den oversøiske henved 200 Læster; de for hine betalte Havneafgifter androge omtrent 2 Mk. 8 Sk. pr. Læst og for disse omtrent 5 Mk. 4 Sk. pr. Læst.

Noget østligere end Swansea og, ligesom denne Plads, paa Nordsiden af Bristolkanalen, ligger Cardiff og endnu østligere Newport, tvende Havnebyer, der meget længe forinden Swansea vare blevne bekendte for de store Kul- og Jern-Udskibninger, som derfra foretoges. Af de tre Havne søges endog Cardiff hyppigst af danske Skibe, thi deres Antal der var i forrige Aar 46, medens 22 kom til Swansea og 20 til Newport. I Cardiffs Havn og paa dens Rhed, Penarth Rheden kaldet, finde Skibe af enhver Størrelse al ønskelig Tryghed og Bekvemmelighed; Dok- og Havnevæsenet er i god Orden; dertil kommer, at udgaaende Kulfragter aldrig mangle, og at Skibsførere efter Behag kunne vælge mellem Reiser til europæiske (i Middell- og Sorte-Havet, Østersøen, Hvidehavet osv.) og amerikanske, indiske og kinesiske eller australiske Havne, hvilket i høi Grad letter Deltagelsen for alle Skibe i oversøisk Fragtfart; i Reglen er der nemlig i Skibets Hjemlande, saaledes som navnlig heri Danmark, Mangel paa Frembringelser, der egne sig til Udførsel til langtborteliggende Steder, hvoraf Følgen vilde blive, at Reisen derhen maatte opgives, dersom det Bidrag til Omkost-

ningerne, som en Udfragt yder, savnedes. I denne Henseende som i saa mange andre er Englands Kuludførsel fra dens Øst- og Vestkysthavne af den største Betydning for vor Søfart og vore nationale Interesser. Ved Siden af de Jernskibsbyggerier, som siden nogen Tid allerede fandtes i og ved Cardiff har nu det bekjendte Firma Scott Russell & Ko. et storartet Etablissement af denne Art i Byens umiddelbare Nærhed; paa alle disse Værfter hersker overalt megen Travlhed; man bygger baade Seil- og Dampskibe af Jern, uden at man imidlertid der, saaledes som i Belfast, med Sikkerhed giver dem ud for hensigtsmæssigere og mere lønnende end Træskibe; flere vægtige Stemmer blandt Cardiffs Skibsbyggere fremhæve endog bestemt Træskibes Overlegenhed i Jern- og Kulførselen.

I Carmarthen, en Havn ved den i Bristolkanalen udmundende nordfra kommende Towy Flod, hvorhen der undertiden føres dansk Byg i vore egne Skibe, træffes for Tiden Forberedelser til at forsyne Udlandet med Anthracit-Kul; ikkun Skibe, der i lastet Tilstand høist stikke 12 Fod dybt, egne sig for Farten; de advares mod at benytte de Barre- og Flodlodser, som ved Ankomsten til Farvandet melde sig, men hvoraf ingen er autoriseret; det rigtigste er at ankre op paa Kaldy Rhed foran Barren og sende Bud eller telegraferere til Vicekonsulen i Carmarthen efter en paalidelig Mand, som kan føre Skibet videre, da Farvandet er noget vanskeligt.

De fire ovennævnte engelske Vestkysthavne høre tilligemed andre af mindre Betydning under Liverpools Konsulardistrikt, og Liverpool hører til Verdens største Handelspladser og Fragtmarkeder. Et kort Blik paa de mest fremtrædende Træk af Røret i Liverpool vil strax vise dette. Fra Udlandet og de britiske Kolonier ankom saaledes i forrige Aar med Ladning i det Hele 4772 Skibe; heraf vare:

2709	Seilskibe, fra Udlandet, m. en Drægth. af 431,000 Lst.		
965	do., -Kolonierne,	—	— 363,000 "
1025	Dampskibe-Udlandet,	—	— 475,000 "
77	do. -Kolonierne,	—	— 41,000 "

Blandt de indførte Artikler, der bestaae af Kolonialfrembringelser, Uld, Brødstoffer, Fedevarer, Tømmer osv., spiller Bomuld en alt Andet overveiende Rolle; Liverpool er Verdens største Bomuldsmarked, og de nyeste Undersøgelser have godtgjort, at to Trediedele af det hele europæiske Fastlands Forbrug af Raamaterialiet Bomuld tilfredsstilles derfra. Pladsens Bomuldstilførsel havde i forrige Aar en Vægt af $8\frac{3}{4}$ Million Centner og en Værdi af mere end 450 Millioner Rigsdaler Rm.; i samme Tidsrum afsattes til Indlandet henved $7\frac{1}{4}$ Million Centner, og til Udlandet henved 3 Millioner Centner hvoraf følger, at Forraadene ved Slutningen af 1865 have været en Del mindre end ved Slutningen af 1864. Det i Ballast indklarerede Skibsrums i 1865 androg omtrent 12000 Læster og til Udførselen — der bestaaer af britiske Produkter og Fabrikata saasom Metaller, Kul, Salt, Bomuld i forarbejdet og uforarbejdet Tilstand, uldne Varer osv., og som i 1865 havde en Værdi af 657 Millioner Rigsdaler — benyttedes i det Hele 1,275,000 Læster Skibsrums. I denne Skibsfart deltog, foruden 3525 britiske Damp- og Seilskibe, 259 franske, 212 tyske, 166 nordamerikanske, 145 spanske, 76 danske, 70 hollandske, 62 norske, 50 italienske, 28 portugisiske, 25 russiske, 18 svenske osv. Hvad særlig dansk Handel paa Liverpool angaaer, bør det fremhæves, af der af islandsk Uld, hvilken Artikel, som det allerede fremgaaer af Meddelelserne fra Hull, nu spiller en vigtigere Rolle end tidligere i de engelske Fabrikker, indføres $\frac{1}{3}$ à $\frac{1}{2}$ af hele Englands islandske Uldindførsel, hvilken i 1865 androg henved 5000 Baller; endvidere bragtes fra Danmark i samme Aar henved 6000 Tdr.

Sæd til Pladsen, Halvdelen bestaaende i Hvede og Resten fornemmelig i Byg og Havre, hvorimod Ærteindførselen fra danske Havne, der ellers pleier at være af nogen Betydning, var meget ringe. Danske Skibe kunne saa at sige i et hvilket som helst Antal og i ethvert Fald af en hvilken som helst brugelig Drægtighed være sikre paa at finde Beskæftigelse i Liverpool, hvis ledende Handels-huse ere ligesaa talrige som driftige; de ifjor indkomne anvendtes til at føre:

Salt til Danmark, Norge, Island og østersøiske Havne,
do. - Riga og tilbage til Liverpool med Tømmer,
do. - Nordamerika (Galveston) og tilbage med Bomuld,
Kul - Narva, Lissabon, Torre del Mar og Buenos Ayres,
Stykgods til Rio Grande, Rio Janeiro, Antigua, Singapore
og Java,

do. - Marakaibo og tilbage med Dividivi,

do. - Vestkysten af Mexiko og tilbage med Kakao; men der er selvfølgelig Intet til Hindrer for, at vort Flag kan finde Anvendelse i enhver udenrigsk Fart paa Liverpool, som overhovedet staaer aaben for et fremmed Flag*). Som det efter Omstændighederne var at vente, drives Skibsbyggeri i og ved Liverpool, paa begge Sider af Mersey Floden, i stort Omfang. De i 1865 af Stabelen løbne Skibes Antal var 73, foruden det for Regeringens Regning paa d'Urr. Laird Brothers Værft byggede Panderskib Azincourt. De allerfleste nybyggede Skibe ere af Jern eller Staal, hvilket sidste Materiale især anvendes paa d'Hrr. Jones & Quiggins Værft; kun enkelte Skibe bygges af Jern og Træ saakaldte Komposite-Skibe. Som betegnende for Tilliden til Seilskibenes Fremtid endog i en Havn som Liverpool, der i høiere Grad end nogen anden seer Damp-

*) Herfra maa dog undtages Farten til og fra de japanske Havne, da vi fremdeles savne en Handelspagt med Japan.

skibsrøret voxe, bør det anføres, at af hine 73 i forrige Aar fuldførte nye Skibe vare omtrent Halvdelen udelukkende Seilskibe; anslaaes det hele i 1865 indkomne bestuvede Skibsrum til $1\frac{1}{2}$ Million Læster, falde deraf ikkun $\frac{1}{2}$ Million paa Dampskibene, hvad der ligeledes tør ansees for et Beviis paa en saadan Tillids Berettigelse, eftersom Talen her er om et Land, hvor Jern, Kul og Maskiner haves i Overflødighed, og om en Havn, hvis Omsætningsgebet ikke kjender andre Grændser end Jordklodens.

Lidt om Petroleumsfragten.

Af Skibskapitain C. Arboe.

Skulde Nordamerikanernes store Forhaabninger virkelig gaae i Opfyldelse, og Petroleum findes i den Mængde man antager, og til hvis Indvinding man synes at træffe storartede Foranstaltninger, er der ikke Spørgsmaal om, at hiin Varesort vil komme til at spille en stor Rolle i det amerikanske Fragtmarked; der har i de senere Aar vel været endel Udskibning fra New York og Philadelphia, men den største vil i Fremtiden uden tvivl skee paa Schuylkill Floden fra forskjellige i dette Øiemed anlagte Værfter. Vore danske Skibe have hidtil kun været svagt repræsenterede i denne Fragtfart, der for Størstedelen har været i Hænderne paa Britisk-Amerikanere og tildels Normænd, men dette ligger for endel i Mangel paa større Skibe hos os; i de sidste to Aar er der imidlertid skeet en ikke ubetydelig Forøgelse af større Skibe til vor Handelsflaade, og jeg tænker mig Muligheden af at ogsaa vi kunde drage Fordel af en Fragtfart, hvilken man som ovenanført venter forøget efter en stor Maalestok; Spekulationsbefragtninger fra Hamborg og London ville da neppe længe lade vente paa sig, og det er ved slige Befragtninger man ikke kan være forsigtig nok, saa at alle Oplysninger hentede fra Erfaring sikkert gjerne modtages. Jeg troer, efter hvad jeg har

bragt i Erfaring, at have heist det første danske Flag paa Schuykill ombord i Ansgar 1866, og derfor føler jeg mig stærkt opfordret til at yde mit lille Bidrag til Tidsskriftet, af hvilket jeg i Fremtiden venter mig meget; vel veed jeg, at hvad jeg kan have at meddele kun vil være af liden Interesse for Mængden af Tidsskriftets Læsere, men jeg skal ogsaa fatte mig i al mulig Korthed og glæde mig til, at mulig en eller anden af mine søfarende Brødre (blandt hvilke jeg vil haabe Tidsskriftet meer og meer vil finde Indpas) ved en eventuel Fragt-slutning vil kunne finde et Vink i denne min Meddelelse om Petroleum's Afskibning paa Schuykill.

Byen Philadelphia ligger som bekjendt paa en Halvø, der dannes af Delaware Floden paa den ene Side og Schuykill paa den anden; men Byen er bygget ved Delaware, saa at denne hidtil kun har været beseilet af store Skibe, indtil man for et Par Aar tilbage begyndte paa to Punkter ved Schuykill at anlægge Magasiner og at lette Transporten ved Jernbaner direkte fra Stenolie-Distrikterne (Oil regions). Det øverste Afskibningssted kaldes West Philadelphia; dette er det mindst heldige, og Navigationen til det vanskeliggjøres dels ved mange Grunde, smalle bugtede Løb, og dels ved to Broer. Skibene ligge her i Grund med Lavvand, ihvorvel man vil vide, at Bunden er blød og jevn, hvilket dog ikke er til at stole paa; her er endvidere endel Besvær med at fortøje; der findes ingen Bolværker; Skibene maae fortøjes med Anker for og agter, og Pligtankere plantes i Land til Landfortøininger.

Ved Afslutning af Certeparti bør man saavidt muligt med større Skib udelukke West Philadelphia, og selv om Føreren kunde troe sig sikret ved Bestemmelsen, at Skibet skal ligge flot med sin Last, vil man ofte møde Vanskeligheder ligeoverfor sin Aflader, naar denne troer at finde sin Fordel ved at afskibe dersteds, og i Amerika gjør man ikke let sin Ret gjeldende

uden Bekostninger — man bør holde sig til det andet Af-skibningssted under Navn af Point breeze, der ligger 2 à 3 Kvartmil fra Schuylkills Udløb i Delaware. Farvandet her frembyder ingen Vanskeligheder, prægtige Bolværker ere byggede ved Magasinerne, Skibene ligge sikkert og bekvemt, flot med deres Last inde og generes ikke meget af Tidevande, der her kun er af ringe Betydning. Ved Point breeze kunne 5 à 6 større Skibe laste paa eengang, Ladningen bliver ført paa Sporvei fra Magasinerne til Skibets Side, og der kan afskibes 3 à 4000 Tønder om Dagen. Jeg fandt i det Hele taget Arrangementet ved Point breeze meget tilfredsstillende; man er ikke besværet ved Kogning iland etc. etc.; og den Afstand af 4 Kvartmil, man ligger fra Philadelphia, fritager Skibene for at blive overhængte af de saakaldte runners, der paa alle andre Pladser i Amerika tidlig og sildig findes ombord for at lokke Mandskabet til Desertation, eller forlede dem til allehaande Udskeielser. Skibe, som komme ballastede for at lade paa Schuylkill maae gaae til Philadelphia først for at skyde deres Ballast, men dette Besvær er ikke saa stort, da man dog maa tage Damp op ad Schuylkill, og Bugserebaade findes i Overflod og til rimelige Priser. Man akkorderer en rund Sum, der lildels beroer paa Vind og Veir — med Ansgar betalte jeg 15 Piastre fra Philadelphia til Point breeze.

Stuvningen af Petroleum foregaaer under Opsigt af kyndige Mænd, udvalgte af Petroleums Kompagnerne i New York, og ethvert Skib maa ved Afslutning af Certeparti overtage Forpligtelse til at følge deres Anordninger og Regler, hvilket paadrager Skibet betydelige Udgifter, thi efter deres Bestemmelser maa intet Skib føre over 6 Høider Olie-tønder uden at lægge Mellemdæk, og overalt, hvor Plads findes mellem og ovenover Fustagerne, fyldes op med overskaaret Brænde; til Bestuvning af Ansgars Last (circa 3100 Fust.) medgik 25 Cords. Et Skib kommende ballastet for at lade i Point breeze bør forsyne sig med

den fornødne Stuage i Philadelphia, da man sjeldent kan erholde det Fornødne paa Ladestedet, og Transporten ned er kostbar.

Hvad selve Ladningens Egenskaber angaaer, skal jeg ikke med Bestemthed kunne udtale mig, da jeg ikke kjender alle Stenoliens Ekstrakter, men jeg er overbeviist om, at den raffinerede Olie, selv endog den raa, er mindre farefuld end mange andre Ladninger, saasom Rum, Arrak, Terpentin, Bomuld, etc.; Skibe med Kahyt og Folkelukaf under Dæk vil jeg imidlertid ikke raade til at føre denne Last, naar noget Andet er til at faae, dels paa Grund af den utaaelige Lugt, der ikke let fortager sig, og dels paa Grund af den Gas, der altid vil udvikle sig og, naar Uveir ikke tillader at holde Lastluger aabne, vil søge Luft gennem Kahyt og Lukaf; iøvrigt giver en Olielast et bekvemt og mageligt Søkib og er let at arbeide med: losse og lade, hvad der ikke er uvæsenligt. Man har i den senere Tid i Forening med Petroleum begyndt at afskibe Naphta; men dette skal man helst vogte sig for, da det er letfængeligt og ildelugtende, udvikler en betydelig Del Gas og er vanskeligt at holde i Fustagerne.

Den Skibsfører, der vil sikre sig mod Indladning af Naphta Stoffer, maa have sin Opmærksomhed henvendt paa, om Certepartiet udtrykkeligt benævner Ladningen som Petroleum; thi Afladeren kan da ifølge den nugjeldende Coutume kun indlade raa eller raffineret Olie; staaer der derimod Petroleum »or its products« (hvilket man i den senere Tid gjerne vil sætte, selv om man kun har raffineret Olie at afskibe), har Afladeren Ret til at afskibe enhver Ting uddraget af den raa Olie, og man veed aldrig hvad man faaer.

I en Ladning Petroleum ført over Atlanterhavet vil man altid finde meer eller mindre Lækkage, Olien arbejder sig ud, hvor man ikke kan see Tegn til Aabning, og springer et af Baandene, er man vis paa, at Tønden snart er tom; man maa derfor ved Undertegnelsen af Konnossementet søge at sikre sig mod alle Tilfælde; tidligere

har det været tilladt paa Konnossementet at tilføie: »the freight to be paid if the casho is full, not full or empty» og jeg behøver vist neppe at tilføie, hvor nødvendigt det vil være, at Skibsførerne for Fremtiden med Bestemthed holde fast ved denne nugjeldende Coutume; thi det er en Kjendsgjerning, at Befragterne arbeide, og bestandig ville arbeide paa at sikre sig for alle Tab paa Skibenes Bekostning, og i dette Tilfælde vilde Tabet være uberegneligt.

Blandinger.

Kapitain Coles Jern-Trefodmaster. Hvorledes Engländerne have raseret store Orlogsmænd forat omdanne dem til bepantsrede Kuppelskibe, og hvorledes denne Slags Skibe have faaet mange kyndige Forsvarere, er bekjendt. Kuppelskibenes Opfinder, Kapitain Coles, søger naturligvis at gjøre det mest Mulige ud af sin Opfindelse, og, skjønt Mange nære en betydelig Tvivl angaaende hans Skibes Sødygtighed, er han dog selv af en modsat Mening og har derfor, foruden en betydelig Dampkraft, givet sine Skibe en af ham selv opfunden Reisning, hvis Forstøtning uden at gjøre det nødvendigt at formindske Seilarealet, ikke begrænder Kanonernes Virkekreds som de almindelige Vant og Barduner.

Capitain Coles nye Jernmaster ere forstøttede omtrent paa samme Maade som Masterne i Malaiernes Kystfartøier paa Java og de molukkiske Øer. To Jernrør, der vise lidt agterefter op til Siderne, danne nemlig med Masten, som ogsaa er af Jern, en Trefod; Jernrørens øverste Ende støder til Vantets almindelige Plads paa Masten, og den anden Ende, der gaar ned gennem Dækkene, befæstes til Skibssiderne. Medens de almindelige Vant kun bære overet med Stagenes Træk og under Seilads og Kuling kun bære paa den ene Side, seer man let, at begge Rør under Skibets forskjellige Bevægelser bidrage til Reisningens Forstøtning ved paa samme Tid at modstaae en Udvidning og Sammentrykning.

Enten er Fastestangen anbragt paa almindelig Maade, eller ogsaa er Stang og Mast i Et, og i sidste Tilfælde mener Kapitain Coles, at den øvre Del af Masten, der træder istedetfor Stangen, har tilstrækkelig Stivhed i sig selv til at kunne undvære Stængebarduner. Under- og Merseræer ere af Jern, Mersseilene til at rebe og beslaae efter Kapitain Cummighams Methode, der nu ofte anvendes i Koffardimarinen, og Fald og Skjøder fare indeni den hule Mast ned paa Banjerdækket, saa at Seilene kunne rebes og bjerges, uden at en Mand kommer paa Dækket. I Tilfælde af Bataille stryges Stængerne; Merse- og Underræer brases helt langskibs og surres sammen.

Til Orlogsbrug have disse Master den Fordel, at flere Kugler maae træffe i samme Høide for at skyde en Mast overbord, Skud hist og her gjøre saa at sige ingen Skade, da en Kugle kun efterlader et Hul i Pladerne og ikke som i Træ river store Splinter med sig. Foruden at Skydeforsøg i Portsmouth mod en Dampskibsskorsten have godtgjort tykke Jernrørs ringe Saarbarhed, er der under Krigen i Amerika ikke blevet skudt en eneste Skorsten overbord, til Trods for den heftige Beskydning paa nært Hold, som saa mange Skibe have været udsatte for. Paa Grund af Jernrørenes Stivhed er der Grund til at antage, at Trefoden kan taale at miste et Ben, i ethvert Fald trækker et saadant ikke en Masse Tougværk med sig, der er farligere for Skruen end selve Rundholterne, thi skjönt disse ere af Jern, er det meget tvivlsomt, om de gaae saa øieblikkeligt tilbunds, at de ikke muligvis kunne komme i Skruen.

Overhovedet seer Kapitain Coles følgende Hovedfordel ved sit ny System: meget større Skydefrihed end forhen for Kanonerne i Kuplerne. Desforuden kunne Ræerne brases helt langskibs, en Fordel baade under Seil og under Damp. De hule Master kunne benyttes som naturlige Ventilatorer og ere, hvad Varigheden angaaer, saa at sige uopslidelige. Man kan paa Nutidens

lange Kuppelskibe, uden at indskrænke Skydefriheden, placere flere Master mere fordelagtigt end de tre almindelige Reisninger, der lade store Mellemrum mellem sig, og gjøre det nødvendigt at anvende Ræer, der have en urimelig Længde. Alle Reisningers Ensartethed er ogsaa en Fordel.

Til disse øiensynlige Fordele føier Opfinderen den noget mere usikre, at man paa Platformer, byggede mellem Trefoden over Dækket i Tilfælde af Entring kan have posteret Folk, som bevæbnede med Rifler og dækkede af Køier ville gjøre det umuligt for Fjenden at forkile Taarnene — en meget effektiv Angrebsmaade, om forresten Entring ikke for Fremtiden er en Umulighed uden de Kæmpendes egen gode Villie.

Ovennævnte Reisninger ere for første Gang blevne prøvede i Oktober 1865 ombord i Kuppelskibet »Wivern« og have vist sig »fortrinlige«; Malingen har ikke engang givet sig paa et eneste Sted i Trefodens Sammenføjninger. Under Forsøgene blæste det haardt, ingensinde under trerebet Mersseilskuling, og »Wivern« tog Overhalinger paa 24 Grader. I et russisk Pantserskib, der er bygget i England, ere Trefodmaster blevne installerede.

Dog ikke for Kuppelskibene alene, men ogsaa for større Koffardimænd antager Kapitain Coles, at hans Opfindelse vil faae Betydning og minder i den Anledning om den Modstand, som Jertraadsvanterne mødte i Begyndelsen, netop paa Grund af deres Stivhed. Hvad Prisen angaaer, da ere de nye Reisninger billigere, og hvad Vægten angaaer lettere end de almindelige.

Den paa samme Tid praktiske og videnskabelige franske Kontre-Admiral Pâris henleder Opmærksomheden paa de omtalte Masters Betydning for de fremtidige Pantserskibe, som, for at blive Søskibe, efter hans vægtige Mening nødvendigvis maae gives en Form, der nærmer sig det forrige Aarhundredes Skibe, som ikke havde Nutidens lodrette Sider, men vare betydeligt bredere

i Vandgangen end paa Dækket. De lodrette Sider give rummelige Batterier og Manøvedæk, men gjøre Skibene urolige — en Feil som Pantserne kun have ladet træde skarpere frem.

Undersøiske Helvedesmaskiner. I Efteraaret 1865 overværede det engelske Admiralitet flere Forsøg med undersøiske Torpiller, der dels antændtes ved Elektricitet, dels ved Perkussion. I begge Tilfælde bestod Torpillen af en hul vandtæt Cylinder af Smedejern; den største havde en Ladning af 400 Pd. Krudt, den mindste af 60 Pd. De Største vare 10 Fod lange og 2 Fod i Diameter, de Mindste omtrent $\frac{1}{3}$ saa lange og omtrent af samme Diameter som de Større. Cylindriske Bøier holdt Torpillerne flot, og Bøierebet var indrettet til med Lethed at kunne sænke Torpillen til en hvilken-somhelst Dybde.

En af de største Torpiller var sænket fire Dage iforveien, og Stedet mærket med en Vager. Et Fartøi blev sendt ud for at bringe den elektriske Ledning i Orden, og paa et givet Signal saae man en 180 Fod høi Vandsøile, der lignede en Skypompe, stige lige i Veiret. Andre, men mindre Torpiller, gjorde omtrent samme Virkning, dog kastede disse Vandmassen mere til Siderne. Det var øiensynligt, at alle disse Explosioner vare yderst farlige for Skibe, der maatte komme indenfor deres Virkekreds.

Forsøgene endte med, at man sprængte to Torpiller (med en Ladning 68 Pd. Krudt), som vare placerede 6 Fod under Kjølen paa den gamle Fregat »Terpsichore«. Helvedesmaskinen antændtes, Fregatten løftede sig som en Døende i de sidste Trækninger, og Vandsøiler, der sprøitede op overalt fra Dækket, viste, at Skibet var fuldstændig gjennebrudt. Skibet sank strax ned med Forenden, da Torpillen var anbragt nærmest Bougen, og efter fem Minutters Forløb naaede

Vandet Portene. Fregatten kom til at staae paa Grund, da det var Lavvande. Ikke en eneste Træsplint blev afrevet og kastet tilveirs; hele Ødelæggelsen var skeet under Vandet. Havde Skibet havt sin Besætning ombord, vilde hver Mand være omkommen.

Den 9de blev «Terpischore» taget op ved Hjælp af Pramme og Lægter og bragt i Dok, hvor man først kunde gjøre sig det rette Begreb om den Ødelæggelse, Torpillen havde foraarsaget. Paa den Styrbords Side var et stort Hul af 9 Kvadratfods Størrelse, men om Bagbord vare kun et Par Ranger Klædning løsrevne. Ved nøiere Undersøgelse fandt man, at faa Bjelker vare splintrede: de vare revne helt løs i deres Forbindinger. Batteridækket var afrevet paa en Længde af 16 Fod. Dæksbjelkerne vare sønderslaaede paa flere Steder og kastede op paa det øverste Dæk. Man kan gjøre sig en Idee om Torpillens Virkning ved den Omstændighed, at alle Jernknærne under øverste Dæk vare afrevne eller knækkede. Skibet var i Bund og Grund ødelagt.

Lignende Forsøg med lignende Resultat have senere været anstillede i Frankrig, og det synes at være paa Tiden, at ogsaa vi lagde os efter dette Vaaben.

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 1ste October 1866.

Anvendte Forkortelser:
 F. fast Fyr.
 B. Blinkfyr.
 FB. Fast med Blus.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form.	
Norge	Hammersfest Fjords NO. Side	Fyr paa Fru- holm	1 F.	hvidt	Lindse	1ste	144	5	N 71 5 45 Ø 23 59 25	..	rundt rødt m. hvidt Belte	brænder fra 25 Aug. — 31 Decbr.
do.	Folden Fjord	Fyret paa Præstø	..	..	..	..	..	..	N 64 27 25 Ø 11 7 30	..	..	det nedbrændte Fyr er igjen bragt i Orden.
Rusland	Finske Bugt	Fyret paa Som- merø	..	..	..	..	..	..	N 60 12 30 Ø 27 39 48	..	..	Fyret er flyttet i en kort Afstand paa Grund af Ombygning.
England	Kanalen	Fyret paa Dun- genæs	..	..	..	..	..	..	N 50 54 48 Ø 0 58 18	..	..	viser fremtidigt rødt Lys mellem Linien V. for Fyret og NO. t. O. ; O. samt Kysten, for at angive Anker- pladsen paa begge Sider af Fyret.
do.	Bristol Kanal	Havnefyr paa Porthcawl Breakwater	1 F.	rødt hvidt grønt	..	..	32	..	..	..	..	hvidt fra V 9° 5' S til S. 35° 35' V (i Løbet), rødt fra V 9° 25' S til N 58° V (mod Scarveather Sand), og grønt fra S 35° 35' V til S. 59° O (mod Tusker Rock). Alt retv.
Frankrig	Biscaiske Bugt	Flydefyr ved RocheBonne Bankerne	2 F.	hvide	..	..	44 32	2 $\frac{1}{2}$	N 46 12 V 2 20 51	..	Skibet er rødt har 2 Master med Ballo- ner	Det er fortoiet paa 25 F. Vand og vil om muligt blive holdt paa Station Vint. over, en Klokke ringer i Taage hv. 3. Min. i een M., men naar Skibe komme nær Banken ringes uafbrudt til de sjerne sig. — Klokken vil se- nere blive erstattet m. en Trompet.

Stat, Land	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.		
N.-America	Newfoundland	Fyret paa Cap Race	B.	hvidt Blink hv. $\frac{1}{2}$ M.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Dette Fyr var før et fast Fyr.
do.	do.	Fyret paa Cap Pine	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Dette Fyr var før et Blinkfyr.
do.	St. Lawrence Bugt	Fyr paa Prinds Edwards Ø	F.	hvidt	.....	.....	78	3 $\frac{1}{2}$	N 47 3 46 V 63 59 9	.....	.....	.....	Paa Nordpynten af Øen.
do.	Kysten af den sydligere Deel af de Forenede Stater	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	I Krigen mellem Nord- og Syd- staterne ere 177 Fyrtaarne, Fyr- skibe og Baaker ødelagte eller borttagne, men de enten ere eller blive i den nærmeste Tid, igjen opførte eller istandsatte.
do. N.Carolina	Atlantehavet	Fyr paa Oak Island	2 F.	hvide	.....	4de 6te	42 32	..	N 33 53 24 V 78 1 36	..	Røst- værks Stil- lads	.....	Fyrene overeet lede fri af Barren ved det vestlige Indløb til Cap Fear Floden.
do.	do.	Fyret paa Bald Head	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 33 52 18 V 77 59 59	.....	.....	.....	er slukket, Taarnet bliver staaende.
do.	do.	Havnefyr v. Port Royal Bay	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Floridas Ø-Kyst	do.	Blusfyr ved Ju- piter Inlet	F. B.	hvidt m. Blus hv. 1 $\frac{1}{2}$ Min.	.....	.....	.....	.....	N 26 58 0 V 80 9	.....	.....	.....	har været slukket under Krigen.
Floridas V-Kyst	Mexikanske Bugt	Fyr paa Cap Sa- Georg	F.	hvidt	.....	.....	.....	3 $\frac{1}{4}$	N 29 36 10 V 84 58 38	.....	.....	.....	do.
do.	do.	Blusfyr paa C. Sa. Blas	F. B.	hvidt m. Blus hv. 1 $\frac{1}{2}$ Min.	.....	.....	.....	4	N 29 41 41 V 85 24 34	.....	.....	.....	do.

Texas	do.	F. M.		hvidt Blus hv. 1½ Min.	.....	5te	38	1¼	.....	.....	hvid Opsats sort Lygte do.	} foreløbigt ere disse Fyr opsatte paa Træ-Stilladser.
do.	do.	Fyr paa Boli- var Pynt	F.	hvidt	.....	5te	38	1¾	.....	.....	do.	
Mexico	Galveston Bay Tampa Bay	Fyr paa C. Eg- mont	F.	hvidt	Lindse	4de	80	3	N 27 36 V 82 45 15	76	hvidt Taarn sort Lygte	
Africa	Biafra Bugt	Fyr paa Fer- nando Po	F.	hvidt	.....	.....	.....	1¼	.....	.....	.....	Fyret er opsat ved den NO. Ende af Isabel Bay paa Fernanda Pynten. tændt foreløbigt.
Ostindien Ceylon	Bengalske Bugt	Fyr ved Co- lombo	F.	.....	.....	.....	86	.....	.....	.....	.....	.....
Ostindien Burma	do.	Fyrskib v. Ind- løbet til Ran- gun Floden	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 16 16 Ø 96 19 36	.....	.....	Skibet er flyttet og udlagt i 3½ Favnes Dybde ved Lavvande.
Ostindien Malabar- Kysten	do.	Fyr v. Ruthna- gherry	F.	rødt	Lindse	3die	290	4½	N 16 59 0 Ø 73 15 47	.....	.....	Fyret vises fra den sydlige Bastion af et gammelt Fort paa Hoi- landet ved Ruthnagherry eller Rathna Ghiri.
Ostindien Philippi- nerne	Sulu Havet Basilan Stræ- det	Fyr ved Sam- boangan	F.	rødt	.....	.....	30	.....	N 6 54 Ø 122 5	.....	.....	Øen Samboangan ligger ved Syd- pynten af Mindanao.
Japan Øen Jezo	Sangar Strædet	Flydefyr ved Hakodadi	F.	hvidt	.....	.....	20	1¼	N 41 47 30 Ø 140 44 40	.....	.....	Skibet har 1 Mast med rød Ballon — det ligger omtrent 1½ Kml. i N. fra P. Blanche, paa 6 Favne Vand.
Australien Østkyst	Port Curtis NV. for Oyster Rock	Fyr ved Gat- combe Head	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	Til at søge Nord-Kanalen ved Port Curtis holdes Fyret i SV. t. V ½ V. vel fri af Settlement Pynt, for at undgaa Revet som findes der.
do.	Fitzroy River	Flydefyr ved Upper Flats	F.	rødt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fra Fyrskibet signaliseres Vand- standen i Floden.

B) Baaker (Varder), Bøier, Vrag, Klipper m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Danmark	Storebelt, Smørstakkeløbet Vest for Langeland	den sydlige Vager er flyttet 500 Alen i N.	11 Fod	Hou netop synlig, udenfor Frankeklint og Sprogø Fyr over det tørre af Smørstakken	S. for Vageren findes en Grund med 6 Fod Vand over.
do.	Storebelt, Kobberdybets Nordside	1 Vager med rød Stage og Kost	.....	med Svinninge Kirke over Teglgårdshuset gaer man midt igjennem Løbet med 14 Fods Dybde	disse 2de Vagere blive udlagte i Efteraaret 1866.
	do. Sydside	1 Vager med hvid Stage og 2 Koste	.....	
do.	Nakskov Fjord Hvidegrundens SV-Side	1 hvid Spidstønde med Stang og Kost	15 Fod	det vestlige Huus paa Albuen i SSV og Nakskov Kirke i SO t. O ↓ O	Løbet søges mellem begge disse Vagere — langs Nordsiden af Ryggen er desuden sat 9 Riisprikker og for Sydenden af Grunden Knølen 3 Halmprikker.
	Nakskov Fjord Grunden Ryggens N-Side	1 sort Spidstønde med Stang og Kost	15 "	det vestlige Huus paa Albuen i SV og Sydsiden af Veilø Skov over Skandsen paa Enerhøj Ø	
do.	Kattegattet	Grund med	18 "	c. 8000 Alen i N. fra Hjelmets Fyrtaarn	denne Grund har tidligere i Kaartene været angivet med 15 Fods Dybde.
do.	Bornholms V-Kyst Hvide Odde Rev	1 Vager med hvid Stage og nedadbunden Kost	6 Favne	Ved NVEnden af Revet N. Br. 55° 7' 50" Ø.Lgd. 14° 40' 40"	i V t. N 1000 Alen fra den nordvestlige Pule af Revet der har 15 Fod Vand.
do.	Bornholms S-K Arnager Re	1 Vager med hvid Stage og 2 nedad-	4 1/2 "	For Enden af Revet N. Br. 55° 1' 45" Ø.Lgd. 14° 49' 10"	1 Kvm. SV for Soseodde.

do.	Bornholms S-Kyst Rønnebanke	1 Vager med rød- og hvidstribet Stage og rød Ballon	7½ *	Ruts Kirke til Øst- siden af Rønne Kastelstaarn og Bakke Møllen til Arnager lave Pynt N. Br. 55° 3' 35" Ø.Lgd. 14° 41' 22"	c. 80 Alen N t. V for 19 Fods Grunden kaldet «Møllebakken»
do.	do.	1 Vager med rød Stage og 2 opadbundne Koste	5½ *	N. Br. 55° 3' 15" Ø.Lgd. 14° 44' 0"	1 Kbl. NO t. O ½ O fra 11 Fods Grunden, kaldet «Hvide Mæhrn».
do.	do.	1 Vager med rød Stage og 1 opadbunden Kost	6½ *	N. Br. 55° 2' 20" Ø.Lgd. 14° 44' 55"	½ Kbl. i O t. N ½ N fra den østlige Pulle af «Højbratletterne» hvorpaa er 20 Fod Vand.
do.	do.	1 rød- og hvidstribet Spidstønde m. stribet Stage og rød Ballon	6 *	Rønne Kirke til V- Siden af Kastelstaarnet og Aakirken til V- Siden af Jylagaard N. Br. 54° 58' 30" Ø.Lgd. 14° 45' 10"	1300 Alen SV for «Bakkegrunden» med 18 Fod.
do.	Bornholms Ø-Kyst	Nexø	12 Fods	Dybde i Havnen	i Indløbet findes dog endnu kun 10 Fod.
do.	Nordsøen (Graadyb)	Baake paa Fanø Nord- ende	60 Fod	N. Br. 55° 27' 45" Ø.Lgd. 8° 22' 2" Jerne Kirke overeet med Baaken leder ind i Graadyb	Baaken er rødmalet, 50' høi og dannet som en Veirmølle. De to Baaker som før beteg- nede Indløbet til Graadyb ere borttagne.
Slesvig	Flensborg Fjord	1 rød Jernspidstønde med Stage og sort Ballon	3 Favne	For Nordenden af Kalkgrunden N. Br. 54° 49' 40" Ø.Lgd. 9° 53' 30"	den tidligere der udsatte Vager er borttaget.
do.	do. Nordenden af Bred- grunden	1 rød Spidstønde	3½ *	Kigenæs Fyr i NV t. N og Pøls Huk i NO ½ N.	
do.	Sydenden af Bred- grunden	1 sort- og hvidstribet Tønde med Stage og Kost	4½ *	Kigenæs Fyr i N t. V og Dyttebøl Mølle i VSV ½ V.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Pøllinger, Stedbestemmelse	
Slesvig	Slisand udfor Sliminde	1 sort Vager med Stage og Ballon	3 Favne	Sliens Fyr i SV $\frac{1}{4}$ S og Ø-Gaard i NV $\frac{1}{2}$ N.	paa Nordflakket af Stollergrunden.
do.	Stollergrunden i Kielerbugt	1 Spidstønde m. sort- og hvidstribet Top samt Stage og Kost	4 $\frac{1}{2}$ "	Bülk Fyr i St. V $\frac{1}{2}$ V Wabs Mølle i VNV $\frac{1}{2}$ V.	
do.	Kielerfjord udfor Kleverberg	1 sort Spidstønde med Kurv	4 $\frac{1}{2}$ "	3500 Alen i O $\frac{1}{2}$ S fra Bülk Fyr.	Tønden holdes om Styrbord ved Indseiling i Kielerfjord.
Holsteen	Kielerfjord udfor Labø Sand	1 hvid Tønde m. hvid Stage og 2 Balloner	4 $\frac{1}{2}$ "	Bülk Fyr i N t. V og Frederiksort ny Fyrtaarn i SV $\frac{1}{2}$ V.	} begge disse Tønder holdes om Bagbord ved Indseiling i Kielerfjord.
do.	do. do.	1 hvid Spidstønde m. hvid Stage og 1 Ballon	5 "	Bülk Fyr i N $\frac{1}{2}$ O og Frederiksort ny Fyrtaarn i SV $\frac{1}{2}$ V.	
do.	Femersund N. for Grossenbrode Rev	1 sort Tønde med sort Stage og Kost	3 $\frac{3}{4}$ "	Heiligenhafen Kirke i V t. S og Grossenbrode Kirke i SSO.	Tønden ligger i den vestlige Indgang til Femersund, paa Sydsiden.
do.	S. for Banken »Grønne Vold»	1 rød Tønde med sort Stage og Ballon	2 $\frac{1}{2}$ "	Strukamp Huk paa Midten af Flügge Skov og Lodshuset ved Burg Tiefe i NO t. O $\frac{1}{4}$ O.	Tønden ligger for den østlige Indgang til Femersund.
do.	Nordsøen Norder Piep	Mundingstønden flyttet	2 $\frac{1}{2}$ "	St. Peters Baake i NO $\frac{1}{4}$ O og Blauort Baake i SO t. O $\frac{3}{4}$ O. N. Br. 54° 10' 15" Ø. Lgd. 8° 30' 30"	
Finland	Finskebugt	1 Vager	6 Fod	paa Grunden Sylen	ved Gangöudd nær Jungfrusund, i Ekenæs Lodsdistrikt.
do.	do.	1 Vager	4 "	paa Grunden Varnio eller Bakaliquine	mellem Frederikshamn og Kotka.

do.	Bottniske Bugt Kubgrunden	1 Vager	i 7 "	$\frac{1}{4}$ Kml. i NO $\frac{1}{2}$ N (retv.) fra Holmen Kuppen og $2\frac{1}{4}$ Kml. fra Wexala Pynt	der er nu 2 Vagere paa Kubgrunden.
do.	do. Kråkskærs- grund	1 Vager med Kost	i 12 "	$\frac{1}{10}$ Kml. i V (retv.) fra Holmen Kråkskær og 1 Kml. fra Wexala Pynt	
do.	do. Bröändans- grund	1 Vager	i 6 "	10 Favne SV (retv.) fra Broändan og $\frac{1}{4}$ Kml. fra Land	
do.	do. do.	do.	i 6 "	10 Favne NV (retv.) fra Broändan og $\frac{1}{4}$ Kml. fra Land	
do.	Markusholms-Grund	1 Vager med Kost	i 6 "	$\frac{1}{4}$ Kml. fra Broändan og $\frac{1}{3}$ Kml. fra Land	
Skotland	Nordsøen Firth of Clyde	2 hvide Baaker	45 "	Nær Skelmorlie Hav- nearm i SO t. O $\frac{3}{4}$ O, 83 Yard fra hinanden	} Opsatte for at bestemme Skibes Hurtighed; mellem de nordlige og sydlige af disse Baaker er en nøjagtig Afstand af 6080 eng. Fod eller 1 Kml. i NNV $\frac{1}{4}$ V.
		2 do. do.	do.	Paa Stranden ved Skelmorlie Castle 100 Yard i SO t. O $\frac{3}{4}$ O fra hinanden	
do.	Tarbetnæs	Banke med	3 Favne	$\frac{3}{4}$ Kml. i V $16\frac{1}{2}^{\circ}$ S fra Næsset	
Frankrig	Kanalen	1 Baake med hvid Ballon	i 17 Fod	tæt bagved Morsa- lines Fyr	ogsaa er Kapellet ved St. Vaast malet hvidt, og et Stangmærke opsat paa Klippen Bécue.
Grækenland	Middelhavet	en Klippe med	12 "	{ 1 á 2 Mil i S $\frac{1}{2}$ V for	} som tidligere have været angivne i Kaartene ere efter nøiere Undersøgelser ikke fundne.
Rusland	Sortehav Dnieper Floden	en Banke med	8 "	{ for C. Matapan	
		1 sort Tønde	.....	for Nordsiden af Lø- bet til Tsargrad	} istedetfor Vagerne som tidligere betegnede Løbet til Tzargrad.
		1 rød Tønde	.....	for Sydsiden af sam- me Løb	
Newfoundland	Hearts Contents Havn	2 Telegraphbaaker	.....	.....	betegne Retningen, hvori det atlantiske Tele- graphtout er nedlagt og hvori ikke maa ankres.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Peilinger, Stedbestemmelse	
N.-Amerika Forenede Stater S.-Amerika	Atlantehavet Vest Quoddy Head Maine Corcovado Bugt	Signal Revet i Vandskorpen	73 Fod	i et hvidt Huus S. for Fyrtaarnet Sentinelle Pynt paa Østsiden af Øen Tranque S. Br. 42° 58' V. Lgd. 73° 18½'	Signalet er stærke Trompetstød hver 20 Sec. med 5 Sec. Varighed. Revet er sort og af c. 30 Alens Udstrækning.
Australlen Østkyst	Weymouth Bay	en Klippe med	5 Fod Vand over	Middle Rev i O 13° 45' S (retv.) Klippen foran Øen Restora- tion i S 40° O (retv.) og Mount Roundback i S 17° 55' V (retv.)	Klippen ligger ½ Kml. V. for Middle Rev. Misviisning = 5° 15' O. i 1866.
Nordkyst	Torres Strædet	Koralrevet Marino	.....	Double Ø 4½ Kml. i O 1° 50' S. Ince- pynten paa Ons- dagsøen c. 4½ Kml. i S 50° V og Tra- vers Øen 5 Kml. i N 1° V (alt retv.) S. Br. 10° 27' 30" Ø. Lgd. 142° 22' 15"	Revet har en Overflade af 15 Qvadratfod og der er dybt rundt om det. Misviisning = 4° 40' Øst i 1866.
Sydskyst	Spencer Bugten ved Cap Elisabeth	1 rød Spidstønde	i 5½ Favne	C. Elizabeth i ONO og Tipara Fyr i NNV ½ V (retv.)	Tønden ligger 4 Kbl. V. for det Grundeste af Revet som strækker c. 1 Kml. NO t. O ud fra C. Elizabeth.
do.	St. Vincent Bugt Port Wakefeld	2 røde Spidstønder med Topmærker	i 19 Fod og 17 "	For Flakket ved Port Gavler og for Sandy Point.	

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1866

Lieutenant Jacobsen beordret at forrette Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren. 1 Juni.

Det bekendtgjøres for Søofficeerskorpset, Orlogsværftet m. Fl., at ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet svenske Krigsskibe, som ikke føre flere end 4 Kanoner, for Fremtiden ere fritagne for at give Salut. 1 Juni.

Allerh. Resol. at Takkelmesterposten som en særlig Post ophæves, og at Kapt-Lieut. E. Krieger udnævnes til Ekvipagemester paa Orlogsværftet for en Tid af 3 Aar fra 1ste Juli d. A. at regne, med det lovbestedte Tillæg af 400 Rd. aarlig. 7 Juni.

Lieutenant J. U. A. Holm beordret til Sekretær i Taktik- og Signal-Kommissionen istedetfor Lieutenant Rothe. 7 Juni.

Orlogskapitain Gottlieb beordret til Disposition for Storfyrst Alexis under hans Ophold her. 12 Juni.

Orlogskapitain Schultz beordret at indtræde i An-ciennitets-Kommissionen, hvoraf Orlogskapitain Pedersen udtræder. 12 Juni.

Lieutenant C. Jessen beordret til Chef for Kutteren »Løvenørn« paa et Øvelsestogt i de indre Farvande samt for at foretage nogle Opmaalinger af Landgrunde, og Lieutenanterne Jensen og F. Lund til Tjeneste ombord i samme. 14 Juni.

Nedsat en Kommission, bestaaende af Etatsraad, Departementsdirektør Schiern, Etatsraad, Departements-

direktør Eskildsen, Etatsraad, fungerende General-decisor Petersen, Kapitaïnlieutenant, konstitueret Departementsdirektør Schultz og Statsrevisor Fischer for at undersøge og afgive Betænkning om, hvorvidt de i et Ændringsforslag fra Medlemmet for 10de Landsthingskreds fremsatte Forslag angaaende Ompostering af de forskjellige Summer i den af Folkethinget vedtagne Lov om Bevilling til Marinen for 18^{06/08} kunne optages og føres til Nytte ved Affattelsen af fremtidige Lovforslag om Bevillinger til Marinen.

- 19 Juni. Allerh. Resol. at Overkrigskommissær og Chef for Kommissariat og Bogholder-Kontoret L. C. Tuxen udnævnes til virkelig Justitsraad.
- 19 Juni. Allerh. Resol., at der meddeles Lieutenant, O. Baron Guldencroné Tilladelse til at anlægge og bære den græske Frelserordens Ridderkors.
- 19 Juni. Allerh. Resol., at Lieutenant L. Skibsted udnævnes til Kapitaïnlieutenant.
- 19 Juni. Allerh. Resol., at Kgl. Kopist og konstitueret Fuldmægtig i Orlogsværftets Kontorer J. V. O. Harder udnævnes til Fuldmægtig i samme Kontorer.
- 19 Juni. Lieutenant Bille tilkjendegives Ministeriets Tilfredshed med den Flid og Nidkærhed han har udviist ved at samle Oplysninger vedkommende den italienske Marine.
- 19 Juni. «Betingelser for Tilladelse til at føre det ved allerh. Resolution af 15de August 1865 approberede Flag for danske Lystyachter» udfærdiget fra Ministeriet.
- 26 Juni. Konst. Underlæge M. T. Plesner meddeles Afsked fra 1ste Juli.
- 27 Juni. Lieutenant Münter beordret at forrette Inspektions-Officers Tjeneste ved Orlogsværftet.
- 5 Juli. Lieutenant J. U. A. Holm beordret at fratræde Inspektions-Officers Tjeneste ved Orlogsværftet.
- 9 Juli. Overkrigskommissær Stjerne konstitueret til indtil videre at udføre Inspektørforretningerne ved Søetatens Hospital.

Orlogskapitain Sommer beordret til Chef for 11 Juli.
Pantserfregatten »Peder Skram« paa dens forestaaende
Prøvetogt.

Det bifaldes, at der efterhaanden anskaffes Bager- 13 Juli.
ovne til alle Flaadens større Skibe inklusive Korvetter.

Det bestemmes, at de ved Søkadetkorpset ansatte 16 Juli.
Officerer, paa Grund af at Akademiet ei længere ligger
paa Orlogsværftet, for Fremtiden ene underlægges Chefen
for Søkadetkorpset.

Det bifaldes, at den paa Gammelholm hidtil fun- 16 Juli.
gerende Mynsterskriver overgaaer til Tjeneste ved Mor-
genmynstringen paa Bommens Vagt.

Det bifaldes, at et Magasin for Salpeter og Svovl 16 Juli.
indrettes i Jernvandskasse og Kabysmagasinet.

Allerh. Resol., at under en Marineministeren be- 26 Juli.
vilget Permission paa 6 Uger fungerer Hs. Excellence
Indenrigsministeren fra 29de s. M. som Marineminister.

Seilordre for Fregatten »Jylland«, Orlogskapitain 28 Juli.
Pedersen, paa et Øvelsestøgt til Nordsøen og Atlanter-
havet. Hensigten med Fregattens Sendelse er næst
Officerernes og Mandskabets Øvelse, der under hele
Togtet fortsættes skolemæssigt, at vise Flaget paa de
forskjellige Steder og staae den danske Handel bi, hvor
det behøves.

Det tillades paa Togtet at anløbe Cherbourg, Lissa-
bon, Cadix, Gibraltar, Plymouth og Leith, forsaavidt Tid
og Omstændigheder tillade, dog saaledes, at Fregatten
kan være her tilbage ved Udgangen af Oktober.

I Henhold til Forordn. af 8de Juli 1840 § 38 har 28 Juli.
Ministeriet allerunderdanigst forelagt en Oversigt over
Søetatens Regnskabs-Revision i Aaret fra 1ste April 1865
til 31te Marts 1866, hvoraf fremgaaer, at der ved Revi-
sionsaarets Begyndelse henstode 161 ureviderede og 19
uafgjorte Regnskaber, der alle ere afgjorte. I Aaret
indkom 781 Regnskaber, hvoraf 521 Maanedesregnskaber,
hvilke alle ere reviderede og afgjorte med Undtagelse

af 3 Regnskaber, som paa Grund af manglende Oplysninger henstaae uafgjorte. Af de til Kontraberegningen hørende Forretninger staaer ingen til Restance, hvorimod den aarlige Konference med Orlogsværftets Regnskabsførere betræffende Revisions-Kontorets Protokoller over Orlogsværftets og Flaadens Inventarium, paa Grund af de betydelige Restancer fra Krigen, ikke har kunnet paabegyndes saa betimeligt, at den har kunnet bringes til Ende, men vil blive fortsat uafbrudt, indtil dette er opnaaet.

31 Juli. Schema til Brug ved de Hurtighedsprøver, der under Tilsyn af Værftets tekniske Embedsmænd ville være at anstille med nye Dampskibe ved disses første Udrustning, approberes.

2 Aug. Til Pantserfregatten »Peder Skram« beordres:
Kapt.-Lieut. Albeck som Næstkommanderende.
Lieutenant Meldal.

» Schiwe.

» P. Gjødese.

» N. Jacobsen.

» Sølling.

4 Aug. Lieutenanterne Jensen og Lund beordres ligeledes til Pantserfregatten »Peder Skram«.

Endvidere er udkommanderet til Skibet:

Underlæge Lütken som Overskibslæge.

Cand. med. & chir. Andersen som Underskibslæge, og H. Johansen som Proviantforvalter og Skibssekretær.

13 Aug. Allerh. Resol. at Lieutenant H. Bruns Funktionstid som Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet regnes til Udgangen af Aaret 1867.

20 Aug. Lieutenant Holbøll beordret at assistere Værftschefen ved Hvervingsforretningerne og Lieutenant Boiesen beordret til Tjeneste i Pantserfregatten »Peder Skram«.

21 Aug. Seilordre for Pantserfregatten »Peder Skram«, Orlogskapitain Sommer, paa et Øvelsestogt til Nord-søen.

Næst Mandskabets militære Uddannelse og Øvelse, er Hovedøiemedet med Fregattens Togt at Skibet prøves under alle Forhold og paa alle Maader saavel under Damp som under Seil.

Det tillades at anløbe Horten.

Lieutenant C. Jensen beordret til Tjeneste ved 21 Aug. Generalstaben.

Lieutenanterne Dreyer og Bonnesen beordret 23 Aug. til at forrette Inspektions-Officers-Tjeneste ved Orlogsværftet, hvorfra Lieutenant Morgenstjerne afgaaer.

Allerh. Resol., at det tillades efternævnte Officerer 23 Aug. at anlægge og bære følgende russiske Ordener, nemlig:

Orlogskapitain Gottlieb St. Anna Ordenens 2den Klasse,

Kapt.-Lieut. Duntzfeldt St. Stanislaus Ordenens 2den Klasse,

samt Lieutenanterne Mac Dougall og F. Irmingher St. Stanislaus Ordenens 3die Klasse.

Allerh. Resol., at Kadetunderofficererne K. C. J. 27 Aug. Nielsen, F. C. C. Bardenfleth, O. V. Suenson, F. P. Uldall og U. A. de Fine Skibsted udnævnes til Lieutenanter i Sætateri uden Gage, og at Æressablen vil være at overlevere Kadetunderofficer Nielsen af Chefen for Søkadetkorpset.

Allerh. Resol., at Antallet af Kadetunderofficerer 27 Aug. ved Søkadetkorpset foreløbig indskrænkes til 4.

Lieutenant C. Jessen beordret til Chef og Lieute- 30 Aug. nant Marcher til Tjeneste ombord i Kutteren »Løvenørn« paa et Opmaalingsogt.

Allerh. Resol., at Kapitainlieutenant S. Lund ud- 31 Aug. nævnes til Orlogskapitain, samt at karakteriseret Kapt.-Lieut. N. F. Ravn og Lieutenant A. B. Rothe udnævnes til Kapitainlieutenanter, hvorhos det bifaldes, at Kapt.-Lieut. Ravn indtil videre forbliver staaende à la suite i Marinen.

1866.

- 31 Aug. Allerh. Resol., at karakteriseret Kapt.-Lient. Falbe meddeles efter Ansøgning Afsked i Naade og med Pension.
- 10 Sptbr. Orlogskapitain Schultz beordret til Disposition for Storfyrst Alexis under hans Ophold her.
- 10 Sptbr. Efternævnte Officerer beordret til at fungere som stemmeberettigede Medlemmer af de nu forestaaende Sessioner for 1867, nemlig:
- | | | |
|------------------------------|--------|-----------------------|
| Kapt.-Lient. Købke | i 7de | Udskrivningsdistrikt, |
| " Jacobsen | i 1ste | " |
| " Obelitz | i 4de | " |
| " Wrisberg | i 3die | " |
| " Lund | i 2det | " |
| " Skibsted | i 5te | " |
| Lieutenant L. Holm | i 6te | " |
| " Morgenstjerne | i 8de | " |
- 10 Sptbr. Overlæge Müllertz beordret at overvære Sessionen for 1867 i 3die Udskrivningsdistrikt.
- 10 Sptbr. Bekjendtgjørelse om Fyrskibenes Udeliggen Aaret rundt udfærdiges.
- 12 Sptbr. Det bifaldes, at den Orlogsværftet ved Industriudstillingen i Stockholm iaar tildelte Medaille i Sølv for Smedearbeide og Skibsmodeller opbevares ved Model-samlingen.
- 13 Sptbr. Kapt.-Lient. Braag beordret til Sessionen i 3die Udskrivningsdistrikt istedetfor Kapt.-Lient. Wrisberg.
- 14 Sptbr. Allerh. Resol., at Lieutenant Duus meddeles Tilladelse til at anlægge og bære Ridderkorset af den mexikanske Guadeloupe Orden.
- 15 Sptbr. Lieutenant Jacobsen beordret til Tjeneste ombord i Dampskibet "Slesvig".

Kort Oversigt over »Folkerepræsentationens Forhandlinger om Marinen.«

(Af Lieutenant N. Jacobsen.)

Man hører ikke sjældent den Mening udtalt, at det constitutionelle System umuliggjør en kraftig Udvikling af et Lands Forsvarsvæsen, og stundom føies da til, at denne Sætning i særlig Grad har Gyldighed for Danmark, at Repræsentationen hos os mangler Interesse for dette Spørgsmaal, og at den er tilbøielig til at lade Sparsommelighedshensyn være alt overveiende, saa at den berøver Regjeringen de Midler, som ere nødvendige for at vedligeholde en kraftig Hær og Flaade. Gjennemgaaer man imidlertid de Forhandlinger, der have fundet Sted i de forskjellige Repræsentationer, vil man finde, at denne Anskuelse ingenlunde er berettiget, og naar den dog næres, kan det kun forklares ved, at det Meste af disse Forhandlinger i Tidens Løb er glemt, medens Hukommelsen har bevaret enkelte Ting, der da, løsrevne fra deres Sammenhæng, komme til at staae i et andet Lys. Man er herved kommet til at overvurdere Betydningen af Enkeltes Udtalelser og har taget dem som Udtryk for en almindelig Stemning, eller man har forvexlet Opposition imod enkelte Regjeringshandlinger eller imod en enkelt Minister, med en Opposition mod den hele Administrationsgreen. Vi ville derfor, da vi troe, at det i flere Henseender kan

være heldigt, at Repræsentationens Stilling til Forsvarsvæsenet vurderes rigtigt, især nu, da en betydningsfuld Forhandling om dette forestaaer, — søge at gjenoplive i Erindringen Hovedtrækkene af de tidligere Forhandlinger om den Deel af Værnet, der ligger os meest paa Sinde.

Det er selvfølgelig især Behandlingen af de forskjellige Budgetter, der har Betydning, og da navnlig de Dele, der omfatte de Flaaden directe vedrørende Udgifter; men for at give et saa fuldstændigt Billede af samtlige Forhandlinger som muligt, skulle vi dog ikke indskrænke os til alene at beskæftige os dermed; vi ville ogsaa berøre Behandlingen af andre Dele af Budgetterne, f. Ex. Fyrvæsenet, saavel som af Sager udenfor Budgetterne, forsaavidt de frembyde nogen Interesse.

Vi komme da først til Perioden fra 1850 til 1855, da Rigsdagen, som vor eneste lovgivende Forsamling, behandlede alle Statens Anliggender. Denne Periode omfatter sex Sessioner, der her for Kortheds Skyld skulle betragtes under Eet, ligesom ogsaa Forhandlingerne i Landstinget forbigaaes, da Folkethinget udøvede den overveiende Indflydelse paa Finantslovene, og ingen andre Sager af Vigtighed kom frem i dette Tidsrum.

Vil man sammenligne de Summer, som paa de forskjellige Budget-Udkast bleve forlangte i denne Periode, med de Summer, der bleve bevilgede, vil man see, at de foretagne Nedsættelser ikke vare af stor finantsiel Betydning. At Begjæringerne bleve nedsatte, at i det Hele ethvert Budget maa blive nedsat, ligger ligefrem i Sagens Natur. Regjeringens Forlangender indskrænke sig ikke alene til det Nødvendige, men omfatte tillige Endeel, der, uden at være nødvendigt, kan være nyttigt eller hensigtsmæssigt. Repræsentationen har nu den Pligt uden Modstand at bevilge Alt, hvad der ligefrem er nødvendigt, men ved Siden deraf har den den Pligt at varetage de Skatteydendes Tarv, at vaage over, at der

tilveiebringes den bedst mulige Balance mellem Statens Indtægter og Udgifter, og den maa da ogsaa være berettiget, ja forpligtet til at veie og prøve ethvert Krav, som ikke kommer ind under det Nødvendige, inden det tilfredsstilles, og den maa herved opstille visse Principer, som den bør følge i Stort som i Smaat. Smaae Nedsættelser kunne, naar de betragtes isolerede, tage sig smaaligt ud; men fremtræde de som begrundede i et Princip, der gennemføres overalt, har man ikke Ret til at kalde dem smaalige, selv om man ikke billiger Principet. — Vi troe nu, det maa erkjendes, at det i det Hele var sunde og rigtige Principer, man i Rigsdagen fulgte ved Bedømmelsen af de Begjæringer, der fremkom, og det fortjener at bemærkes, at ingen Nedsættelse fandt Sted uden paa Foranledning af Finantsudvalget, altsaa efter moden Overveielse, og kun en eneste, som nedenfor nærmere skal blive omtalt, stod i Forbindelse med Marinens Udvikling. — Undersøger man de enkelte Nedsættelser, vil man finde, at enkelte kun ere tilsyneladende, som f. Ex. at Summen til Kostportioner sattes ned, medens Portionernes Antal blev uforandret, fordi man troede at kunne gaae ud fra lavere Priser, eller at Summer negtedes for at bevilges andre Steder, enten ved en Tillægsbevilling eller ved særlig Lov, som Tilfældet var med en Sum til Dokken; af de andre bleve de allerfleste enten tiltraadte af Administrationen, eller den holdt sig passiv ligeoverfor dem; den har altsaa erkjendt, at de vare berettigede, eller i hvert Fald, at de ikke beredte nogen Vanskelighed. Der bliver da kun enkelte Nedsættelser tilbage, som ere vedtagne imod Bestyrelsens Villie, og deres Tal er i hele denne Periode — fire. Den første angik en Sum af 400 Rd. til Indkjøb af en Høve ved Skagens Fyrtaarn, som Thinget negtede, fordi det fandt, at det var ubeføiet at anvende Statens Penge til et saadant Øiemed. Den anden var en Nedsættelse af

4800 Rd. paa Defensions-Arbejder, som var foreslaaet efter Konference med en senere aftraadt Minister. Den tredie var af større Betydning: Ministeriet havde paa Finantsloven for 1852—53 opført Material-Contoen med 612,400 Rd., hvilket var betydeligt mere, end der tidligere havde været det Normale. Den større Begjæring var begrundet i Hensynet til en ny Flaadeplan, som samtidigt var forelagt Rigsdagen, og ved Contoens Beregning var desuden en ny Fremgangsmaade benyttet. Finantsudvalget meente nu, at Thinget deels fordi det var muligt, at den forelagte nye Plan ikke vilde blive vedtaget, deels fordi den anstillede Beregning var mangelfuld, maatte være varsomt med at forøge den sædvanlige Bevilling og hellere vente til fastere Plan og Overslag forelaae, og foreslog derfor at holde sig til, hvad der det foregaaende Aar var opført for denne Conto. Ministeren modsatte sig naturligviis denne Nedsættelse; han udtalte, at Flaadens Tilstand kun var daarlig, og at der maatte arbeides med Kraft gjennem en længere Tid for atter at faae den paafode. Han understøttedes af Finantsministeren og af et Par af Thingets Medlemmer, — et Medlem var naiv nok til at erklære at ville stemme for Alt, hvad Ministeren forlangte, — men bekjæmpedes af Fenger som Ordfører for Udvalget og af flere af de mest fremragende Medlemmer. Disse viste, at der ikke var Tale om at modsætte sig, hvad der var nødvendigt for at holde Flaaden i planmæssig Orden, men kun om at vise Vaersomhed overfor den nye Deel af Værnet, Dampskibsflaaden, for hvilken ingen Plan havdes, og de fremhævede, at den egentlige Betydning af Forslaget var, om en Damp-Corvet skulde gjøres særdig et Aar før eller senere. Udvalgets Forslag blev vedtaget med 33 Stemmer mod 23, og da Ministeren bragte Spørgsmaalet frem igjen til 3die Behandling, uden at noget Nyt blev fremført i Sagen, fastholdt Thinget sin Beslutning med 54 Stemmer mod 34. Denne Nedsættelse

kan ganske vist, seet fra Marinens Standpunkt, ikke billiges, og det er ikke usandsynligt, at den har havt mere end en øieblikkelig Betydning, at den kan have forøget senere Ministres Betænkkelighed ved at fremkomme med større Begjæringer, og at derved Dampskibsflaadens Udvikling kan være bleven forhalet; men noget Beviis herfor foreligger ikke, og der er ikke senere, hverken i Rigsdagens eller Rigsraadets Tid, foretaget nogen saa betydelig Reduction af de Flaaden directe vedrørende Summer. At det dengang skete, laae maaskee, foruden i det Anførte, i hele Situationen, der endnu ikke var fuldstændigt klaret efter Krigen. — Den fjerde Nedsættelse, som foretoges imod Ministerens Villie, angik et Par personlige Tillæg. Det var her ligefrem to Principer, der stode imod hinanden: paa den ene Side Billighedshensyn mod de Enkelte, paa den anden Side en Fastholden af, hvad en Lønning skal være efter gjældende Bestemmelser, eller hvor saadanne mangle, efter Arbeidets Omfang og Betydning. Vi troe, at Thinget stundom har holdt vel stærkt paa sit Princip; men det maa indrømmes, at Grændsen for berettigede Billighedskrav er vanskelig at drage, og hvad der er billigt mod de Enkelte, kan let blive overordentligt dyrt for Staten.

Foruden de her omtalte Nedsættelser, undergik de forelagte Budgetter andre Ændringer, som ikke fremtraadte i Summerne. Ved den første Finantslov blev saaledes bestemt, at den ene Civildirecteur-Post i Ministeriet og Posten som lector matheseos skulde inddrages, og Maskinværkstedets Størrelse blev indskrænket til det Halve. Det sidste var vistnok en uheldig Forandring, men den var som de andre tiltraadt af Ministeren. — Ved Finantsloven for 1851—52 blev der imod den daværende Ministers Villie vedtaget et Forslag om, at hvad der indkom ved Salg og Besparelser, skulde indbetales i Statskassen og ikke som tidligere uden videre komme Marinen tilgode. Det var naturligt, at Bestyrelsen var

imod en Bestemmelse, der indskrænkede den; thi hvad der paa denne Maade indvandt, havde jo været en Forøgelse af de bevilgede Midler; men det er ligesaa naturligt, at Rigsdagen holdt paa sin Ret til at bevilge bestemte Summer, og ikke vilde give en Minister en Bemyndigelse, som for endeel berøvede Finantsloven sin Betydning. — Samtidigt med dette Forslag vedtoges et andet, som, skjøndt det blev uden Betydning i Fremtiden, dog fortjener at omtales. Udvalget meente nemlig, at idet man skjelnede imellem ordinaire og extraordinaire Udgifter, som der paa det forelagte Budget var gjort, burde de første fastsættes saaledes, at det fremtraadte, hvad man tænkte sig som normal aarlig Udgift til Flaaden. Under Henviisning til Normalreglementet af 1841, der havde bestemt Udgiften til 1,018,000 Rdl., og inden hvis Grændser den tidligere Marinebestyrelse meget samvittighedsfuldt havde holdt sig, foreslog Udvalget at bestemme de ordinaire Udgifter til 1 Million, for Danmark og Slesvig. Den daværende Minister erkjendte det principrigtige i Forslaget, men meente, at Øieblikket ikke var heldigt til at bringe det frem, da man endnu ikke kunde lægge en fast Plan for Flaaden, og han antog ogsaa, at Summen var for lille. Udvalgets Ordfører og andre Medlemmer af Thinget udtalte derimod, at det netop var af Vigtighed, naar Administrationen skulde udarbejde en ny Plan, at den forud kjendte den finansielle Grændse, den kunde gaae til, og at Summen, efter de Landsdele, der var Tale om, var rundelig som Normal Udgift. Forslaget blev, som sagt, vedtaget, men blev uden Betydning, da forandrede Forhold indtraadte.

Man bør nu, for at faae et rigtigt Billede af Finantslovenes Behandling, sammenholde de Forandringer, der bleve vedtagne, med dem, der bleve foreslaaede, men forkastede. Den vigtigste af disse var et Forslag om at negte en Sum af 17,500 Rd. til Anlæg af et

Kjedelværksted, som Udvalget meente først burde bevilges, naar der gaves nøiagtige Oplysninger om Driftsomkostningerne. Da Ministeren under Forhandlingerne oplyste, hvorledes disse omtrent vilde stille sig, blev Forslaget forkastet. Nogle andre Forslag angik Lønningsnedsættelser og en Bestemmelse om at Ordonnantsgodtgjørelse skulde bortfalde; de faldt, fordi Ministeren med Bestemthed optraadte imod dem og var istand til at støtte sin Mening med fyldestgørende Grunde. — To Forslag, det ene om at stryge Tillægene til Under-Fabrikmester og Under-Tøimester, det andet om at fastsætte, at ingen overcomplet Officeer fremtidig kunde faae Gage, bleve vel vedtagne ved 2den Behandling, men udstemtes igjen ved 3die, da Ministeriet havde meddeelt nærmere Oplysninger. Paa samme Maade gik det et Forslag om at negte et Beløb til de passive Hindringer om Trekrøner. Summen blev strøget ved 2den Behandling, men senere igjen voteret, ene fordi Ministeren med Bestemthed holdt paa den.

Det maa endnu anføres, at der fremkom et Par Forslag fra enkelte Medlemmer om Forøgelse paa Budgetterne. Ligeoverfor disse fulgte Thinget det Princip ikke at bevilge, hvad der ikke var forlangt af Administrationen; og ved to af dem, der vare stillede af Lunde og sigtede til en Forbedring af det faste Mandskabs Kaar, blev tillige den Anskuelse gjort gjældende, at Thinget ikke burde stille sig imellem Ministeren og hans Undergivne.

Under Behandlingen af Budgetterne kom naturligviis mange forskjellige Spørgsmaal vedrørende Marinen paa Omtale, uden at noget bestemt Forslag knyttedes dertil. Finantsudvalgenes Betænkninger indeholdt gjerne forskjellige Bemærkninger og Henstillinger, der fremsattes for at henlede Opmærksomheden paa Forhold, som fornuftigviis ikke kunde forandres gennem Finantslovene, og disse suppleredes yderligere ved Debatteerne. Enkelte

Punkter kom igjen det ene Aar efter det andet som stadige Discussions-Emner, medens andre kun berørtes enkelte Gange. Vi skulle her nævne de væsentligste af de Sager, der bleve gjorte til Gjenstand for Debat:

Academiet blev allerede omtalt i den allerførste Udvalgsbetænkning, og det gjentog sig senere, ligesom ingen Session hengik uden at det blev berørt i Debatterne. Der ankedes over, at det var for dyrt, og Stemmer hævede sig ogsaa imod dets Organisation, som man antog, kunde forandres saaledes, at det ogsaa kunde komme Handelsmarinen til Nytte. Forskjellige Forandringer bleve efterhaanden foretagne af Administrationen, men de vandt ikke Bifald eller betragtedes ialtfald ikke som tilstrækkelige; dog negtedes aldrig Tilskudet til Akademiet, og et Forslag af Tscherning, der var dets ivrigste Modstander, om paa Finantsloven for 1852—53 at nedsætte det med 2000 Rd., hvilket omtrent vilde have været eensbetydende med at standse Academiets Virksomhed, blev taget tilbage, da et andet Medlem, Krieger, viste det Urigtige i, gennem Budgettet at gribe saa stærkt ind i Organisationen.

Ogsaa Proviantgaarden var stadig Gjenstand for Udvalgenes Bemærkninger og enkelte Medlemmers Kritik. Man ønskede at komme bort fra Kostuddelingen som en Deel af det faste Mandskabs Lønning, og meente, at Marinen i saa Fald maatte kunne nøies med et mindre Proviantmagasin til Flaadens Brug. De forskjellige Ministre optraadte forskjelligt ligeoverfor dette Spørgsmaal, der gik i Arv til Rigsraadet; thi der blev ikke i Rigsdagen forsøgt at fremtvinge en Forandring. — Værftet og det faste Mandskabs Forhold var ligeledes jevnlige paa Bane. De Udtalelser, som fremkom, gik nærmest ud paa, at de faste Arbeideres Tal burde indskrænkes, at enkelte Værksteder, som Seildugsvæveriet og Reberbanen, burde nedlægges, og at man med Kraft burde arbeide paa en Sammendragning af Værftet.

Bemærkninger om Fyrvæsenet kom frem i den sidste Halvdeel af den her omhandlede Periode. Man negtede vel Intet dertil imod Administrationens Villie, men udtalte i Almindelighed, at Bygningsoverslagene syntes for høie, og yttrede Ønske om at faae en samlet Fyr-Plan. — Et specielt Punkt gav Anledning til en varm Debat: I en af Udvalgs-Betænkningerne ankedes over, at nye Fyr og navnlig Fyrskibes Tænding ikke blév behørig bekendtgjort. Ministerens Protest mod denne Anke, og den deraf opstaaende Forhandling bevirkede, at Udvalget senere i en speciel Indstilling bestemt udtalte, at Bekjendtgørelsesmaaden burde forandres. Striden var denne: Ministeren forsvarede den Fremgangsmaade, der var anvendt, at udstede en foreløbig Bekjendtgørelse med omtrentlig Tids-Angivelse nogen Tid forinden Tændingen og først bekendtgjøre den bestemte Tændings-Dag, naar der havdes Vished for, at der var tændt, Navnlig for flydende Fyr meente han at dette var den rigtigste Fremgangsmaade, da der ved Udlægningen let kunne tilstøde Et eller Andet, der gjorde det umuligt at faae Fyret tændt til en forud bestemt Dag, og han antog, det var skadeligere ikke at finde et Fyr, som skulde være, end at finde et, som ikke var bekendtgjort. Imod Ministeren paastodes det, at den Omstændighed, at Kobbergrundens Fyrskib havde været tændt inden det var bekendtgjort, havde foraarsaget tre Forliis; at der ikke var noget iveien for at bestemme Dagen forud, ialtfald ved at lade Fyrskibet ligge nogle Dage utændt paa Stationen; og at Enhver maatte være forberedt paa, at et Fyrskib ikke fandtes paa sin Plads, men ikke paa at træffe et, hvor der intet skulde være. Thinget sluttede sig til Udvalgets Anskuelse.

Andre Spørgsmaal dukkede frem nu og da, dels i Betænkningerne, dels i Discussionerne i Salen. Heraf skulle vi nævne: Spørgsmaalet om en fælleds Overbestyrelse for Hær og Flaade, om Organisationen af

Officeers-Personalet — hvor det især var Aldersforholdene i Classerne og Nødvendigheden eller Ikke-Nødvendigheden af at have Admiraler, der blev berørt, — om Lægevæsenet o. fl.; men Discussionerne herom vare aldrig udtømmende, da der ikke fremkom nogen Organisationsplan, som de kunde støtte sig til.

Udenfor de aarlige Finantslove vare ikke ret mange Sager vedrørende Marinen under Forhandling paa Rigsdagen; vi skulle her anføre de vigtigste:

De Tillægsbevillinger, der forlangtes, fremkaldte liden eller ingen Discussion, undtagen den sidste, og ved den var det, som strax skal blive viist, ene constitutionelle Hensyn, som gjorde sig gjældende.

Den i 3die Session (1851) forelagte Flaadeplan gik strax til Udvalg. Mod Slutningen af Sessionen afgav dette en Betænkning, der gik ud paa, at man efter moden Overveielse var kommen til den Erkjendelse, at Tiden ikke var den rette til at fastsætte en ny Plan. Da den senere tiltraadte Minister deelte denne Opfattelse, kom Sagen ikke videre.

Bevillingen til den nye Dok fremkaldte ikke megen Debat, og denne dreiede sig ene om den hensigtsmæssigste Maade at lade Arbeidet udføre paa.

Forhandlingerne om en forøget Udskrivning i 1854 vare af en egen Character. Loven kom frem, fordi Regjeringen, i Anledning af den russiske Krig agtede at foretage forskellige Rustninger. Stemmer hævede sig imod saadanne Rustninger i Almindelighed, og hos flere var der megen Betænkelse ved at gaae ind paa Loven, uden at fuldstændige Oplysninger gaves om Folkenes Anvendelse, og uden at Begjæringen om de Penge, der vilde kræves, fulgte med. Fra anden Side blev det bestemt udtalt, at Loven ikke gav Regjeringen nogen Ret til at bruge Folkene uden Penge-Bevilling, og denne Udtalelse sluttede Ministeren sig ganske til. Betænke-

lighederne vare dog ikke fjernede, da Ministeren ikke bestemt vilde erklære, at han vilde søge Bevillingen inden Loven blev brugt; men et Forslag af Monrad om, at prøve Sagen næriere i et Udvalg, blev forkastet, og Lovens Vedtagelse var derved givet. — Da den Tillægsbevilling, Rustningerne gjorde nødvendig, næste Aar kom for, bebreidedes det den senere afgaaede Minister, at han, inden forrige Rigsdag var sluttet, havde gjort Skridt til at faae Pengene uden Bevilling. Som bekjendt blev der i den Anledning reist Rigsretssag mod hele det aftraadte Ministerium, og af Tillægsbevillingen blev kun en Deel voteret.

Dette var de væsentligste Forhandlinger om Marinen i Rigsdagen. Det Hovedindtryk, man faaer ved at gennemlæse dem, er, at Udvalgene med Omhyggelighed og Flid have søgt at trænge ind i Forholdene, og at Thinget beredvilligt har voteret, hvad der klart var oplyst at være nødvendigt, — noget de forskellige Ministre ogsaa anerkjendte; — men at det bestemt har holdt paa, at nye Begjæringer skulde fremkomme saaledes belyste, at Thinget blev istand til at danne sig en selvstændig Mening om deres Betydning. — Ved Siden deraf var der en Bestræbelse efter at faae saadanne Institutioner og Forhold forandrede, der betragtedes enten som forældede eller altfor kostbare i Forhold til Nyttens, uden at dog Thinget ved nogen Beslutning har søgt at fremtvinge Forandringerne. Debatterne indeholde mange fortræffelige Vink, som Administrationen ikke har ladet upaaagtede, og som have baaret deres Frugt, og vi have ikke i Forhandlingerne kunnet finde noget, der tydede paa, at Thinget i det Hele manglede Interesse for Marinen.

Ved Forfatningsloven af 2den October 1855 overgik Behandlingen af Marinens Forhold som Fælleds-Anliggende fra Rigsdagen til Rigsraadet, og to væsentlige Forandringer foregik samtidigt i Behandlingsmaaden. Den

ene var Indførelsen af et toaarigt Normalbudget*), saa at kun de Midler, der krævedes udover det, gjordes til Gjenstand for Bevilling; den anden var Bestemmelsen om, at intet Ændringsforslag kunde stilles til en Sags 3die Behandling, men at alle Love skulde vedtages eller forkastes i den Form, Regjeringen paa dette Stadium forelagde dem. — Vi skulle nu i Korthed gennemgaae de væsentligste Forhandlinger i Rigsraadet.

I første Samling vare Forhandlingerne om Tillæg til Normalbudgettet ikke meget omfattende. Der var begjært for Bienniet 1856—58: 947,043 Rd., men Udvalget foreslog nogle Nedsættelser heri. De væsentligste vare en Reduction af Kostpriserne, og en Indskrænkning af de extraordinaire Udrustninger, som paa Grund af forandrede politiske Forhold ikke længere ansaaes nødvendige. Ministeren gik ind paa disse Ændringer, hvorimod han modsatte sig en mindre Nedsættelse paa Fyrudgifterne. Fyrvæsenet var, som alt viist, tidligere blevet gjort til Gjenstand for Kritik i Rigsdagen; en samlet Plan var senere udarbejdet, men man ønskede nu at faae den slaaet fast i en egen Lov. Alle erkjendte Nødvendigheden af Fyrvæsenets Forbedring, men Overslagene betragtedes som altfor høie, og dette foranledigede, at Udvalget foreslog et Par Nedsættelser, der ogsaa bleve vedtagne. — Forhandlingerne vare iøvrigt uden synderlig Interesse. Ved 3die Behandling forelaae Loven med en Begjæring paa 806,419 Rd., og saaledes blev den voteret.

Forskjellige Gagelove bleve vedtagne i denne Samling. Den første var Loven om Officerernes Landgage. Udkastet bestemte: 1 Vice-Admiral og 1 Contre-Admiral

*) Et foreløbigt Normalbudget, som paa Grund af Forholdene var affattet uden Rigsraadets Medvirkning, udkom under 28de Februar 1856. Marinens Udgifter vare her bestemte til 2,923,705 Rd. for Bienniet, altsaa 1,461,852 Rd. 48 Sk. aarlig.

med respective 4500 og 4000 Rd; 21 Orlogs-Capitainer: en Trediedeel med 3100 Rd., $\frac{1}{3}$ med 2700 Rd. og $\frac{1}{3}$ med 2300 Rd.; 30 Capt.-Lieutenanter: $\frac{1}{3}$ med 1900 Rd., $\frac{1}{3}$ med 1500 Rd. og $\frac{1}{3}$ med 1200 Rd.; 48 Premier-Lieutenanter: $\frac{1}{2}$ med 800 og $\frac{1}{2}$ med 600 Rd.; og 24 Second-Lieutenanter med 500 Rd., foruden de tre Directeurer. En Sammenligning med den endnu gjældende, eller ialtfald ikke ophævede Lov, kan vise de Ændringer, som Udkastet efter Udvalgets Forslag undergik, og som Ministeren ikke modsatte sig. — Forskjellige Indvendinger fremkom imod Loven, og af disse var den væsentligste, at den kun vilde forbedre de Enkeltes Lønninger uden at skaffe en bedre Organisation. Man savnede navnlig Bestemmelser om Avancement og om Reserve-Officerer. For at fremtvinge Noget i denne Retning, stillede et Forslag om istedetfor 26 Orlogs-Capitainer, som Udvalget foreslog, kun at normere 14; men skjøndt dette Forslag tiltalte flere Medlemmer, frygtede man dog, at det altfor pludseligt vilde bryde med det Bestaaende, og Majoriteten fulgte derfor Udvalget. Et Forslag af dette om i Loven at indsætte den Bestemmelse, at den Officeer, der havde fyldt 60 Aar, havde Ret til at gaae af med Pension, blev ikke vedtaget, da en saadan Bestemmelse stod i Strid med den gjældende Pensionslov. Behandlingen af Enkelthederne havde forøvrigt mindre Interesse, og vi skulle ikke dvæle ved de forskjellige Ændringsforslag fra enkelte Medlemmer; Debatten synes os at vidne om, at Raadet i det Hele nærrede et oprigtigt Ønske om at faae et vel organiseret, vel øvet og vel betalt Officeerscorps. Loven blev ved 3die Behandling vedtaget med 38 Stemmer mod 11.

I Lovudkastet om Søgage for de Udskevne vare Satserne satte saaledes: Heelbefarne 14 Rd., Halvbefarne 9 Rd., Søvante $6\frac{1}{2}$ Rd. og Usevante $4\frac{1}{2}$ Rd., men disse forandredes til 12 og 8 Rd. for de Heel- og Halvbefarne og $4\frac{1}{2}$ Rd. for det øvrige Mandskab. Ved For-

andringen gik man ud fra, at der ingen Løn skulde gives for Aftjening af den almindelige Værnepligt, uden for saavidt de Vedkommende medbragte særlige Færdigheder, der benyttedes. Dette var Tilfældet med de befarne Folk, som derfor burde have en Lønning, der dog ikke skulde være fuldt saa stor som den sædvanlige Koffardi-Hyre; medens det ubefarne Mandskab kun skulde have et Vederlag for de Klæder, det sled i Tjenesten. — Loven om Søgage for det faste Mandskab fremkaldte kun en formel Debat ved 1ste Behandling.

Gageloven for Lægerne undergik en heldig Forandring i Raadet, idet Udvalget foreslog en Forøgelse af Underlægernes Antal, der blev vedtaget.

Til Dokken var der i sin Tid af Rigsdagen bevilget 812,000 Rd. Men denne Sum slog ikke til. Der blev derfor i Rigsraadets extraordinaire Samling i 1857 forelagt en Lov om en yderligere Bevilling af 271,000 Rd. til Anlæggets Fuldførelse, der efter en kort Forhandling blev givet.

I Rigsraadets anden Samling blev som Tillæg til Normalbudgettet for Bienniet 1858—60 forlangt 856,000 Rd. Af de af Udvalget foreslaaede Ændringer, der iøvrigt ikke vare af stor Betydning, modsatte Ministeren sig kun to. Det ene var en Tilføielse, at ingen over-complet Officeer fremtidigt kunde ansættes med Gage, som dog blev vedtaget fordi det fandtes urigtigt, efter at en Lønningslov var givet, at vedblive at bevilge flere end de ved den normerede Gager, især da Tilgangen fra Academiet ene afgang af Administrationen. Den anden gik ud paa at stryge 12,000 Rd. til en Baadehavn ved Hesselø, og den blev næsten eenstemmig vedtaget, da Havnen ikke ansaaes nødvendig. — Ministeren stillede til 2den Behandling nogle Forslag om Forøgelser, hvoraf det mærkeligste var et om 300,000 Rd. Tillæg til Materialer og Arbeidskraft; Udvalget tiltraadte dem, uagtet de fremkom saa seent, og de bleve alle vedtagne. — Af

A. Hage var der til Fyrvæsenet stillet en Række Forslag om Nedsættelser, af hvilke især de to vare gennemgribende og eensbetydende med Negtelse af Fyrene paa Romsø og Albuen. Forslagstilleren anerkjendte i sin Motivering Betydningen af gode Fyr, men søgte udførligt at paavise, at Fyrvæsenets Overslag vare ublu og upaalidelige, og han ankede over altfor stor Luxus baade i Bygning og Pasning af Fyrene. Ministeren var ikke istand til strax at imødegaae den skarpe Kritik af Overslagene, der vakte saa megen Opmærksomhed, at der endog stilledes Forslag om at lade Sagen gaae tilbage til Udvalget: et Forslag som dog blev taget tilbage, da Udvalget erklærede, at det ikke vilde kunne skaffe nye Oplysninger. Da Majoriteten af Raadet ikke ansaae det betryggende nok, at Ministeren erklærede, at Overslagene paany skulde blive gennemgaaede, og desuden oplyste, at den Art Arbejder altid udførtes ved Licitation, blev Hages Hovedforslag vedtagne, tilligemed saadanne af de andre, der ikke berørte særdeles vigtige Fyr. Ved Sagens 3die Behandling viste Ministeren, at Hage havde brugt urigtige Tal ved Motiveringen af sine Forslag, men nu var det for seent: det udtaltes, at hvis dette var fremkommet tidligere, vilde Raadet vistnok have bevilget Noget af det Strøgne, men der kunde jo ikke stilles Ændringsforslag til tredie Behandling. Af Budgetforhandlingerne skulle vi iøvrigt kun anføre, at her for første Gang fremkom et Ønske om at faae Værftet og alle dets Forhold undersøgt nærmere i en Commission.

I denne Samling vedtoges Loven om Værftets Sammendragning. Spørgsmaalet havde tidligere jevnlig været berørt, og Alle vare enige om, at det var i høieste Grad ønskeligt at faae Værftet samlet paa eet Sted; men der herskede forskellige Meninger om den Vei, der burde gaaes. Loven vilde en successiv Fraflytning af Gammelholm og Salg af Arealet der til Bebyggelse efter en bestemt Plan; men den havde den Feil, at den opviste

en Underballance *), medens der almindelig var ventet en Indtægt. Det nedsatte Udvalg foreslog derfor at indskrænke Loven til kun at omfatte Masteværftet med Tilliggende som en Begyndelse, man var vis paa vilde give et Overskud, der satte istand til at gaae videre. Marineministeren havde for Marinens Vedkommende Intet imod denne Forandring, men Finantsministeren modsatte sig den bestemt, og Udvalgets Forslag faldt, hvorefter Loven blev vedtaget i den Form, den havde.

Det forlangte Tillæg til Normalbudgettet for 1860—62, der skulde votes i tredje Samling var Danmark-Slesvigs Deel af 998.027 Rdl. hvoraf 361.000 extraordinairt til 3 Kanonbaade, 4 Transportbaade og nogle Skure til disse. Ved Bevillingens 1ste Behandling reistes en Discussion om, hvorvidt de Pengemidler der gaves til Marinen, fik den rette Anvendelse eller ikke. De væsentligste Anker, som bleve fremsatte, vare: at Personellet fik for lidt Øvelse og ikke holdtes i tilstrækkelig kraftig Stand ved et raskere Avancement; at Academiet burde gives en anden Organisation, saa at det ogsaa kom Handelsmarinen tilgode, hvorved det tillige kunde blive billigere; at Administrationen ved Materiellets Udvikling ikke fulgte Flaade-Commissionens Betænkning, men gik frem uden fast Princip; og endelig, at den var utilbøielig til at gennemføre fornuftige Reformer, der kunde bevirke Besparelser, som kunde komme det egentlige Værn tilgode. Der blev fremført hvad der kunde fremføres imod disse Anker, og navnlig blev med Hensyn til Materiellet fremhævet de store Vanskeligheder, som enhver Overgangstid beredte en lille Stat og som forøgedes naar den, som Tilfældet var med os, ikke kunde afvente de Resultater, Udviklingen førte til andetsteds, og hvoraf naturligt Tvivl maatte op-

*) Som bekjendt er Overflytningen til Nyholm foregaaet for en betydeligt mindre Sum end calculeret.

staae, om hvorledes Pengene rettest skulde bruges. Udbyttet af denne Debat fandt sit Udtryk i Udvalgs-Betænkningen, som blandt andet henlede Opmærksomheden paa Officerernes ringe Øvelse og uheldige Aldersforhold, og som tilraadede Afhændelsen af Academiets Gaard og Proviantgaarden, saa vel som Realisation af ældre Seilskibe — Henstillinger — som Ministeren senere lovede at tage under moden Overveielse. De positive Forandringer i Tillægsloven, som Udvalget denne Gang foreslog, vare for de egentlige Flaadeudgifters Vedkommende høist ubetydelige, og den vigtigste var den, at forandre den i forrige Budget indsatte Bestemmelse om de overcomplete Officerer til kun at gjælde dem, der vare antagne til Cadetter efter 1ste Januar 1857, altsaa efter Gagelovens Emanation. Derimod foresloges flere Nedsættelser paa Fyr-Udgifterne. Udvalget mente nemlig, at da der var fremsat bestemt Ønske om en egen Fyr-Lov, burde Raadet, indtil den kom, holde igjen, hvor der var Spørgsmaal om Fyr af mindre Betydning eller om Forandring af Fyrvæsenets Lønningsforhold, og i Henhold hertil foreslog det at negte Bevillingerne til Romsø og Albue-Fyr, skjøndt Overslagene nu vare langt bedre end tidligere, og at stryge forskellige Lønningstillæg. Disse Forslag bleve ogsaa vedtagne, hvorimod et Mindretalsforslag om ogsaa at negte Bevillingen til Hirtshals-Fyr, af Hensyn til dette Fyrs Vigtighed blev forkastet, uagtet man ikke var tilfreds med det Overslag, der her laae til Grund.

Med de Summer, der hidtil af Regjeringen vare blevne forlangte og af Raadet bevilgede, var der ikke Tale om i særlig Grad at fremskynde Overgangen fra Seil til Dampskibs Flaade, som der snart i en halv Snees Aar havde været arbeidet paa. Overgangen gik derfor, som Alle vide, meget langsomt, og da den politiske Situation i Begyndelsen af 1861 antog en truende Character, fandtes det nødvendigt ved extraordinaire Midler at

forøge Dampskibsflaaden. Da Rigsraadet ikke var samlet, blev ved tre allerhøieste Resolutioner forskjellige Summer stillede til Raadighed, og Marinen fik heraf i Foraaret 1861 543,000 Rdl. og i Efteraaret 300,000 Rdl. deels til Udrustninger, deels til »Materialer og Arbeidskraft,« foruden 45,000 Rdl. til en Forlængelse af Heimdals Op- hold i Vestindien. Foruden den forøgede Kraft, det derved blev muligt at sætte paa Værftets Arbejder, bestiltes for nogle af disse Penge de to Pantserskonnerter i England. I Rigsraadets fjerde Samling underkastedes disse Summers Anvendelse vel nogen Kritik, men det blev i det Hele erkjendt, at Situationen havde berettiget til extraordinaire Skridt, og Udvalgets Indstilling om at godkjende Bevillingen blev ogsaa vedtaget.

Foruden de saaledes brugte Midler forlangtes som Tillæg til Normalbudgettet for 1862—64 for Danmark-Slesvigs Vedkommende 1,178,470 Rdl., hvoraf 533,700 Rdl. extraordinært til Maskiner til Peder Skram og flere Skibe, til Udvidelse af Maskinværkstedet, Kanonbaads-Beddinge og Restbetaling paa Pantserskonnerterne. Strax ved 1ste Behandling viste det sig, at denne Bevillingslov ikke tilfredsstillede Raadet, som fandt, at den ikke tilstrækkelig tog Hensyn til Spørgsmaalet om Pantserskibe, der i de sidste Aar var traadt i Forgrunden i alle Mariner, og herom reistes en meget livlig Debat. Alle følte Nødvendigheden af at gaae over til denne nye Art Skibe; men hvorledes? Fra een Side vilde man en hurtig Overgang; man vilde, at man med Kraft skulde kaste sig ind i den nye Retning og fuldstændigt bryde med det Gamle: man skulde saaledes standse al Træskibsbygning, og navnlig ikke gjøre Peder Skram færdig, hvis den ikke kunde pantsres; man skulde, for at faae bedre Raad til det Nye, sælge Seilskibene og Størstedelen af Tømmerbeholdningerne, og indskrænke sig hvor man kunde f. Ex. ved at sælge Academiet og Proviantgaarden; og man skulde endelig ile med at gennemføre de Re-

former ved Værftet, som af Værftscommissionen vare foreslaaede for at fremme Arbejdsdriften. Fra en anden Side blev gjort gjældende, at Pantserpørgsmaalet endnu ikke var modent for os, at dets Betydning blev overvurderet, at de to Momenter ved et Skib: Artilleristyrke og Hurtighed vare langt vigtigere, og at der derfor ikke var Grund til at fremskynde en Overgang, før Spørgsmaalet var mere klaret. Regjeringen erkjendte, at det var nødvendigt at forberede Overgangen, men meente, at det maatte gjøres gradviis, og at man af Hensyn til hvad Øieblikket fordrede, maatte anvende sin største Kraft paa at sætte det Materiel, vi havde, i brugbar Stand. Forhandlingerne vise, at Marineministerens Stilling til Sagen betingedes af Vanskeligheder af en dobbelt Art. Deels saadanne, der vare en Følge af finantsielle Betæneligheder i selve Regjeringen, deels andre af teknisk Natur, idet man i Europa kun havde prøvet de store Pantser-skibe, men derimod ikke de smaae, der kunde egne sig for vore Forhold og Midler. Disse Vanskeligheder forøgedes ved den store Uenighed, der herskede om Spørgsmaalet imellem Marinens to Sagkyndige, der begge vare Medlemmer af Raadet. Den Stemning, der syntes at være almindelig i Forsamlingen, fandt sit klareste Udtryk i et Foredrag af Krieger, som navnlig fremhævede, at efter Bevillingen som den forelaae, vilde man om to Aar ikke være videre end man var, og Raadet maatte søge at skaffe et bedre Resultat af Loven end dette. Medens Sagen var til Behandling i Udvalg, kom Esterretningen hertil om den bekjendte Affaire paa Hampton Rhed, og herved kom et nyt Moment ind. Her var en Løsning af Opgaven: «et lille Pantser-skib» praktisk prøvet; et saadant Skib egnede sig for vore Farvande og kostede ikke mere, end hvad Finantserne med Lethed kunde bære. Et Mindretal af Udvalget tilbød Ministeren at stille et Ændringsforslag om en forøget Bevilling til et Pantserbatteri, men Tilbudet blev ikke modtaget, da

det stod i Forbindelse med en Forandring af paatænkte Arbejder ved Træskibene, som Ministeren ikke vilde gaae ind paa. Derimod bebudede han selv et Ændringsforslag til 2den Behandling, der ogsaa senere kom frem, og som gik ud paa, at der skulde bevilges for Danmark-Slesvig en Sum af 786,900 Rdl. til »bepantsret Søværn», hvorimod Udgiften til Peder Skrams Maskiner da skulde udredes af Normal-Budgettets Summer. Af Udvalget, der havde Forslaget til Betænkning inden det kom til Forhandling i Salen, foreslog et Fleertal at nedsætte Summen til 550,000 Rdl. og istedetfor til »bepantsret Søværn» foreslog det at sætte til »et bepantsret flydende Balteri«, idet det opfattede Ministerens Forslag som en Begjæring til et Forsøg i en bestemt Retning, og antog, at dette kunde gjøres for den mindre Sum. Disse to Alternativer vare Hovedemnet for Discussionen ved 2den Behandling. Ministeren holdt paa den fulde Sum og paa sin Betegnelse af Anvendelsen, fordi man endnu ikke bestemt kunde sige, hvilket Fartøi man burde anskaffe, og det derfor var ønskeligt at have friere Hænder. Han støttedes af flere af Raadets Medlemmer og af to af de andre Ministre, der særligt fremhævede, at der i de politiske Forhold laae en Grund til ikke at indskrænke Bevillingen. Udvalgets Fleertals Opfattelse forsvarede af Tuxen som Ordfører, men navnlig af Krieger: Fleertallet var gaaet ud fra at Budgettet var fremtraadt som et Freds-Budget; men ved Behandlingen af et saadant var det baade Raadets Ret og Pligt at fordre nøiagtig Oplysning om, hvorledes Pengene agtedes anvendte. Fleertallet var dog villigt til uden saadanne Oplysninger at give Midler til et Forsøg i en bestemt Retning, hvorved der kunde tilveiebringes noget Heelt i en begrændset Tid; men det fandt det derimod ikke rigtigt at bevilge Penge til Forandring af det ældre Materiel, førend vel overveiede Planer forelaae; bestandigt under Forudsætning af at det var et Fredsbudget. Gik man ud fra en anden

Betragtning, vilde man fyldestgjøre de Motiver, der hentedes fra den politiske Situation, da var Regjeringens Begjæring aldeles utilstrækkelig, da maatte den have forlangt flere Millioner. Fleertallets Ændring gik dog ikke igjennem; Raadets Majoritet veg tilbage selv for det Ansvar, der kunde ligge i at begrændse Bevillingen saa meget som Ændringen vilde, og Ministerens Forslag blev vedtaget uforandret. Spørgsmaalet om, hvad der skulde gøres med Peder Skram, var naturligviis et fremtrædende Moment i den hele Forhandling. Under Sagens 1ste Behandling holdt Ministeren bestemt paa, at den skulde bygges færdig, som den var; men da der viste sig en stærk Opinion herimod, erklærede han ved Fremsettelsen af sit Tillæggsforslag, at det skulde blive taget under fornyet Overveielse, om den kunde pantsres. A. Hage søgte at fremtvinge et bestemt Løfte om at den under ingen Omstændigheder skulde fuldføres som Træskib og stillede, for det Tilfælde, at Ministeren ikke vilde give et saadant Løfte, et Forslag om at negte den hele Conto »Arbejdsstyrke og Materiel«; men det upraktiske ved Forslaget blev paaviist, og det blev derefter taget tilbage. Den øvrige Budget-Forhandling var, sammenlignet med den Deel, der nu er omtalt, af ringe Interesse, og de andre Ændringer, Loven undergik, vare uden væsentlig Betydning. Vi skulle kun anføre, at i Udvalgsbetænkningen blev Opmærksomheden atter henledt paa de uheldige Aldersforhold i Officeers-Klasserne, der vare gaaede yderligere tilbage, og vilde vedblive at gøre det, hvis ikke Noget gjordes derimod. Udvalget stillede dette Aar bestemt Forslag om at sælge Academiets Gaard, som Raadet vedtog.

I Efteraaret 1863 fandt Rigsraadets femte Samling Sted, og denne Gang blev der forelagt to Bevillingslove: en om et overordentligt Tillæg til det alt voterede for Bienniet 1862—64, og en om et Tillæg til Normal-Budgettet for 1864—66. Den første Lov begjærede 27,541 Rd.

til »Fyllas Togt« til Vestindien, 629,520 Rdl. til bepantsret Søforsvar, og 59,017 Rdl. til Transportbaade; den anden Begjæring var 799,406 Rdl., hvoraf 328,530 extraordinært. En Overførsel fra den anden til den første af nogle af de extraordinaire Summer fandt senere Sted for yderligere at fremskynde Materiellets Udvikling; og et Tillæg til den første Bevilling blev yderligere givet til Udrustninger i Anledning af Krigs-Udsigterne. Da Forhandlingerne om disse to Bevillinger stode i nær Forbindelse, skulle de her betragtes samlede. Discussionen dreiede sig først om, hvad der var gjort, altsaa om Administrationens Virksomhed i de sidste Aar, der af et Medlem, A. Hage, blev stærkt angrebet. Hans væsentligste Anker vare: at Ministeren for de i forrige Samling hevilgede Penge havde kjøbt »Rolf Krake« i Udlandet, hvorved man havde faaet et mislykket Skib, der ikke gjorde tilstrækkelig Fart og som styrede slet; istedetfor at modtage det Tilbud, der var fremkommet fra Burmeister, der lovede et hurtigere Fartøj, hvis Bygning det havde været lettere at kontrollere; at man istedetfor strax at tage fat paa Peder Skrams Bepantsring, havde taget »Dannebrog« først, som ikke var saa godt et Skib, og ikke kunde blive saa hurtigt; at de væsentligste Reformer, som Værftscommissionen havde anbefalet, endnu ikke vare gennemførte, skjøndt de vare nødvendige for at fremme Forretningsgangen; at næsten Intet var gjort for en Overgang til Jernskibbygning, at Personellet var blevet forsømt derved, at der ikke var sørget for tilstrækkelig Øvelse og tilstrækkeligt Avancement, og endelig, at Ministeren tilsidesatte Raadets Beslutninger, og saaledes havde disponeret over Academiets Gaard imod hvad der forrige Aar blev vedtaget. Dette sidste Punkt blev nærmere forhandlet ved en anden Sag, som vi dog ikke her skulle gaae ind paa. Ministeren forsvarede sin Administration imod disse Angreb. »Rolf Krakets« Bestilling i Udlandet var tilraadet af en stor Majoritet i Constructions-

Commissionen; »Dannebrog« blev valgt først til Pantsring, fordi den hurtigere og med ringere Bekostning kunde gjøres færdig; hvad Værftet angik, arbeidedes stadigt paa Gjennemførelsen af Reformer, og en stor Deel var gjort, men Alt kunde ikke gjøres paa eengang; til Øvelser begjæredes hvert Aar saameget som man kunde vente at faae, og for Pengene øvedes saa mange som muligt; for at gjøre mere i denne Retning maatte Officerernes Antal indskrænkes, men Øieblikket var ikke det rette til at røre ved Organisationen. De Anker, der reistes fra andre Sider, indskrænkede sig egentlig til tre. Krieger viste Nødvendigheden af, at der sørgedes for at Raadet blev sat i Stand til fuldstændigt at vurdere den Anvendelse, der var gjort af de bevilgede Penge, Noget, som ikke hidtil var skeet, men som var dobbelt nødvendigt, naar Begjæringerne fremkom uden at Oplysninger gaves forud, og naar de kom paa en Tid, hvor Raadet ikke godt kunde paatage sig Ansvar for en Negtelse. Skete dette ikke, vilde Raadet dog tilsidst nødes til, trods dets Interesse for Marinens Udvikling, at standse med Bevillinger, som gaves iblinde. De to andre Anker fremkom i Udvalgs Betænkningerne, der indeholdt en Misbilligelse af at Fylla var sendt paa Togt, inden Bevillingen var givet, og en Udtalelse om, at der manglede en tilstrækkelig fast Plan for Værftets Arbejder, og Tuxen, der var Udvalgets Ordfører, paaviste senere, hvorledes en saadan formentlig kunde tilveiebringes. — Debatten om, hvad der skulde gjøres, var mindre omfattende. Udvalget anbefalede alle de extraordinaire Midler, hvoraf en større Sum agtedes anvendt til et andet flydende Batteri, der forhaabentlig kunde frigjøres for de Mangler, der unegtelig klæbede ved »Rolf Krake«, og en anden Sum til Pantsring af »Peder Skram«, der skulde udføres efter en vel overveiet Plan. I Salen opkastedes Tvivl, om det var rigtigt saa bestemt at gaae i Retning af Pantserskibe; men herimod indvendtes, at naar man erkjendte, at der maatte handles, nyt-

tede det ikke at opkaste Tvivl, naar intet Bidrag gaves til deres Løsning. Tilskuddene bleve voterede eenstemmig eller mod een Stemme. — De Forandringer, de andre Summer i Bevillingsloven undergik, vare uvæsentlige, og Debalterne derom uden synderlig Interesse. — Inden Sessionen sluttedes, bevilgedes endnu i Anledning af den sig nærmende Krig uden videre Debat 5 Millioner til Hær og Flaade.

Da Krigen viste sig uundgaaelig, vare de Midler, Regjeringen havde faaet bevilgede, naturligviis ikke tilstrækkelige, og den maatte atter ved en allerhøieste Resolution søge Bemyndigelse til at anvende ikke-bevilgede Penge. For Marinens Vedkommende gaves herved en Sum til Indkjøb af Pantserfregatten »Danmark.« Da Rigsraadet*) samledes i 1864, blev dette Kjøb Gjenstand for en Forhandling. Ingen bebreidede Regjeringen, at Beslutning om Kjøbet var taget, tvertimod, det blev udtalt, at et Fleertal i det Udvalg, der havde Sagen til Betænkning, havde glædet sig over, at den havde havt Kraft og Mod til at beslutte; men der opkastedes Tvivl, om det senere, da Contracten skulde underskrives, og det havde viist sig, at der ikke var Udsigt til at faae Skibet ud under Krigen, ikke havde været rettest at træde tilbage, ligesom det ogsaa blev frembævet, at Skibet havde været dyrt. Endelig fremkom fra et Medlem, Bille, en Bemærkning om, at det næppe var rigtigt af Regjeringen at troe, at den i sidste Samling givne Bevilling til et Pantserfartoi stod uberørt af dette Extra-Kjøb, saa at den uden videre kunde anvendes til Kjøb af et andet Skib i Frankrig; tillige forekom det ham ikke at stemme med Afvæbningen tillands, at man vedblev at købe Pantserskibe, og man burde maaskee vente med at komme for langt ind i en

*) Efter Forfatningen af 18de November 1863 bestod Raadet af Landsting og Folkething. De to Things Forhandlinger skulle dog her behandles under eet.

bestemt Retning, til en fuldstændig Forhandling om det fremtidige Forsvarsvæsen havde fundet Sted. — I Anledning af disse forskellige Bemærkninger blev det af Ministeren og af Monrad nærmere oplyst, hvorledes Situationen var, da man købte; Ministeren indrømmede, at »Danmark« havde været dyrt, men det laae i Forholdenes Natur, og ved et eventuelt Salg af Skibet vilde man vistnok faae næsten det samme for det, som man havde givet; endelig oplyste han, at Pantserskibet fra Frankrig kun skulde modtages, hvis det tilfredsstillede. — Afholdelsen af Udgifterne blev efter Forhandlingerne godkendt af Raadet.

Udover de Midler, der saaledes uden Rigsraadets Bevilling vare skaffede tilveie og forbrugte, forlangte Regeringen en Bevilling af overordentlige Indtægter og Udgifter for Biennet 1864—66. I Loven herom var Marineministeriets Udgift sat til 3,128,000, men dette Beløb blev som Følge af Freds-Udsigterne nedsat til 1,525,000 Rd., hvortil dog kom en Forøgelse af 675,000 Rd. til Restbetaling paa »Danmark«. Forhandlingerne om Loven vare væsentlig af politisk Indhold, og skulle derfor her forbigaaes.

Af andre Forhandlinger om Marinen i denne Samling skal kun nævnes et Par Interpellationer om Krigsførelsen. Man ydede under disse Administrationen Anerkjendelse for den Kraft og Hurlighed, hvormed der var rustet; men fremførte tillige enkelte Anker imod den, af hvilke skal anføres: at der ikke var sendt Forstærkning til Vesterhavssøerne; at der ikke efter Vaabenstilstanden var sendt en Styrke mod Østerrigerne i Nordsøen; og at ved Ordens-Uddelingen efter Helgolands-Affairen Chefernes Indstillinger vare blevne tilsidesatte. I Henseende til den sidste Anke viste Ministeren den Fremgangsmaade, der var blevet anvendt; de to første foranledigede en klar Meddelelse om de Principer, der havde været ledende ved Stridskræfternes Fordeling, der gjorde det umuligt at

sende meer til Nordsøen, end skeet var. Betræffende de enkelte Begivenheder tilføes, fremkom Bemærkninger om, at Helgolands-Affairen formeentlig var bleven for tidligt afbrudt, og over det ringe Udbytte, »Niels Juels« Sendelse til Kanalen havde givet; og endelig udtaltes en skarp Kritik over Tabet af Als. De første Bemærkninger vare ikke vanskelige at besvare; angaaende Begivenhederne ved Als meddelte Ministeren, hvad han efter Rapporterne kunde, om Marinens Deeltagelse i Kampen, men det var ikke underligt, at Meddelelserne ikke betragtedes som fyldestgjørende.

Der staaer endnu tilbage at omtale Forhandlingerne paa Rigsraadets sjette ordentlige Samling i afvigte Foraar, hvor den første Bevillingslov efter Freden blev vedtaget. Det var et toaarigt Budget der blev fremlagt,^{*)} men det indeholdt en Bestemmelse om, at forsaavidt Forfatningssagen var endt inden en vis Tid, gjaldt Bevillingen kun for det første Aar; det var altsaa væsentlig Udgifterne i det første Aar der var Tale om — de vare i Udkastet satte til 1,813,944 Rd., hvoraf 1,573,943 directe vedrørte Flaaden — og her skal med Hensyn til det andet Aar kun bemærkes, at da man ikke ønskede formelt at give en Bevilling for det andet Aar, som kunde bruges, men vilde være sikker paa, at en ny Forhandling under alle Omstændigheder skulde finde Sted, bleve flere Poster heelt strøgne eller holdte aabne for det sidste Aar, dels saadanne, hvorom nærmere Oplysninger først senere kunde gives, dels saadanne, der vedrørte Forhold, som man antog burde forandres. Med Hensyn til Bevillingen for det første Aar udtaltes det saavel i Salen som i Udvalgs-Betænkningen, at der var al Grund til ikke at foretage nogen væsentlig Forandring i de til selve Flaaden bestemte Udgifter, og disse Summer indskrænkedes derfor høist ubetydeligt; den anden Deel af Budgettet undergik een ikke uvæsentlig

^{*)} Normalbudgettet traadte ud af Kraft den 1ste April 1866.

Forandring, den, at Beløbet til et Fyrskib ved Sjællands Rev blev strøget, men af Debatten fremgik, at Negtelsen kun var foreløbig. Den betydeligste Ændring i Loven var imidlertid den Form, hvorunder Material-Contoen blev bevilget. Tidligere var den voteret med en rund Sum, som Ministeren havde havt fri Disposition over; der var vel ordentligviis bleven forlangt Oplysninger om, hvorledes Contoen agtedes anvendt; men disse havde aldrig været fuldstændige, hvad der, som ovenfor er omtalt, havde fremkaldt Indsigelser fra Raadet. Ønsker om at stille Administrationen mere bunden end hidtil i Henseende til Midlernes Anvendelse, havde længe været nærede, og de forhøiedes ved to Omstændigheder; den ene var den, at Ministeriet uden særlig Forhandling med Raadet havde begyndt Pantserværkstedet, den anden var den, at Statsrevisionen havde paaviist, at Marineministeriet med stor Frihed foretog Omposteringer i Regnskaberne fra en Conto til en anden for at faae de forskjellige Conti til at stemme med Bevillingerne. Udvalget foreslog derfor nærmere at betegne, hvorledes de til Arbeidskraft og Materialer bevilgede Penge skulde anvendes ved at fordele dem paa ni forskjellige Underconti, hvortil kom en tiende, der skulde tjene til at supplere mulige Savn paa de andre. Med Hensyn til Anvendelsen foresloges derhos den væsentlige Forandring, at en Sum, der var begjæret til Paa-begyndelsen af endnu et Pantserkib, skulde bruges til et mindre Skib af denne Art og ikke, som af Ministeren paatænkt, til et større. Som Supplement til Bevillingen skulde tillige optages i Loven en Værdi-Angivelse af Material-Beholdningen ved Aarets Begyndelse og Slutning. Ministeren gik ind paa denne Ordning, som ogsaa blev vedtaget. Der udtaltes i Folkethinget, at Udvalgets Forslag ikkun var et første Skridt, og at det ikke var at vente, at den Maade, Tanken var udført paa, vilde vise sig heelt tilfredsstillende, og i Landstthinget anførtes vægtige Grunde imod den valgte Form; men om Hovedtanken vare Alle

enige. — En anden væsentlig Ændring i Loven var Forøgelsen af den Sum, der ved eventuelt Salg af »Danmark» skulde stilles til Marinens Disposition. Ministeren havde i Loven sat en Sum af 1,200,000 Rd., der af Udvalget, som gik ud fra, at Meningen var at anskaffe et mindre Pantserskib, foresloges nedsat til 1 Million; men af et Medlem, Klein, stillede til anden Behandling et Ændringsforslag om at stille hele Summen til Raadighed. Der førtes i begge Thing en levende Debat om disse forskellige Alternativer. Alle samstemmede i, at »Danmark» ikke burde udgaae af Flaadens Tal uden at erstattes af et ligesaagodt Værn; men hvad der kunde betragtes som ligesaa godt, deroim herskede Uenighed, og der var en stærk Stemning for ikke at blive staaende derved, men gaae videre og desuden lade Marinen nyde godt af, hvad der kunde indvindes ved Ombytningen. Det fremgik klart af Forhandlingerne, at Ministeren havde begrundet sin Begjæring af Hensyn til Finantsministeren, og heri laae Grunden til, at han ikke bestemt sluttede sig til Kleins Forslag; hvis han havde gjort det, kan der næppe være Tvivl om, at det var blevet vedtaget, nu faldt det med 47 Stemmer mod 40; det bevirkede imidlertid, at efter en nærmere Conference mellem Ministeren og Udvalget, blev ved 3die Behandling tre Fjerdedeele af den eventuelle Salg-Sum stillet til Disposition istedetfor 1,200,000.

Nogle Forandringer, som Folkethinget havde vedtaget i Loven, blev annullerede af Landstinget, og foranledigede for første Gang i vor constitutionelle Historie at Budgettet kom tilbage til Folkethinget. Af disse Forandringer skulle vi anføre, at General-Adjutanten og Chefen for Officeers-Corpsset skulde udgaae, og at en Bestemmelse om, at ingen Lieutenanter eller Underlæger i Bientiet maatte gives fast Ansættelse, skulde tilføies. De vare vedtagne, deels for at indføre Besparelser, hvor det antoges at kunne gjøres, deels, for den førstes Vedkommende, af

constitutionelle Hensyn. Efterat Sagen var kommet tilbage fra Landstinget, fastholdt Folkethinget kun den sidstnævnte Bestemmelse, Landstinget fraraadede den dog igjen, og i det derefter nedsatte Fælleds-Udvalg stemte Majoriteten for Landstingets Afgjørelse.

Hvad Forhandlingerne om dette Budget i det Hele angaaer, maa man være lidt vaersom med at drage altfor bestemte Slutninger fra dem til Repræsentationens Stilling til fremtidige Budgetter. Det er vel sandt, at skjøndt de egentlige Flaadeudgifter, trods at Landet var formindsket 37%, kun vare 13 à 14% mindre end Gjennemsnittet af de sidste ti Aars Bevillinger, bleve de dog bevilgede uden nogen væsentlig Afkortning; men fra enkelte Sider blev det udtalt, at Marinen ikke kunde vente at faae en saa stor Bevilling under normale Forhold. Det var især i Landstinget at Spørgsmaalet om Størrelsen af fremtidige Budgetter blev berørt; noget bestemt blev vel ikke anført, — Organisationsplanen laae jo ikke for, og alle de Momenter, der maatte tages i Betragtning, kunde ikke bringes ind i en Debat om et enkelt Budget, — men enkelte Antydninger kom frem, der dog afvege betydeligt fra hinanden. Men saameget synes med Bestemthed at fremgaae af Forhandlingerne, at det var den herskende Mening, at Flaaden er Landets Hovedværn, at der bør anvendes saameget paa den, som det er finantsielt muligt, og at navnlig enkelte Poster f. Ex. Udrustnings Contoen ikke paa nogen Maade kan nedsættes nu eller senere.

Idet vi slutte denne Oversigt over Repræsentationens Forhandlinger om Marinen, hvori vi troe at Intet Væsentligt er forbigaaet, føle vi fuldt vel de store Mangler, af hvilke vor Fremstilling lider. Men vi haabe, at den dog kan bidrage til en rigtigere Opfattelse af Repræsentationens Virksomhed, end den man stundom træffer, og til derved at styrke den Tillid til den, som vi troe det vilde være heldigt at finde i alle Classer af Folket, og som den fra Marinens Side sikkert fortjener. Thi vi troe, at det maa

være klart af de her skildrede Forhandlinger, at de Vanskeligheder, Marinen i sin Udvikling har havt at kjæmpe med, ikke stamme fra Repræsentationen, og der er ingen Grund til at troe, at den i Fremtiden vil optræde anderledes, end den hidtil har gjort.

Det er ikke den, men Finantsbestyrelsen, der har holdt Pengemidlerne inden saa snevre Grændser, at vi kun have kunnet gjøre smaa Skridt fremad, og den er ogsaa uskyldig i den Uklarhed, der har været om, hvilken Vei, der skulde følges, saa at man gik snart i een Retning, snart i en anden; hvoraf Følgen er bleven, at vor Flaade skjøndt det fra alle Sider har været sagt, at vi ikke havde Raad til Experimenter, tæller en Repræsentant for de fleste Experimenter, der ere forsøgte i Europa. Det er denne Art Vanskeligheder, det gjælder om at fjerne: lykkes det, da er det at vente, at den forestaaende Forhandling mellem Regjering og Repræsentation vil føre til et kraftigt Søværn.

Soslaget ved Lissa.

Ved Lieutenant C. Bruun.

(De officielle Actstykker efter *revue maritime & coloniale*.)

I.

Officiel Rapport fra Viceadmiral Tegethoff til den øster-
rigske Regjering 3 Dage efter Slaget.

Fasana's Rhed d. 23de Juli 1866.

Jeg har herved den Ære at indsende min foreløbige Rap-
port over Slaget ved Lissa, den 20de Juli.

Jeg vil ikke kunne sende den detaillerede Rapport,
førend jeg har modtaget de specielle Rapporter fra hvert
Skib*).

De Telegrammer, som jeg modtog den 19de Juli
fra Commandanten, General de Zara, og som meldte
mig den sardinske Flaades vedvarende Bombardement af
Øen Lissa, overtødede mig om, at Fjenden ikke ved sit
Angreb paa Øen Lissa tilsigtede, hvad jeg i Begyndelsen
antog, en Diversion for at faae mig til at forlade min
Operationsbasis og derved sikre sig Frihed til at agere
i den nordlige Deel af det adriatiske Hav — men at
han virkelig stræbte at bemægtige sig denne Ø.

*) I October-Heftet af det østerrigske Tidsskrift for Søvæsen gives
en Fremstilling af Slaget, der vel kan antages at have taget
Hensyn til senere officielle Actstykker; men den indeholder ikke
noget Væsentligt, som ikke findes i denne Rapport.

Red.

Som Følge heraf lod jeg min Eskadre stikke i Søen henimod Middag samme Dag, og salte Cours efter Øen Lissa. Den 20de Juli Klokken 7 Formiddag meldte Ud-kiggene, at flere Dampere vare i Sigte; men kort efter skjulte en Regnbyge fra SV. dem for os.

Søen var i dette Øieblik saa svær, at Pantsereskibene af 2den Klasse og Pantserfregatten »Salamander« maatte lukke deres Porte. Da vi nærmede os Lissa, som giver Læ for Sø fra Syd, og Vinden tillige gik NV., blev Søen mere rolig, og henimod Kl. 10 klarede det op.

Vi saae nu Fjenden under Øen, deelt i to Grupper, der, som det syntes, søgte at forene sig. Efter Fangernes senere afgivne Forklaringer befandt de ikke pantsrede sardinske Fregatter sig under Comisa for atter at landsætte Tropperne; thi den fjendtlige Øverstbefalende havde øiensynligt havt til Hensigt at angribe Øen Lissa paa den Dag med hele sin Styrke, og tage den. I den Hensigt vilde han landsætte sine Tropper paa dette Sted og ved »Porto-Manego« medens Pantserflaaden havde Ordre til at angribe Byen Lissa's Forskandsninger. Den Øverstbefalende for den sardinske Flaade, Admiral Persano, var imidlertid itide blevet underrettet om, at den keiserlige Eskadre var gaaet ud fra Fasano. Efter Fangernes Ud-sagn havde en telegraphisk Meddelelse fra et Punkt paa Istriens Kyst til Brindisi og herfra med en hurtigløbende Dampet meldt det til den sardinske Flaade. Den fjendtlige Flaades Evolutioner forklares naturligt ved det Factum, at Skibene udfor Lissa bestræbte sig for at forene sig med dem, der befandt sig ved Comisa.

I kort Tid udviklede den fjendtlige Flaade sig i Kjølvandslinie, styrende NØ., med den mægtige Pantserdivision i Spidsen.

Vi nærmede os hurtigt Fjenden, og jeg havde ikke Tid at gjøre det Signal til Eskadren, som jeg havde bestemt i Forveien: »Vi maae seire ved Lissa«; men skyndte mig at tage de nødvendige Dispositioner.

Den østerrigske Eskadres Slagorden var følgende: Skibene, classificerede efter deres Rang, formerede 3 Divisioner, nemlig: Pantserdivisionen, derefter kom de store Træskibe og sidst de mindre Træskibe. Disse Divisioner, Pantserdivisionen i Spidsen, vare rangerede »en échelon«, den ene følgende den anden med en frem-springende Vinkel. Jeg lod øieblikkeligt Afstandene regu- lere, lod signalisere »Klart Skib« og »forøger Farten«. Til Pantserdivisionen gav jeg Befaling: »At løbe imod Fjenden og sænke ham«. Den fjendtlige Linie desflerede nu foran vor Eskadre, og det forreste Skib »Principe-di- Carignano«, commanderet af Contreadmiral Vacca, aabnede først Ilden, dog uden synderlig Virkning; den besvaredes strax af de nærmeste østerrigske Skibe. Ilden blev snart almindelig. Den sardinske Linie blev gjenembrudt af vor Pantserdivision, og Kampen udviklede sig paa alle Punkter. De Skibe af Fjendens Pantserdivision, der befandt sig foran det Punkt, hvor Linien var bleven brudt, dreiede mod Nord; denne Bevægelse bragte vore Træ- skibsdivisioner i en kritisk Stilling. Jeg lod derfor lige- ledes vor Pantserdivision dreie Nord efter, for at frigjøre de to andre Divisioner og bringe de af Fjendens Pantser- skibe, der vare adskilte fra den øvrige Flaade, under en Krydsild.

Imidlertid fortsatte Divisionerne af Træskibe deres Marsch og skaffede sig Plads forbi Fjendens Pantser- skibe, og vore Fregatter og Kanonbaade havde rigelig Leilighed til at maale sig med Fjendens Pantser-skibe.

Linieskibet »Kaiser«, førende den Commanderendes Stander for 2den Division, Linieskibs-Capitain Petz, har paa een Gang været engageret med 4 af Fjendens Pantser- skibe. Uden at betænke sig løb Capitain Petz tvers paa et af disse Skibe, paa samme Tid som han overøste de tre andres Skrog med en convergerende Ild, og det under Omstændigheder, der vel vare istand til at sætte hans Besætnings Mod og Udholdenhed paa Prøve. Ved

Sammenstødet faldt Fokkemasten, som i Faldet knækkede Skorstenen og gjorde store Ødelæggelser paa Dækket, uden dog at saare en eneste af de Folk, som opholdt sig der. Den knækkede Mast, hvis Gods dækkede Skorstenen, truede os med en frygtelig Ildebrand.

Takket være Besætningens Tapperhed, kunde Chefen bane Vei for sit Skib og hele sin Division gennem Fjendens overlegne Styrke. Kampen blev mere og mere almindelig, og det blev umuligt at opfatte Enkelthederne, da Skibene med fuld Fart løb imellem hverandre, saa at det var vanskeligt at skjelne Ven fra Fjende, endskjøndt man paa begge Sider havde heist Flag paa Toppen. Heldigviis vare de sardinske Pantserskibe i Almindelighed malede med graa Farve.

Den sardinske Træskibsddivision havde ene bevaret en vis Orden under Øen Lissa, styrende NV., og leilighedsviis vexlende Lag med de keiserlige Skibe, der passerede den.

Under denne almindelige Jagt lykkedes det Chefen paa mit Admiralskib, Linieskibscapitain, Baron Max de Sternek, ved sit Mod og sin Dygtighed, i Løbet af en halv Time at løbe imod 3 af Fjendens Pantserskibe, af hvilke to lede betydelig Skade; Flaget paa det ene af disse blev revet af; det tredie »El Re d'Italia«, et af de største Skibe i den italienske Flaade, blev knust under Vandet og sank 2 Minutter efter med sit Mandskab. Ulykkeligviis maatte jeg opgive at frelse de Folk, der svømmede omkring; thi, angrebne fra alle Sider, maatte vi først og fremmest tænke paa vor egen Sikkerhed.

Under denne Kamp blev et sardinsk Pantserskib stukket i Brand af vore Projectiler, og den fjendtlige Pantser-Eskadre syntes at ville samle sig for at medtage og dække det brændende Skib.

Jeg lod give Signal til Skibene under min Befaling, ligeledes at samle sig og at formere i 3 Colonner for at styre NØ., de to Træskibs-Divisioner beskyttede af

Pantser-Divisionen, medens Dampskibet »Elisabeth« fik Ordre til at assistere Linieskibet »Kaiser«, der var blevet stærkt medtaget.

Imidlertid havde den sardinske Flaade, efter at have trukket sig tilbage til en Afstand af 3 à 4 Quartmiil, atter taget Kjølvandslinien og manøvrerede for at tage det brændende Skib med sig, hvilket ogsaa lykkedes, da dette Skib endnu var istand til at bruge sin Maskine.

Efter at have vexlet nogle Skud vendte den sardinske Flaade vesterpaa, og saaledes ophørte Kampen, der havde varet fra Klokken 10³/₄ F. M. til Klokken 2 E. M.

Mit Maal var naaet: Blokaden af Lissa var hævet.

Klokken 2¹/₂ E. M. saa man det brændende Pantser-skib springe i Luften og forsvinde i Bølgerne.

Efter Fangernes modsigende Beretninger maa dette Skib være »El Palestro« eller »El principe-di-Carignano«; i ethvert Tilfælde var det et Skib med 10 à 12 Kanoner i Laget.

Jeg opgav en Forfølgning, der vilde have været uden Resultat, og styrede til Havnen St. Georgio paa Lissa. Som en Følge af den store Forskjel i Farten, der finder Sted blandt Skibene under min Commando, forekom det mig umuligt at forfølge Fjenden samlet og med Hurtighed og begynde en ny Kamp. At holde Søen om Natten, havde været unyttigt og vilde have foraarsaget et stort Forbrug af Kul, hvilket vi saa meget mere burde undgaae, som Lissa ingen Midler har til at erstatte Tabet. Opholdet i Havnen tillod os strax at foretage de mindre Reparationer og at holde Eskadren samlet, rede til at maale sig med Fjenden, hvis denne næste Dag skulde prøve at fornye Kampen.

Vi benyttede den følgende Dag til at undersøge Skibene og foretage de nødvendigste Reparationer.

Paa Linieskibet klarede man Bougen for Resterne af Bogsprydet, og Dækket for Fokkemasten og dens Takkelads, og man fik Skorstenen paa Plads igjen. Pantser-

skibet »Erkehertug Ferdinand Max», fik et Anker ombord fra Frægatten »Schwarzenberg» for at erstatte det ene Krananker, der ved Sammenstødet var blevet ubrugeligt.

De Haardtsaarede bleve bragte iland; de, der kunde transporteres, bleve med Dampskibet »Venezia» sendte til Spalatro og Zara. De Faldne bleve begravede med militair Honneur.

Dag og Nat holdt de Skibe, der havde Forpost-tjenesten, Søen; Kanonbaaden »Dalmatien» og Hjuldampskibet »Elisabeth» bleve sendte ud at undersøge Valpladsen og Kysterne for at redde de Folk, der muligen havde overlevet det fjendtlige Skibs Forlis.

Den Dag, paa hvilken Slaget havde staaet, kunde man endnu om Aftenen fra Monte-Hamm see den fjendtlige Flaade; den var fuldkomment ude af Sigte den næste Dag, den 21de Juli. Da jeg ikke lige til Solnedgang havde seet Spor af Fjenden, og da han ikke syntes at ville prøve noget nyt Angreb paa Lissa, var mit Arbeide foreløbigt fuldført, og efterat Linieskibet »Kaiser» havde fuldført sine Reparationer, lod jeg henimod Kl. 8 Aften Eskadren gaae tilsøes, for atter at indtage sin tidligere Position paa Rheden ved Fasana, der bør være min Operationsbasis.

Fjendens Styrke var ved det første Sammenstød bleven anslaaet til 12 store Pantserskibe og i det Hele til 27 à 30 Skibe.

Imidlertid var, efter Udsagn af den Deel af »Re d'Italia's» Mandskab, der har været istand til at frelse sig til Lissa's Kyst, da dette Skib gik tilgrunde, Antallet af store Pantserskibe 12, iblandt hvilke befandt sig Taarnskibet »Affondatore»; Antallet af let pantsrede Skibe 3, og af Træskibe: 8 Fregatter, 6 Dampskibe og 3 Transportskibe — tilsammen 32.

Den fjendtlige Flaades Armering bestod efter Fanernes Beretning, som ogsaa efter hvad man kan dømme af de Stykker af Projectiler, der ere fundne paa for-

skjellige Punkter af Øen Lissa eller ombord paa vore Skibe, af Kanoner af sværeste Kaliber og ganske ny Construction. Man har fundet Projectiler fra 80 til 300 Punds Vægt. Man forsikrer, at »Affondatore» havde 600 *N*dige Kanoner.

Jeg har anseet det for min Pligt, umiddelbart efter Slaget, at tilkjendegive for Flaadens Besætninger, uden Hensyn til Rang, min Tilfredshed og min Tak. Alle, Chefer, Officerer og Mandskaber have gjort deres Pligt; de have kjæmpet med en Tapperhed, en Ro og en Udholdenhed, som selv Fjenden ikke vil kunne negte sin Hyldest.

Deres Opførsel fortjener saa meget mere Roes, som den største Deel af Skibene kun have været kort Tid udrustede, og for mange af dem var der kun et Tidsrum af 3 Uger mellem deres Udrustning og Kampen. Man maa heller ikke glemme, at de vidste, da de gik til Slaget, at de skulde kjæmpe mod en Fjende, der var dem overlegen i Materiel, og at kun moralsk Styrke og Sømandsdygtighed vilde være istand til at opveie denne Overlegenhed.

Vilhelm Tegethoff.
Vice-Admiral.

II.

Rapport over Angrebet paa Lissa og Søslaget den 20de Juli 1866.

Afattet af den Commission, som den italienske Regjering nedsatte for at undersøge Affairen ved Lissa.

Florents den 4de August.

Nærværende Rapport er affattet efter følgende Documenter:

Nr. 1. Rapport fra Hs. Exc. den øverstcommanderende Admiral, angaaende Kampene mod Fæstningsværkerne paa Øen Lissa.

- Nr. 2. Rapport fra Hs. Exc. den øverstbefalende Admiral om Sø-Slaget ved Lissa.
- Nr. 3. Uddrag af de officielle Skibsjournaler fra hvert af de Skibe, der have deeltaget i disse Affairer.
- Nr. 4. Private Journaler, førte af Flaadens Skibschefer.
- Nr. 5. Uddrag af Flaadens Signal-Protocoller.
- Nr. 6. Forhøret angaaende Tabet af «Re d'Italia» og «Palestro»

Alle disse Documenter, der fortiden benyttes af Retten, har Regjeringen derfor ikke kunnet offentliggjøre i deres Heelhed.

»Den 16de Juli Kl. 3 E. M. afgik Flaaden fra Ancona for at gribe Offensiven mod Fjenden. Dens første Operation bestod i at bemægtige sig Øen Lissa.

»Følgende Skibe vare underlagte Hs. Exc. Admiral Persano's Commando: 11 Panterskibe, 4 Træ-Skruefregatter, 1 Træ-Skrueskonnert, 2 Hjulcorvetter, 4 Avisodampskibe, 4 Kanonbaade, 1 Hospitalskib og 1 Proviantskib.

»Fregatten »Garibaldi» blev efterladt i Ancona for at reparere sin Maskine, og Avisoen »Cristophoro-Colombo» til Observationstjeneste paa Rheden.

»Chefen for Værftet fik Befaling til at sende de Skibe, som Tid efter anden maatte ankomme til Ancona, til Flaaden.

Avisodamperen »Flavio-Gioja» fik Ordre til at holde krydsende ved Gargano for at føre »Affondatore», der allerede var paa Veien fra Brindisi til Ancona, til Lissa.

»Messagino» med Flaadens Stab ombord blev sendt til Lissa for at recognoscere denne Ø.

»Resten af Flaaden styrede mod Lossino, indtil det blev mørkt, for at vildlede med Hensyn til dens virkelige Bestemmelse.

»Den 17de ved Solnedgang ankom »Messagino» til den bestemte Rendezvous Plads, efter at have udført sit Hverv, at recognoscere Beliggenheden og Armeringen

af de Batterier, der forsvare Indløbene til Lissa-Havn, St. Giorgio, og til Havnen Comisa paa S. V. Siden af Øen. —

Følgende Dispositioner bleve derefter meddeelte:

1. At Contreadmiral Vacca med Pantsereskibene »Principe-di-Carignano», »Castelfidardo», »Ancona» og Hjulcorvetten »Guiscardo», skulde angribe Befæstningerne ved Porto-Comisa i den Hensigt at gjøre en Diversion, beskæftige Øens Garnison paa alle Puncter, og forberede et Sted til Landsætning af Expeditionscorpset, hvis dette ikke skulde lykkes andetsteds.

2. At Viceadmiral Albini med Træfregatterne »Marie Adelaide», »Gaeta», »Duca di Genova», »Vittorie Emanuele» og Corvetten »St. Giovanni» skulde forsøge at land-sætte Expeditions-Corpset, under Commando af Capt. Monale ved Porto Manego, der ligger bag Havnen St. Giorgio paa Nordsiden af Øen, efter at have bragt Batteriet San-Vitto, som forsvare den, til Taushed.

3. At Flaadens Hovedstyrke, nemlig 8 af Pantserfregatterne, Hjulcorvetten »Ettore-Fieramosca» og Avisoen »Messaggero», under Commando af den en chef Commanderende, skulde angribe Havnen San-Giorgios Batterier; 4 Pantserfregatter skulde tage Stilling paa den vestlige Side af denne Havn under Commando af Capitain Ribotti, og de 4 andre paa den østlige Side under Admiral Persanos umiddelbare Ledelse.

4. At Kanonbaadene, under Commando af Capitain Sandri, skulde begive sig til Lessina for at overskjære den submarine Telegraph fra Lissa, ødelægge Kysttelegrapherne og forhindre al Communication mellem Lissa og Naboøen Lessina.

5. At »Exploratore» skulde forblive paa Forpost mellem Klippen Perno, San-Andrea og Pynten af Planca; Avisoen »Stella-d'Italia» mellem San-Andrea og Pelagosa; »Indipendenza», Proviantskib, og »Washington» Hospi-

talskib skulde forblive i Nærheden af Klippen Bussi til Disposition. —

Den af den commanderende Admiral saaledes ud-kastede Angrebsplan, skulde tage sin Begyndelse ved Daggry den 18de. Paa denne Dag stødte ogsaa Fregatten »Garibaldi« til Flaaden, som Kl. 11 Fm. befandt sig paa de bestemte Poster. Contreadmiral Vacca begyndte Angrebet mod Porto-Comisa, og Afdelingen af Pantserskibe, under Commando af Linieskibscapitain Ribotti, der var gaaet østen om Øen, aabnede ogsaa snart efter Ilden mod San-Giorgio's Forter fra Nordsiden, medens Admiral Persanos Styrke angreb fra Sydsiden, saa at alle San-Giorgios ydre Forter bleve engagerede. Kl. 1½ Em. forsvandt Flaget fra Fortet San-Giorgio, som taug ligesom alle de andre Forter udenfor og ved Indløbet til Havnen, med Undtagelse af Telegraphtaarns-Batteriet, hvis Høide ikke tillod vore Skibe at beskyde det med Virkning. »Formidabile« fik nu Ordre til at ankre med Spring ved Indløbet til Havnen, og Fregatterne »Maria-Pia« og »San-Martino« til at gaae ind i Havnen for at optage Kampen med de indre Batterier, som endnn vedligeholdte en levende Ild.

Contreadmiral Vacca blev nødt til at opgive Angrebet paa Porto-Comisa paa Grund af Landbatteriernes Høide, og begav sig til Porto-Manego for at understøtte de ikke pantsrede Skibe, som ligeledes paa Grund af Forternes høie Beliggenhed ikke havde haft Held med deres Foretagende. Paa samme Tid som den commanderende Admiral sendte Ordre til Contreadmiral Vacca om at angagere Garnisonen i Porto-Comisa med mindst een Fregat, for at den ikke skulde komme Garnisonen i Porto San-Giorgio til Undsætning, saa forenede den Styrke, som han commandede, sig med de øvrige Pantserskibe ved Porto San-Giorgio og aabnede Ilden imod Telegraph Batteriet og de øvrige i Havnens Indre opkastede Batterier. —

En anden Ordre blev sendt til Viceadmiral Albini, om at han skulde forene sig med den Øverstcommanderende for at effectuere en Landgang ved Carober Syd for Porto San-Giorgio. Kl. 6 Eftm. fortsatte Contreadmiral Vacca med sine Skibe endnu Beskydningen, og Resten af Flaaden blev samlet for at danne en Frontlinie. Flaaden forøgedes kort efter med den første Deling af Pantserskibe, med Skruefregatterne og med Kanonbaadsflotillen under Commando af Fregatcapitain Sandri, der fuldstændigt og godt havde udført sit Hverv. Al Forbindelse mellem Lissa, Lessina og Fastlandet var afbrudt, og en Depesche fra Triest kom til Flaadens Kundskab, hvorved man erfarede, at den fjendtlige Flaade var stukken i Søen om Aftenen for at begive sig til Lissa.

Den næste Dag, den 19de, blev først Contreadmiral Vacca's Pantserskibe og dernæst Skruefregatterne sendte mod Batterierne, som Fjenden om Natten havde istandsat. Paa samme Tid stødte til Flaaden Dampfregatterne »Principe-Umberto» og »Carlo-Alberto«, Hjulcorvetten »Governolo» og »Affondatore«, der kom fra Brindisi og Ancona. Med disse Forstærkninger udgjorde Landgangsstyrken omtrent 2200 Mand, og Admiralen, som fandt det rigtigst, ikke at vente længere, for ikke at blive overrasket af den fjendtlige Flaade, befalede:

1. At den ikke pantsrede Deel af Flaaden tilligemed de smaae Kanonbaade skulde berede sig til øieblikkeligt at iværksætte Landgangen, hvis Ledelse betroedes Admiral Albini.

2. At »Terribile» og »Varese» skulde angribe Porto-Comisa blot i den Hensigt at beskæftige Garnisonen ved dens Batterier.

3. At »Formidabile» skulde gaae ind i Havnen for at bringe de Batterier, der endnu gave Ild, til Taushed.

4. At Contreadmiral Vacca med »Principe di Carignano», »Castelfidardo» og »Ancona» skulde understøtte »Formidabile» i dens Angreb.

5. At «Re di Portogalla», «San-Martino» og «Maria-Pia» under Commando af den Øverstcommanderende skulde forbinde Forterne ved San-Giorgio i at forstyrre Landgangen, hvis de endnu skulde have nogle Kanoner i brugbar Stand.

Efter disse Dispositioner begyndte det fornyede Angreb Kl. 3 Eftm.

«Formidabile» (Capitain Saint-Bon), som var hele Flaadens Stolthed, tog Stilling i næppe 900 Fods Afstand fra det mægtige Slotsbatteri, som tilligemed et andet Batteri paa den høire Side af Indløbet aabnede en heftig og velrettet Ild paa den. Den Øverstcommanderende, der var betænkelig ved «Formidabile» Position, befalede «Affondatore» at rette nogle Skud med sine 300 pundige Kanoner imod det Inderste af Havnen for at understøtte det omtalte Skib. I dette Øieblik formerede Contreadmiral Vacca, der havde Ordre til at understøtte «Formidabile», Kjølvandslinie med sine Pantserskibe, og med en dristig og vel udført Maneuvre forcerer han Indløbet til Havnen, bringer de Batterier, der beskyde «Formidabile» i Flanken, til Taushed, vender og staaer ud af Havnen, hvis ringe Brede næsten gjorde det umuligt at manøvrere, uden at det dog havde været muligt at komme til at angribe det Batteri, der mest truede «Formidabile», da det var fuldstændigt dækket af denne Fregat. Lidt efter stod ogsaa «Formidabile» ud af Havnen, bedækket med Hæder. Imidlertid friskede det henad Aften endnu mere op af S. O., hvilket gjorde Landsætningen, der næppe var begyndt, vanskelig. Paa Grund af det daarlige Veir og det fremrykkede Mørke blev Landsætningen opsat til den næste Dag, og der blev givet Ordre til Pantserskibene at formere Kjølvandslinien og holde gaaende paa Rheden til næste Morgen.

Ved Daggry den 20de blev Veiret, der hitil havde været variabelt, blæsende. Dampskibet «Piemonte» ankom med nye Tropper. Admiralen bestemte sig nu til Land-

sætningen, og de nødvendige Ordre blev strax givne til Viceadmiral Albini; til »Terribile« og »Varese« blev der sendt Ordre at gjenoptage Ilden, og andre Pantserskibe blev bestemte til at beskyde Slotsbatteriet.

Disse Ordre vare næppe blevne modtagne, da »Exploratore«, overfaldet af en svær Byge fra N. V., ankom Kl. 8 Form. med Signal vaiende: »Mistænkelige Skibe i Sigte.»

I de to Angreb den 18de og den 19de have Mandskab og Officerer, besjælede af stor Enthousiasme, kjæmpet med Heltemod, skjøndt de stode overfor en Fjende, der var udmærket bevæbnet, haardnakket i sit Forsvar og godt commanderet.

Vort Tab beløber sig til 16 Døde og 96 Saarede. Havarierne have været ubetydelige for alle Skibene med Undtagelse af »Formidabile«. Flaadens Stilling, da »Exploratore« signalerede den østerrigske Eskadres Nærmelse, var følgende: Skruefregatterne (Vice-Admiral Albini) og Flotillen (Capitain Sandri) vare i Nærheben af Porto-Carober for at udføre Landsætningen. »Terribile« (Capt. Ciosa) og »Varese« (Capt. Tineati) beredte sig til at angribe Porto Comisa ved den anden Ende af Øen. »Formidabile« skibede sine Saarede over paa »Washington«. »Re-di-Portogallo« og »Castelfidardo« havde Signalet for Maskinen i Uorden. De andre Pantserskibe laae paa Rheden udenfor San-Giorgio med stoppede Maskiner, idet de ventede Ordre til at fornye Angrebet og beskytte Landsætningen. Den Commanderende befalede nu at formere Frontlinie, styrende S. V. idet han efter »Exploratore« Plads antog, at Fjenden kom fra N. V.; men da Bygen var trukken over, og man begyndte at see Røgen fra Fjendens Skibe nordligere, blev Frontlinien givet en mere vestlig Cours.

Pantserskibene indtog strax deres Plads, med Undtagelse af »Terribile« og »Varese«, der befandt sig ved den anden Ende af Øen og »Re-di-Portogallo« og »Castelfidardo«, der efterat have repareret Skaden paa deres

Maskineri styrede mod Flaadens Centrum. De ikke pantsrede Skibe vare beskjæftigede med at samle og frelse det Landgangsmateriel, der, efterladt paa Kysten, vilde være blevet et Bytte for Fjenden. Imidlertid avancerede den fjendtlige Flaade samlet og i Slagorden, i 2 Linier, styrende S. O., Pantserskibene i første Linie, Træskibene i anden Linie; der blev nu givet Ordre til hurtigt at fremme Slagorden paa de Skibe, der vare længst tilbage for Frontlinien, hvilke netop vare Skibene af Avantgarden. Naar man tager i Beregning de Omstændigheder, i hvilke flere af vore Skibe befandt sig, talte Flaaden i dette Øieblik 23 Skibe, hvoraf 10 Pantserskibe styrede mod Fjenden, medens de ikke pantsrede Skibe søgte at ordne sig.

Fjenden havde i første Linie 7 Pantsersfregatter, i anden Linie 7 Fregatter og Corvetter, et Linieskib og 8 Avisoer og store Kanonbaade; den dannede i det Hele en Flaade paa 23 Skibe, samlede og tæt sluttede.

Det var første Gang, at Nutidens Krigsmaskiner stode overfor hinanden i et Søslag. Den commanderende Admiral tænkte derfor, at det vilde være rigtigt, at han befandt sig udenfor Linien ombord paa et hurtigtløbende Pantserskib, saavel for at kunne kaste sig ind, hvor Kampen var heftigst, som ogsaa for ved en bedre Oversigt at kunne give de nødvendige Ordre til de forskjellige Dele af Flaaden og lade den manøvrere efter Omstændighederne.

«Affondatore» blev af Admiralen valgt som et hertil passende Skib; han heiste sit Flag der ombord, og tog sin Stabschef, en af Flagofficererne og en af de ved Staben ansatte subalterne Officerer med sig. Alle Flaadens Skibe havde heist Flag paa Toppene.

Da vor Linie convergerede mod Fjendens, blev «Principe-di-Carignano», der var det forreste Skib, det første, der aabnede Ilden. Kort efter blev Kampen almindelig. Efterat vor Avantgarde, der bestod af Skibene

»Carignano«, »Castelfidardo« og »Ancona« (Contre-Admiral Vacca), havde beskudt den første Deling af Fjendens Pantserskibe, dreiede den til Venstre for at afskjære hans Linie af Træskibe. Den gennemskar denne Linie i en Sky af Røg.

Vor anden Deling af Pantserskibe »Re d'Italia«, »Palestro« og »San-Martino« blev omringet af Fjendens første Deling, som concentrerede sine Kræfter mod »Re d'Italia«. »Palestro«, der hurtigt ilede den til Hjælp, blev angrebet af to østerrigske Pantserfregatter og een Træfregat. Fra de fjendtlige Skibe kastede man Haandgranater og andre brændbare Sager ombord i »Palestro«.

I tre Timer holdt »Palestro« sig mellem de fjendtlige Skibe, da udbrod Ilden fra Officersmessen, og de østerrigske Skibe fjernede sig.

»San Martino«, Capt. Roberti, ilede, efter at have beskudt den anden Deling af Fjendens Pantserskibe, »Re d'Italia« til Undsætning, men den fjendtlige Pantserfregat, som han dristigt vilde gaae paa Livet, bemærkede denne Maneuvre; den skyndte sig at sende »Re d'Italia« et Lag, der knuste Roret paa dette Skib, og idet den dreiede til Høire, vendte den sig mod »San-Martino«, med hvilken den begyndte en haardnakket Kamp. Da den østerrigske Admiral havde bemærket den Skade, som »Re d'Italia's Ror havde lidt, angreb han den fra den ene Side, medens to andre Skibe søgte at løbe ombord i den. Chefen paa »Re d'Italia« (Fera di Bruno) befalede »at gaae frem for at slutte op i Kjølvandslinien« og nærme sig til »Ancona«, og han aabnede en heftig Ild fra det Bagbords Batteri; men, angreben forfra af et fjendtligt Skib, mødte den strax efter et andet Pantser-skib, der søgte at afskjære den Passagen.

Forladt og reduceret til sin Fart uden at kunne bruge Roret, kunde »Re d'Italia ikke undgaae Stødet af den Pantserfregat, der angreb fra venstre Side. Chefen havde allerede kaldt Mandskabet op til Entring, da »Re

d'Italia» krængede over til Venstre og sank. Den ene østerrigske Pantserfregat var saa nær, da »Re d'Italia» krængede over, at man maatte befrygte, at Flaget let kunde tages af Fjenden. I dette høitidelige Øieblik raabte Nogle, at man skulde hale Flaget ned for at frelse det, men Søkadet Razzetti og Capt. Santo modsatte sig dette med Magt. Razzetti greb Flaget, som han gjorde fast paa Hytten, og affyrede sin Revolver mod Chefen paa det østerrigske Skib. Kanoncommandeuren Polio, affyrede, i det Øieblik, da »Re d'Italia» sank, endnu et Skud mod den fjendtlige Fregat, idet han raabte: »For sidste Gang»!

Da »Re d'Italia» var sænket, concentrerede Fjenden sin Styrke mod vor 3die Deling, »Re-di-Portogallo», »Varese» og »Maria-Pia», der i Forveien bleve angrebne af to Pantserfregatter og af Linieskibet, der manøvrerede meget hurtigt for at løbe ombord i »Re-di-Portogallo» paa venstre Side; det fulgtes af en svær Træfregat. »Re-di-Portogallo», Capt. Ribotti, manøvrerede med den største Ro og Uforfærdethed, og idet han vændte Stevnen mod Linieskibet, tilføiede han det betydelig Skade. Linieskibet slirede nu langs Siden af »Re-di-Portogallo», der sendte det hele sit Lag med Granater. »Kaiser», der brændte paa flere Steder, skyndte sig nu ud af Linien, dog stedse brugende sit Skyts.

Paa denne Tid blev »Re-di-Portogallo» angrebet paa venstre Side af de østerrigske Træcorvetter, og 2 Pantserfregatter søgte at indeslutte den fra høire Side. Talrige Projectiler traf Reisningen paa vor Fregat, der med Hefthighed besvarede Ilden fra de Fjender, der omringede den. Næstcommanderende blev saaret i Hovedet af en Granat, der sprang; efter at være forbunden, vendte han tilbage til sin Post under Kampen.

Da Capt. Ribotti saae sig bestandigt omringet af fjendtlige Skibe og bortfjernet fra Linien, gik han dristigt frem gennem den heftige Ild fra de østerrigske Skibe

og sluttede sig til Contre-Admiral Vacca's Division, hvor Signal vaiede for hurtigt at formere Kjølvandslinie. »Maria-Pia«, som havde forfulgt 2 Pantserskibe, der stode ned imod vore Træskibe og tvunget dem til at opgive disse fandt sig kort efter omringet af 4 Pantserskibe. Det lykkedes den ved at gaae frem med fuld Fart at distancere to af disse, og den vendte derefter om for at angribe den nærmeste af de fjendtlige Pantserfregatter, som dog undgik det tiltænkte Stød, men modtog det glatte Lag og maatte udholde en vel vedligeholdt Geværild.

»Fjenden blev ved denne dristige og vel udførte Maneuvre nødt til at tænke paa at forsvare sine egne Træskibe, der omgivne af »Principe-di-Carignano« (Capt. Janch), »Castelfidardo«, »Re-di-Portogallo« og »Varese« manevrerede østerpaa. Med denne Gruppe af vore Skibe forenede sig »Ancona« (Capt. Piola) og »San-Martino« (Capt. Roberti), der fra forskellige Sider havde søgt at assistere »Re d'Italia« og »Re-di-Portogallo« og derefter selv vare blevne omringede af fjendtlige Skibe, som det dog lykkedes dem ved dygtige Manevrer at frigjøre sig for.

Avantgarden, der saaledes var samlet under Admiral Vacca's Commando, styrede atter efter de østerrigske Pantserskibe, der for fuld Fart fjernede sig ad Lissa-Kanalen. Paa samme Tid gav Admiral Albini Ordre til »Gotte-Molo« (Capt. Gogolo) at assistere »Palestro«, paa hvilket Skib Ilden greb stærkt om sig. Chefen paa »Palestro« (Capt. Alfredo Capellini) afslog ethvert Middel til Frelse for sig og Mandskab, og forlangte kun, at man skulde bugserer ham saa nær som muligt til vor Linie. Da »Palestro« passerede i Læ af Flaaden forbi »Affondatore«, raabte Chef og Mandskab: »Leve Kongen! Leve Italien! Faa Øieblikke efter sprang »Palestro« i Luften imellem »Governolo« og »Indipendenza«, der intet Øieblik havde forladt den. Af dens heltemodige

Besætning reddedes kun 19 Mand, der optoges af de to nævnte Skibe.

»Affondatore« havde efter at have fyret sit første Skud mod det østerrigske Admiralskib, søgt at løbe dette ned; men det fjendtlige Skib, der bemærkede denne Maneuvre, gik hurtigt frem for at løbe midt paa »Affondatore«. Dette Skib gjennemskar derpaa Linien af østerrigske Pantserfregatter, nærmede sig paa 60 Alen til Admiralskibet, som modtog det hele Lag; det løb derefter med fuld Fart ind mellem de østerrigske Træskibe, der dog undgik dets Stød, og styrtede sig imod et af de Skibe, der paa nært Hold angreb »Re-di-Portogallo«.

»Da »Affondatore« kom ud af Krudtrøgen, styrede den op mod vore ikke pantsrede Skibe og signalerede: »Angriber Fjenden« og »Doublerer Fjendens Arrieregarde« nemlig den Deling Pantserskibe, som »Maria-Pia« angreb forfra.

»Den commanderende Admiral saae nu Fjendens Træskibe med Linieskibet paa højre Fløi styre øster paa, beskyttede af den første Deling Pantserskibe, medens den anden Deling, der med fuld Fart søgte at formere sig paa venstre Fløi, syntes truet af vor Avantgarde, der samlede sig for at angribe den. Da Admiralen antog, at en hurtig Bevægelse i dette Øieblik kunde splitte Fjenden, naar man trængte ind mellem hans Pantserskibe og Træskibe, signalerede han, »at jage med fri Cours og Maneuvre og løbe den første fjendtlige Linie foranom.«

»Principe-Umberto« var den første, der løb imod den østerrigske Flaade, og næppe var den paa Skudvidde, før den aabnede Ilden, der besvaredes af hele den fjendtlige Eskadre.

»Affondatore« vendte om mod Flaaden, for at Alle skulde see Signalet »for at jage« og for at fordre denne Ordre øieblikkeligt udført; men det beleilige Øieblik var

allerede forbi, det var lykkedes Fjenden at dække sine Træskibe og samle Pantserskibene bag dem.

»Admiralen vilde nu ordne hele Flaaden, for atter at føre den frem til Angreb. Fjenden ordnede sig ligeledes, og stod ind imod Øen Lissa ved en Contramarsch tilvenstre.

Kl. 3^t 20^m var Flaaden formeret i Colonner. Træskibs-Divisionen, med hvilken »Principe-Umberto« havde forenet sig efter Ordre, var til Høire, styrende mod Lissa. »Affondatore« stod i Spidsen for Flaaden imod Fjenden, stadigt brugende sine Kanoner. Den fjendtlige Flaade fortsatte sin Marsch mellem Lissa og Lessina. Fra sin Plads i Linien opdagede »Principe-Umberto« et stort Antal Forulykkede, der fløde omkring paa Resterne af det Skib, der var løbet isænk; efter at have signaleret dette, gav den sig til at frelse disse Skibbrudne: 169 Mand bleve optagne, og »Affondatore«, »Mesaggiero«, og »Stella-d'Italia« forbleve til Nattens Frembrud paa Valpladsen, hvorefter de gik til Ancona.

»Det er sørgeligt at omtale det Faktum, der fremgaaer af de Skibbrudnes overensstemmende, i Retten afgivne Forklaring, at disse, liggende i Søen, under Slaget have været Gjenstand for Forhaanelser fra nogle af Fjendens Skibe og endog ere blevne beskudte. Een af de Skibbrudne er bleven dræbt og flere saarede. Forklaringerne ere blevne opsatte i et Document og ville senere blive offentliggjorte.

»Med Undtagelse af »Re d'Italia« og »Palestro« have de Skibe, der have deeltaget i Slaget, ikke lidt nogen betydelig Skade, og vi have kun 8 Døde og 40 Saarede, hvoriblandt 4 Officerer. Alene den fjendtlige Flaades Udseende har viist, at vore Skibe have tilføiet den alvorlig Skade.

»Det tilkommer ikke Commissionen at bedømme de Operationer og Kampe, der ere indberettede i de offi-

cielle Documenter, der ere komne Ministeriet ihænde. Man kan ikke sige, at Flaaden har vundet en Seir, da den hverken har erobret Lissa eller ødelagt den fjendtlige Flaade; men det er vist, at Fjenden heller ikke har vundet en Seir, og det er ligesaa vist, at Søslaget ved Lissa altid vil nævnes som en for den italienske Marine meget ærefuld Affaire.

Uddraget af de ovennævnte Documenter.

Præsidenten i Commissionen

(Gazette officiel.)

Contreadmiral

E. Brocchetti.

III.

Admiral Persanos Brochure,

der nu foreligger Offentligheden, frembyder Intet, der staaer i væsentlig Strid med det tidligere meddeelte; men paa samme Tid som han beskriver sit Ophold ombord i »Affondatore» under Slaget og sin Virksomhed som Øverstbefalende, giver han os vigtige Momenter til Bedømmelsen af denne Affaire.

Efter at have omtalt de forskjellige Skibes Virksomhed under Kampen, fortsætter Admiralen:

»Jeg kommer nu til at tale om »Affondatore» og om de Ordre, som jeg i min Egenskab af Øverstbefalende har givet under Slaget.»

»Efter at »Affondatore» havde skudt sit første Skud mod det fjendtlige Admiralskib, manøvrerede Chefen, Capt. Martini, ifølge min Ordre, saaledes, at han søgte at løbe med »Affondatore» tvers paa Fregatten, der fulgtes umiddelbart af Linieskibet »Kaiser».

»I dette Øieblik var det, at jeg opdagede, at man paa Grund af en daarlig Indretning af Rattet kun med stor Vanskelighed kunde faae dette vigtige Apparat til at virke, en stor Mangel ved ethvert Skib, men især ved

et, der specielt er bestemt til at virke som Vædder. I Virkeligheden opnaaede vi ikke alene ingenlunde det tilsigtede Maal, men vi løb endog Fare for selv at blive truffet af dem, som vi ønskede at løbe isænk; og kun ved en hurtig Maneuvre med fuld Fart undgik vi et Sammenstød, der let kunde være blevet skjæbnsvangert. Capt. Martini førte det ham betroede Skib med Dygtighed, og jeg lykønskede ham dertil. Da denne første Plan var mislykket, hvad der var et Øiebliks Sag, og da vi befandt os i Fjendens anden Linie, lod jeg Capt. Martini forsøge at løbe mod Linieskibet. Men »Affondatore» lystrede ikke hurtigt Roret, og istedetfor at give Linieskibet et Stød glæde vi langs Siden af det og maatte udholde dets hele Lag, som gjennemtrængte Skibet paa flere Steder, uden at tale om en vel vedligeholdt Geværild mod vor Besætning, der arbeidede paa Dækket for at istandsætte det hist og her iturevne Tougværk, og for at surre det Styrbords Rælingsanker, der hængte og slog mod Siden. Disse Arbejder bleve ledede af Næstcommanderende, Chinca, en Officeer af beundringsværdigt Mod og Uforfærdethed, men endnu mere udmærket ved sin Beskedenhed; jeg gik hen og trykkede ham hjerteligt i Haanden. Da det ikke var lykkedes »Affondatore» at træffe Linieskibet, dreiede den efter min Ordre tilvenstre og vendte for at angribe Linieskibet forfra, stadigt i den Hensigt at løbe det isænk. Skjøndt Linieskibet allerede var i Kast med Re-di-Portogallo, sendte vi det nogle gode Skud af vore 300 pundige Kanoner. Vi saae tydeligt, at vore Skud traf midt paa Skroget. Men uagtet det fjendtlige Skib befandt sig meget udsat ligeoverfor dette Skib af vor Flaade, der uden Ophør beskød det, saa lykkekes det dog for det at undgaae det Stød, som vi førte mod dets Agterstavn, og det blev os ikke Svar skyldigt paa vore gjentagne Skud. Det oversaaede os formeligt med alle Slags Projectiler, som endog trængte igjennem Dækket. Ilden blev dog snart

slukket af Folk under Anførsel af den ovenomtalte Chinca. Det var paa denne Tid, at vi saae Linieskibets Mast falde tilligemed dets Skorsteen. Der var ikke Grund til længere at concentrere vor Opmærksomhed paa et saa medtaget Skib, der ikke mere vilde kunne virke med Eftertryk; det vilde desuden have taget for lang Tid at gjøre en ny Vending for atter at løbe imod den, og at bakke vilde have været urigtigt, da man dermed udsætter sig for at tabe Commandoen over Skibet. Jeg gik derfor frem i Retning af Kampen. Da jeg var kommet noget bort fra den tykke Røg, der omgav os, saae jeg med uhyre Forbauselse i kort Afstand hele Træskibsdivisionen i Uvirk-somhed, uden at have deeltaget i Kampen, ifærd med at udføre en Contramarsch. Uden at spille et Øieblik, be-falede jeg Capt. Martini at løbe med fuld Kraft hen til denne Division, idet jeg signalerede: »Angriber Fjenden paa nært Hold» og strax efter »Doublerer Fjendens Ar-rieregarde,« hvilket var de Pantser-skibe, der vare komne ud af Linien ved »Maria-Pia's« Maneuvre.

»Da jeg derpaa saae de fjendtlige Træskibe med Linie-skibet paa høire Fløi staae henimod Østpynten af Lissa, fulgte og beskyttede af den første Deling af deres Pant-serfregatter, medens den anden ilede hen at formere sig paa den venstre Fløi, der var truet af vor Reserve, som manœvrerede for at danne en Frontlinie til Angreb, saa tænkte jeg, at vi ved en hurtig Maneuvre vilde være istand til at dele den fjendtlige Styrke ved at tvinge os ind mellem de to Linier.

»Derfor var det, at jeg signalerede Nr. 976 »Flaaden skal jage med fri Cours og Maneuvre«, og paa samme Tid styrede jeg med »Affondatore« mod tæten af den første fjendtlige Linie, der bestod af ikke pantsrede Skibe. Men Pantser-skibene under min Commando (med Undtagelse af Re-di-Portogallo, som øieblikkeligt udførte den givne Ordre) vedbleve, maaskee fordi de ikke havde seet Sig-nalet, at manœvrere for at ordne sig i Frontlinie. Den

anden Division vedblev at være uvirksom, skjøndt Skruefregatten »Principe-Umberto«, Capt. Acton, som hørte til denne Division, var ilet frem og havde givet et godt Exempel ved at aabne Ilden, alene mod Fjendens første Linie».

»Da jeg saae den Langsomhed, hvormed man udførte den Ordre, at jage Fjenden uden Hensyn til Rang eller Plads, løb jeg forbi Fronten af vor hele Linie for at hvert enkelt Skib skulde see Signalet klart og skynde sig at udføre dets Bydende».

»Men det heldige Øieblik var forbi; thi de fjendtlige Fregatter havde haft Tid til at formere en tæt sluttet Linie og stode nu tæt efter Linien af Pantserfregatter imod Østkysten af Øen».

»Da Leiligheden til at splitte den fjendtlige Flaade var gaaet ubenyttet hen, var der kun tilbage for mig at bringe Flaaden i Slagorden, og det gjorde jeg. Men den Tid, der medgik til denne Bevægelse, gav Fjenden et saadant Forspring, at vi ikke mere kunde haabe i sluttet Orden at indhente ham».

»Den Indignation, jeg i dette Øieblik følte, kan ikke beskrives, og for at gjøre den fuldstændig, tyngede paa min Sjæl hele Vægten af mine Følelser som Sømand, Anfører og Borger, og hvis jeg ikke havde ladet Betragtningen af det alvorlige Ansvar, der hvilede paa mig — først og fremmest at beskjæftige mig med Flaaden og ikke efterlade den uden Anførsel — være det overveiende, vilde mit Mod visselig have bestemt mig til at følge min Stabschef's, Comd. d'Amico's Tilskyndelse, da denne i et Øiebliks Raseri, og der var god Grund dertil, raadede mig, at løbe med, »Affondatore« ene ind imellem de fjendtlige Skibe og kjæmpe til det Yderste.»

Admiral Persano omtaler dernæst, hvorledes han holdt gaaende med Flaaden for at tilbyde Østerrigerne, der vare løbne ind til Lissa, Slag, indtil henad Aften, da den detacheredes til Ancona og Manfredonia for at fylde

Kul og reparere. Selv blev han paa Valpladsen med nogle Skibe for at søge at redde den Deel af »Re d'Italias« Mandskab, der endnu flød omkring i Søen. Det lykkedes at redde 9 Officerer og 148 Mand. Disse Ulykkelige opdagedes af Udkiggene paa »Principe-Umberto«, der ligeledes var det eneste af Træskibene, der strax adlød Admiralens Signal om at angribe, og Admiralen tager heraf Anledning til at fremhæve Organisationen i dette Skib, der netop var kommet hjem fra et længere Togt, i Modsætning til de fleste af de andre Skibe, der kun havde været en kort Tid udrustede.

Brochuren slutter saaledes:

»Udvide Tildragelserne i Slaget ved Lissa, som de meddeles af Admiralerne og Cheferne, og i hvilket jeg deeltog med hele min Sjæl, Tabet af 2 Skibe, et tungt Tab i Sandhed, især naar man tænker paa de udmærkede Mænd, der gik tilgrunde med dem, — saa udvise de ogsaa, at Kampen, der begyndte med kun 10 Pantserskibe mod hele den fjendtlige Flaade paa 27 Skibe, hvoraf 25 Combattanter, blev fortsat og kjæmpet til Ende af disse, uagtet de bleve reducerede til 8, og at de kunne rose sig af at have forfulgt Fjenden.

Hermed vil jeg ikke sige, at vi have vundet en Seir, men jeg har villet godtgjøre, at de Skibe, der kjæmpede i Slaget ved Lissa, have hævdet det italienske Flags Ære og gjort deres Pligt mod Kongen og Nationen.»

IV.

Lister over de to Flaader efter østerrigske og italienske Kilder.

Den østerrigske Flaade.

	Tons.	Heste- kraft.	Kano- ner.	Mand- skab.	Antal Skud under Affairen
Pantserskibe:					
• Erzherzog Ferdinand Max • Admskib	4500	800	16	434	156
• Habsburg •	4500	800	16	434	168
• Don Juan-d'Austria •	3800	650	28	366	177
• Prinz Eugen •	3800	650	30	366	234
• Kaiser Max •	3800	650	30	366	217
• Salamander •	3100	500	26	313	211
• Drache •	3400	500	26	313	121
7 Pantserskibe ialt	27200	4550	172	2592	
Store Træskibe:					
• Der Kaiser •, Linieskib	3700	800	92	892	850
• Schwarzenberg •, Fregat	2700	400	48	535	280
• Navarra •	2800	500	51	538	342
• Radezsky •	2000	300	31	368	289
• Adria •	2000	300	31	368	221
• Donau •	2000	300	31	368	326
• Erzherzog Friederich •, Corvet . .	1500	230	23	274	250
7 store Træskibe ialt	16700	2830	307	3343	
Mindre Træskibe.					
9 Kanonbaade med Skruer: • Hum •, • Welebich •, • Sechund •, • Strelter •, • Dalmat •, • Reka •, • Wall •, • Na- renta • og • Kerka • ialt	6500	1790	36	1180	c. 500
3 Replitteurer: • Elisabeth •, • Greif •, og • Andreas Hofer • ialt	930		10	377	

Den Italienske Flaade.

	Tons.	Heste- kraft.	Kano- ner.	Mand- skab.	Antal Skud under Affairen.
Pantserskibe:					
• Re d'Italia • Freg. 1. Cl.	5700	800	36	550	241
• Re-di-Portogallo • - - -	5700	800	36	550	291
• San Martino • - 2. -	4250	700	26	483	198
• Ancona • - - -	4250	700	26	486	238
• Maria-Pia • - - -	4250	700	26	486	189
• Castelfidardo • - - -	4250	700	26	486	284
• Principe-di-Carlignano • - - -	4086	600	22	450	
• Terribile •, Corvet, 1. Cl. . . .	2700	400	20	360	} Kjendes ikke.
• Formidabile • - - -	2700	400	20	360	
• Palestro •, Kanonbaad 1. Cl. . . .	2000	300	4	251	
• Varese • - - -	2000	300	4	251	
• Affondatore •, Vædderskib	4000	700	2	295	11
12 Pantserskibe ialt	45866	7100	248	5011	

	Tons.	Heste- kraft.	Kano- ner.	Mand- skab.	Antal Skud under Affairen.
Store Træskibe:					
»Maria Adelaide», Freg. 1 Cl.	3459	600	32	550	} Næsten ingen
»Duquo di Genova» - - -	3515	600	50	580	
»Vittore Emanuele» - - -	3415	600	50	580	
»Gaeta» - - -	3980	450	54	580	
»Principe-Umberto» - - -	3501	600	50	580	
»Carlo-Alberto» - - -	3200	600	50	580	
»Garibaldi» - - -	3680	450	54	580	
»St. Giovanni», Corvet 1. Cl. . . .	1780	220	20	345	
8 store Træskibe, ialt	26530	4120	360	4375	
Mindre Træskibe:					
7 Huldampskibe: »Exploratore», »Messagiero», »Gouvernolo», »El More», »Fiesamesca», »Guiscardo», »Indipendenza», »Washington» . . .		2300	32	1060	
4 Kanonbaade: »Confianza», »Mon- tebello», »Vizaraglio», »Christa- tane		240	16	260	

Betragtes alene Forholdet mellem de to Flaaders Pantser- og Batteriskibe, bliver dette som 0.65 til 1.

Til denne Oversigt over Flaadernes Styrke maa endnu føies, at Italienerne vare meget overlegne i Skyts. Thi den sværeste riflede Kanon i den østerrigske Flaade var den 24 $\overline{\text{N}}$ dige, medens de fleste vare glatløbende 30 $\overline{\text{N}}$ dige, 60 $\overline{\text{N}}$ dige Granatkanoner og 60 $\overline{\text{N}}$ dige Kuglekanoner, af hvilke sidste Østerrigerne dog med god Virkning udskjøde endeel Staalkugler. Af Linieskibet »Kaiser's» 92 Kanoner vare 72 Stkr. 30 $\overline{\text{N}}$ dige glatløbende, 16 Stkr. 60 $\overline{\text{N}}$ dige Granatkanoner og 4 Stkr. riflede 24 $\overline{\text{N}}$ dige.

Italienerne vare derimod i Besiddelse af et betydeligt Antal nye, svære Kanoner — »Affondatore» havde endog 2 Stkr. 300 $\overline{\text{N}}$ dige — og Østerrigerne have fundet adskillige svære Projectiler med flade Staalhoveder, bærende Navnet »Krupp», paa Lissa's Kyst og ombord i deres Skibe. I hvert af de større italienske Pantser-skibe fandtes 2 Stkr. riflede 60 $\overline{\text{N}}$ dige Kanoner, medens de almindeligt anvendte Kanoner vare en 40 $\overline{\text{N}}$ dig riflet og en 70 $\overline{\text{N}}$ dig Kuglekanon. Den riflede Kanon var af

Støbejern, belagt med Staalringe, og var bestemt til at udskyde en Spidsgranat med 7 \mathcal{N} Krudt, eller et massivt Projectil med fladt Staalhoved og 15 \mathcal{N} Krudt. Kanonen var kun bestemt til at udholde 25 Skud med den sidste Ladning, og den var i det Hele ikke yndet, Mandskabet var bange for den.

Men paa samme Tid som man maa indrømme den italienske Flaades Overlegenhed, maa man dog heller ikke glemme, at et af de italienske Pantserskibe »Formidabile« var saa medtaget af Kampen mod Landbatterierne den foregaaende Dag, at det slet ikke deeltog i Affairen; 2 andre, »Terrible« og »Varese« naaede ikke Valdpladsen fra deres Station ved Comisa før Kampen næsten var forbi, og Viceadmiral Albini med hele Træskibsdivisionen spiller en meget paafaldende og fuldstændig uvirksom Rolle i Modsætning til de østerrigske Træskibe.

Ovenstaaende Liste viser Antallet af Skud, gjort af hvert Skib i de to Flaader, og det fremgaaer heraf, at selv de smaae østerrigske Træskibe ikke have været uvirksomme.

Linieskibet »Kaiser« havde en let Pantsring i Vandgangen og paa Stevnen, og flere af de østerrigske Træskibe havde slynget deres Ankerkjeder mellem Portene, hvilken Dækning de østerrigske Officerer, især paa nært Hold, dog betragtede som ganske illusorisk, og nærmest kun til Trøst for Maskinpersonalet.

»Don Juan d'Austria«, »Prinz Eugen« og »Kaiser Max« vare temmeligt langsomme Skibe, upantsrede for og agter over Vandgangen.

Pantsrets Tykkelse var paa de fleste af Skibene $4\frac{1}{2}$ ".

Efter de her meddeelte Actstykker kan Søslaget ved Lissa eller mere correct: »Østerrigernes Sprængning af Blokaden ved Lissa og Undsætning af Øen« i korte Træk beskrives saaledes:

Italienerne, der ikke vente Østerrigerne den Dag, især paa Grund af den stive Kuling, træffe strax om Morgenen Forberedelser til Landgang. Træskibene under Albini ligge sønden for Porto-San-Giorgio og have begyndt Udslibning; 2 Pantserskibe ere omtrent naaede til Comisa, og Avantgardens 3 Pantserskibe, Contre-admiral Vacca, ere paa Veien Øst om Øen til Manego — da »Exploratore« Kl. 8 signalerer, at den østerrigske Flaade kommer. — Pantserskibene rappelleres; Træskibene faae Ordre at indskibe strax, hvad der er kommet iland. Imellem Kl. 8—9 formerer Adm. Persano Frontlinie med Pantserskibene, styrende Vest; Adm. Vacca støder til med Avantgarden; Adm. Persano gaaer ombord i »Affondatore«, og Flaaden danner Kjølvandslinie, NO. hen, tvers paa Østerrigernes Cours. Linien er boiet, og Afstanden mellem Skibene stor (c. 1 Kml.). I Linien er 8 Pantserskibe; »Affondatore« befinder sig udenfor Linien; »Formidabile«, der har lidt meget den foregaaende Dag, kommer slet ikke med, og »Terribile« og »Varese« skynde sig fra Comisa, men naae ikke tidsnok op.

Tvers ned paa Italienernes meget langstrakte Linie staaer nu Tegethoff med sine Skibe i 3 Divisioner efter Styrken og en échelon; Pantserskibene forrest; det stærkeste Skib af hver Division i Midten; en Repititeur bag hver Division. Hans Front er i det Høieste $1\frac{1}{2}$ Kml., og med fuld Fart styrer han lige mod Lissa's Havn.

»Erzherzog Ferd. Max«, Tegethoff's Admiralskib, bryder igjennem agtenfor det tredie italienske Skib, omtrent Kl. 10 $\frac{1}{4}$. — Den italienske Avantgarde, der er afskaaren, dreier til venstre for at angribe de østerrigske Træskibe; Tegethoff dreier ligeledes til venstre. — De to italienske Pantserskibe, der nu blive forrest, overvældes; »Re d'Italia« faaer en Modstander for Bougen, og en paa Laaringen, der har ødelagt dets ubeskyttede Røer; da seer den et svært østerrigsk Pantserskib komme tvers ned paa sig. Det er Tegethoff's Admiralskib, der,

da det er umuligt at lede den ganske forvirrede Kamp, som Gjennembrydningen af Fjendens Linie førte med sig, nu for fjerde Gang i Kampens første halve Time løber imod »Noget graat»^{*)}. — Chefen paa »Re d'Italia» troer ved at bakke at kunne hindre Sammenstødet; men netop som Farten er standset, løber »Erzherzog Max» med c. 11 Miils Fart tværs mod Siden af »Re d'Italia». Denne krænger heelt over for det frygtelige Stød, og da »Max» bakker sig tilbage, reiser den sig atter, krænger over til den modsatte Side, reiser sig vaklende for sidste Gang og synker paa 200 Favne Vand, 2 à 3 Minutter efter Sammenstødet.

Efter østerrigske Beretninger var den Deel af »Max's» Forstav, der var trængt ind i Siden paa »Re d'Italia» bleven saa blank, som om den var poleret, og Hullet, som var frembragt, lod sig nøie beregne til 132.4 Kvadratfod.

Nogen Tid efter forlade de østerrigske Skibe, der havde angrebet »Palestro», dette Skib i Flammer.

Paa samme Tid have de store østerrigske Træskibe kjæmpet med den italienske Avantgarde. Linieskibet »Kaiser» tiltrækker sig meest Opmærksomhed og lider meget; det angribes af flere Pantserskibe. Vel mislykkes det for »Affondatore» at løbe »Kaiser» isænk; men den sender den i Stedet flere meget ødelæggende 300 \overline{N} dige Granater ombord. Til sidst prøver Linieskibet at skaffe sig Plads ved at løbe »Re-di-Portogallo» isænk; men det mislykkes fuldstændigt; Linieskibets Fokkemast og Spryd knækkes, og Masten tager i Faldet Skorstenen med sig. »Kaiser» trækker sig langsomt ud af Ilden og henimod San-Giorgio.

De øvrige Træskibe ere imidlertid ogsaa brudte igjennem, deels igjennem den Aabning, som Tegethoff har dannet, og deels agtenom den italienske Linie; de

*) De italienske Pantserskibe vare malede graa.

eskorteres af den østerrigske høire Fløis Pantserskibe, der tillige antage Leiligheden gunstig til at angribe Albini's Eskadre. »Ancona» og »Maria-Pia» tvinge dem imidlertid til at søge Forbindelse med de øvrige østerrigske Pantserskibe.

Tegethoff, der er vel tilfreds med det opnaaede Resultat, ordner nu sine Skibe og nærmer sig Lissa, inden de to Pantserskibe fra Comisa have kunnet tage virksom Deel i Kampen, og inden Adm. Albini's Skibe ere formerede til hans Tilfredshed, og imedens Adm. Persano fortvivlet farer omkring med Signal vaiende til at angribe. Det gunstige Øieblik til at angribe gaaer tabt, da Italienerne ikke ile med at lyde Signalet. Østerrigerne ere atter ordnede, tæt sluttede og rede til at modtage et Angreb trække de sig henimod San Giorgio. Kl. 2½ blæses der »fra Kanonerne» i den østerrigske Flaade, og kort Tid efter vare de ved Lissa og kastede Forstærkning iland.

Den italienske Flaade holdt gaaende paa Valdpladsen til henimod Aften og gik derpaa til Ancona; de mindre Skibe til Manfredonia.

Idet Adm. Tegethoff i denne Kamp følger Begyndelsen af Nelson's gamle Regel, at overvælde og paa nært Hold knuse en Deel af Fjendens Styrke ad Gangen, følger han tillige den Angrebsmaade, der bedst egner sig for hans Skibe. Fjendens Overlegenhed i Artilleri taber i Betydning paa nært Hold, medens Østerrigernes bedre Maneuvreskibe og bedre øvede Officerer paa en glimrende Maade bevise deres Overlegenhed og vise, hvorlidet det kan nytte at besidde et stort og kostbart Materiel, naar Personellet mangler den fornødne Øvelse og Dygtighed.

Men efter Gjennembrydningen og den deraf følgende udmærket smukke Kamp, forfølger Tegethoff ikke de vundne store Førdele, og viser netop derved, at han ikke ligner hiin store Søhelt, som aldrig gjorde noget Halvt,

men altid vilde naae, og derfor ogsaa altid naaede, noget Fuldstændigt og Afgjørende.

Hadde Tegethoff istedetfor at gaae over til Defensiven benyttet den begeistrede Stemning, som Fjendens store Tab havde vakt paa de østerrigske Skibe, til at fortsætte Kampen mod en Fjende, der vel endnu var ham overlegen, men som øiensynligt var demoraliseret ved det raske, determinerede Angreb og dets skrækkelige Virkninger, saa er det meget sandsynligt, at Resultatet var bleven en stor og afgjørende Seir. Der var Forvirring og Uorden ombord i mange af de italienske Skibe, og Artilleriet blev yderst slet betjent, om det end ikke forholder sig saaledes, som en østerrigsk Beretning meddeler, at Italienerne jevnlige skjøde med Skraasække mod Pantserplader, ja endog undertiden med løst Krudt. — Det maa dog her bemærkes, at Tegethoff antog, at hans Skibe havde lidt langt mere, end de virkelig havde, og han omtaler selv sin Forbauselse, da han erfarede, at hans Tab i det Hele var c. 130 Mand, hvoraf de 83 vare dræbte og saarede paa Linieskibet.

Italienernes Tab var c. 730 Mand, af hvilke c. 400 druknede med »Re d'Italia«, c. 230 Mand sprang i Luften med »Palestro«, og Resten vare Faldne og Saapaa de forskjellige Panterskibe. De samme Grunde, der kunde tilskynde Østerrigerne til at fortsætte Kampen, maatte gjøre det betænkeligt for den italienske Flaade. Admiral Persano vilde dog forsøge at fornye Kampen; men da Østerrigerne gik ind under Lissa, maatte han opgive alt Haab om at opnaae Noget.

Den italienske Commission har utvivlsomt Ret, naar den indrømmer, at Italienerne ikke have seiret ved Lissa; men den har ogsaa Ret, naar den siger, at Østerrigerne heller ikke kunne rose sig af at have vundet Slaget; thi Italienerne beholdt Valdpladsen, og Flaaden var fuldstændigt kampdygtig.

Admiral Persano's Sag er for Tiden Gjenstand for en Krigsret, og man imødseer med Spænding Udfaldet, for at kunne bedømme hans Færd; thi hverken Admiralsens Brochure, eller den i Marinen almindelige Forbittrelse imod ham ere afgjørende Beviser for hans Uskyld eller Skyld. Admiral Albini, hvis Uvirksomhed synes aldeles uforklarlig, maa vistnok under alle Omstændigheder dele Ansvar for Slagets Udfald.

Idet Tegethoff før Angrebet heiser Signal til sine Skibe, at løbe Fjenden isænk med fuld Fart, bryder han fuldstændigt med Traditionen, og Stevnen bliver i hans Flaade Hovedvaabnet, medens Italienerne meest stole paa deres store Kanoner. Men Admiralen mener vist næppe at ville benytte Træskibe som Vædderskibe mod Pantserfregatter, og hvis det ikke allerede var tydeligt heviist ved *Mobile*, saa beviser *Linieskibet*, »Kaiser«, det ganske urigtige i et slikt Forsøg; thi det er næsten Vrag efter Sammenstødet med »*Re-di-Portogallo*«.

Det største Tab er tilføiet Italienerne ved Stormangrebet; thi med »*Re d'Italia*« omkom 400 Mand, og en Pantserfregat af første Klasse gik tilbunds.

Endskjøndt man nu vel maa indrømme, at der har været særdeles uheldige Omstændigheder tilstede for dette Skibs Vedkommende, saaledes f. Ex. at den ubeskyltede Deel af Roret, der ragede c. 4 Fod over Vandet, blev knust; og skjøndt det er meget sandsynligt, at Chefens Forsøg paa at bakke sig klar af »*Erzherzog Max*« har været en uheldig Idee; saa kan man dog ikke benegte Muligheden af, at et Skib, hvor godt det end bliver commanderet, kan blive overvældet og bragt i en saadan Situation, at det ikke kan undgaae et Stød, som, naar det træffer med Kraft tværs paa Siden med en Jernstevn, der har sit største Fremspring c. 6 Fod under Vandet, som oftest vil være afgjørende.

At undgaae at komme i en saadan Stilling, men derimod at bringe Fjenden i den, er en af Opgaverne i

Fremtidens Søslag, og der fordres hertil fremfor Alt Skibe, der manøvrere godt og styre let. Disse to Momenter træde frem og forlange som en uafviselig Nødvendighed at tages i Betragtning af Constructeuren ved Siden af Hurtighed og Styrke.

Englænderne fortryde sikkert allerede deres uhyre Bekostninger paa Skibene af Warrior og Minotaur Klassen, der løbe 14 à 15 Miils Fart og ere 380' og 400' lange, og de bygge næppe flere af den Art, thi de styre tungt og (see Anm.) gjøre uhyre Sving, medens de franske Pantserskibe paa imellem 250' og 300' Længde ere dem langt overlegne som Maneuvreskibe.

En kraftig Stævn, der c. 6' under Vandet har sit største Fremspring, og som altsaa netop kan træffe det meest saarbare Sted paa alle nyere Pantserskibe, nemlig det Sted, hvor Skibssiden endnu er temmelig vertical og upantsret — er den anden Hovedbetingelse; en lang Spore er en Uling, der deels giver slet Styring, og deels er udsat for at knækkes ved eller efter Sammenstødet.

«Erzherzog Max» brugte Sporen 4 Gange, men kun den sidste Gang, da Stødet traf lodret paa Siden af Re d'Italia, med c. 11 Miils Fart, med afgjørende Virkning. Den kunde næppe have brugt Sporen mere med Virkning; thi de fremspringende Pantserplader, der dannede Sporen, vare heelt bøiede, og Boltene vare revne ud af Træet, saa at der fremkom en, dog ikke betydelig, Læk. Ved de tre første Stød kunde Mandskabet, der var averteret, holde sig paa Benene; men ved det sidste Stød kastedes endeel af dem om paa Dækket. Maskinen tog ingen Skade.

Anm. I Lieut Münters Rapport for 1865—66 anføres, at man ombord i «Bellerophon», der er c. 300' langt, havde dreiet Roret 37° i 20" med 8 Mand (det var et balanceret Ror), medens man i «Minotaur» havde behøvet 60 Mand for at dreie Roret 31° i 64". Begge Skibe gik frem, fuld Kraft.

»Affondatore«, det italienske Admiralskib, var en Mellemtung mellem en Monitor og et alm. Pantserskib. Fra Batteridækket til 7' under Vandlinien var Skibet, der var af Jern, pantsret med 5'' Plader, noget fortyndede for og agter efter. Paa Batteridækket var for og agter placeret et Taarn til en 300 pundig Kanon. Kun den øverste Deel af Taarnet var pantsret, den underste Deel beskyttedes ved et pantsret Bolværk (5'' Jern paa 15'' Træ), saa at der dannedes en Gang rundt om Taarnet til Betjeningsmandskabet og med Nedgange. Batteridækket var klædt med 2'' Jern. Sporen sprang 20 Fod frem foran Stavnen. Skibet, der var 295' langt og 40' bredt, var beregnet til 14 à 15 Miils Fart. Den engelske Constructeur var meget imod at placere Taarnene paa Skibets Ender, ligesom han ogsaa forud erklærede, at den lange Spore snarere vilde blive til Skade end til Gavn.

Dette Skib red under i en Storm nogen Tid efter Kampen ved Lissa, tilankers ved Ancona; kun Masterne og lidt af Skorstenen ragede nu over Vandet. Man antager Grunden at have været, at det forreste vandtætte Rum er blevet fyldt. I Kampen spiller dette Skib, især sammenlignet med det østerigske Admiralskibs kraftige Optræden, en ligefrem latterlig Rolle. Man seer dette Skib aldeles virkningsløst angribe »Erzherzog Max«, derefter løbe ind mellem Træskibene, førende sit 20' lange Sværd frem med 14 Miis Fart, men Alle komme afveien, og »Affondatore« gjør nu 2 ganske mislykkede Forsøg paa at træffe Linieskibet, men støder forbi. Constructeuren antog, at det var den italienske Regjerings Mening, at den lange Spore skulde bruges udelukkende mod Fjendens Skrue og Ror; dette kunde jo vel forklare, at den ikke traf, men synes dog paa den anden Side saa upractisk, at man næppe kan troe det. Nei, Grunden ligger i slet Styring og i slet Maneuvre, thi efter Adm. Persano's Beretning har det ikke manglet paa god Villie.

I artilleristisk Henseende er der ikke Meget at lære fra Kampen ved Lissa. Italienerne have ikke med deres svære Kanoner gennemskudt en eneste Plade og kun foraarsaget et Par enkelte Havarier, saasom et Hjørne skudt af et Sted ved en Port og en Revne frembragt et andet Sted; men Grunden er hovedsageligt, at de ikke have truffet. De italienske Officerer beklage selv deres Folks ringe Færdighed i Betjeningen, især af de store Kanoner, og antage ikke at have truffet med deres 60 punddige. Dette stemmer ogsaa med de østerrigske Beretninger, der lade en Officeer tilraabe sine Folk, at de kunde være ganske rolige; thi naar Italienerne ikke kunde skyde bedre, saa var der ingen Fare for at blive truffet.

I Fregatten »Ancona» var Pantseret 2 Steder gennemskudt af 50 pundige Staalkugler, uden at der dog var afstedkommet nogen videre Skade.

Den største Skade er foraarsaget Pantsereskibene ved de Kardætsker eller Granater, der ere komne ind ad Portene eller de upantsrede Ender.

De østerrigske Officerer anbefale meget den convergerende Ild med hele Lag eller Divisioner paa eengang og brugte den meget. Efter Forsøg paa Amagerfæled i 1863 erklærer imidlertid Kapt. Blom det for en Illusion at troe paa en betydelig forøget Virkning deraf, at endeel Kugler muligt træffe nær hinanden paa samme Tid; og man kan ikke negte, at der forlyder Intet om de store Virkninger af Østerrigernes samlede Ild fra Lissa-Affairen.

Derom ere imidlertid Alle enige, at kraftigt, vel betjent Skyts er af afgjørende Vigtighed for et Pantsereskib. Virkningen af et Stød vil altid være usikker, og der maa ganske særegne Omstændigheder til, for at det skal lykkes for et Skib at løbe et andet, der endnu er ubeskadiget, isænk.

En sikker Bagladekanon, der havde gjort det muligt, at lukke Porten under Ladningen, vilde have været til

god Nytte, da Skibene ofte vare hinanden saa nær, at det var umuligt at betjene Mundingsladere.

Ligesom ved Helgoland, saaledes har ogsaa ved Lissa, Granaten gjort langt mere Virkning end Kuglen. En Granat, der gik igjennem Linieskibet agterfra, demonterede 2 Kanoner og dræbte eller saarede 20 Mand, umiddelbart efter tog en Granat Rattet bort og dræbte eller saarede hele det derværende Personale; en Granat, der sprang ved at slaae an ved Porten paa et Pantserskib, saarede 7 Mand indenfor; men værst af Alt er Granatens Evne til at stikke Ild, saameget farligere, som denne Ild i Kampens Tummel kan faae Lov til uforstyrret at gribe om sig.

Man veed ikke, om »Palestro« er stukket i Brand af Haandgranater, eller ved en Granat gjennem den upantsrede Deel af Skroget; da den bemærkedes i Officeersmessen, var det forsilde; man kunde ikke faae Bugt med Ilden, og »Palestro« sprang i Luften. Af hele Besætningen (251 Mand) reddedes kun en Snees Mennesker.

Pantserfregatten »Ancona« blev ogsaa antændt ved en Granat, der trængte igjennem den upantsrede Deel; men da det strax opdagedes af de specielt hertil ansatte Folk, lykkedes det hurtigt at slukke Ilden. Ogsaa i »Affondatore« var der Ild, idet en Granat, enten gjennem en Luge, eller igjennem det med 2 Tommer Jern klædte Dæk, trængte ned i et af Lukaferne. Linieskibet »Kaiser« var flere Gange i Fare for at gaae op i Luer.

Det er ganske vist, at den tiltagende Brug af Jern istedenfor Træ i Master og Vant, i Dæk og Bedinger o. s. v., i høi Grad bidrager til at formindske denne Fare; men der bliver dog altid brændbart Stof nok tilbage, og Ild i et Skib under Affaire er saa demoraliserende, at det synes absolut nødvendigt at have en fast Brandpatrouille, der under Klartskib udelukkende har den Opgave hurtigt at opdage og i Fødslen kvæle en muligt udbrudt Ild. I Forbindelse hermed ville Vandhaner, anbragte paa forskjellige Steder i Siden under Vandgangen

— som foreslaet i et tidligere Hefte af dette Tidsskrift
— være af stor Vigtighed.

»Formidabile« og »Ancona« viste sig at være noget
lække efter Affairen. Ved Eftersynet i Dokken fandt man,
at enkelte Plader under Vandet havde givet sig, og nogle
Bolte vare knækkede. Ogsaa dette antager man er for-
aarsaget af Granater, der, ved at springe under Vandet,
have virket som »Torpedos«.

Lidt om den sidste vestindiske Orkan.

Som bekjendt rasede der i Slutningen af afvigte September Maaned i de vestindiske Farvande en Orkan, hvis sydlige Udkant berørte vore Øer og da navnlig St. Thomas. — Hr. Capitain J. Caspersen, Fører af Skonnertbriggen »Frederik» af Kjøbenhavn, har velvillig tilsendt os nogle Meddelelser om denne Orkan, støttede dels paa hans egne Iagttagelser i St. Thomas Havn, dels paa Oplysninger, indhentede fra Skibe, som senere indkom hertil fra Søen: Vi tillade os heraf at hidsætte Følgende, som vi troe vil blive læst med Interesse.

»Skonnertbriggen »Frederik» ankom den 28de September, Eftmd. til St. Thomas, hvor den, paa Grund af indehavende Krudt, maatte ankre i den yderste Deel af Havnen, udenfor den saakaldte »Ruperts rock«. — Veiret var endnu godt, lidt byget, som det havde varet de nærmest foregaaende Dage, og med høi O. S. O. Dynning; men man kunde alt bemærke en af det sædvanlige Passat-Skylag uafhængig gradviis Tiltykning af den bagved liggende Luft. Barometret havde havt sin daglige jevne Stigen og Falden mellem 29—80 — 29—88 (Eng). — Om Morgenen den 29de bestiltes Dampskibet »Viceguverneur Berg» til at tage Skibet ind, da Veir og Barometer viste truende Tegn. Damperen kom Kl. 12 Md.; men Vinden var da alt paalands med svære Byger, og Søen saa høi, at Skruen under Forsøget paa at slæbe hvert Øieblik slap Vandet. Bugseringen maatte da opgives, og begge Ankere bleve stukne i Bund igjen. — Der blev udstukket til 65 Favne om Styrbord og 55 Favne

om Bagbord; Skibets Agterende var da kun en god Skibslængde fra de nærmeste Klipper.*) — Stillingen var meget betænkelig; stryge Rigningen er ikke gjort i en Haandevending, og kappe er en Yderlighed, man nødig griber til. Til Lykke var der Grund til at troe, at Stormen vilde have udraset med S. V. og Orkan-Centret da være passeret, noget Barometret ogsaa, som nedenfor er viist, snart begyndte at bekræfte. — Skibet red Stormen godt af men satte, da Søen var høiest, snart Forenden og snart Agterenden under, og senere, da Sø og Vind kom tvers paa hinanden, arbejdede og slingrede det haardt.» —

»Nedenstaaende Tabel viser Barometerstand, Vind og Veir til de forskjellige Tider.«

(Passaten havde en Dags Tid før Ankomsten trukket sig gennem N. O. til N. NO. og Nordlig).

Septbr. 1866.	Kl.	Bar.	Vind.	Veir m. m.
28de Eftmd.	4	29—79	N. N. O.	Ustadig Kuling, Byger
	8	" 78	"	
M. N.	12	" 75	Nordlig	Natten over stiv Kuling med
	2	" 65	N. N. V.	haarde Byger.
	6	" 66	N. V.	
	8	" 65	V. N. V.	Tiltagende Kuling. Regn.
	10	" 56	Vest	Hurtigt tiltagende Sø, da Vin-
29de Md.	12	" 52	V. S. V.	den begyndte at blive paal.
	2	" 48	S. V.	Voldsomme Byger; tiltagende
	3	" 47	S. V. t. S.	høi Sø; vedvarende Regn.
	4	" 49	S. S. V.	Søen tildeels haard.
	5	" 50	"	
	6	" 53	"	Vind lidt aftagende. Søen
	7	" 56	"	større, men længere.
	8	" 61	"	
	9	" 67	"	
	10	" 69	"	
	11	" 70	"	
M. N.	12	" 72	"	
	2	" 72	"	
	4	" 74	S. t. V.	Med bestandigt aftagende Ku-
30te Fm.	6	" 82	"	ling og Sø trak Vinden sig ef-
	10	" 89	"	terhaanden Sydl. og S. S. O.;
				afklarede med Byger og gik
				over til regulair Passat.

*) Skibet har ligget paa c. 4 Favne Vand.

»I Havnen foraarsagede Sormen enkelte, større og mindre Skader. En engelsk Bark drev saaledes paa og igjennem en ny af et af Dampskibs-Compagnierne paa Jernpiller opført Bro, ødelagde denne, og fik selv betydelig Skade, navnlig i Bunden. To Fartøier dreve paa Grund under Fortet og ere senere condemnerede, og desuden forefaldt nogle meer eller mindre betydelige Paadrivninger.»

»Efter Stormen ere flere Havarister indkomne fra Søen. En af disse, en Oldenborger-Brig, som var paa Reise fra Liverpool til La Guayra, har havt det haardeste af Orkanen den 25de September paa circa 15—35' NB., 43—45' V. L. fra Kl. 6 til 11 Fm., med Vinden O. S. O. og S. O. hvortil den, med efterhaanden tiltagende Kuling og Byger og stærkt faldende Barometer, var gaaet om fra sædvanlig Passat. Da Uveiret var sværest, var Vinden S. O., Barometret 28—60,*) og Briggen laae da i flere Timer med læ Raauokker i Vandet, skjøndt den var et stivt Skib, ladet med Stykgods. Senere trak Vinden sig med aftagende Voldsomhed gennem S. S. O. og Syd til S. S. V., da Veiret bedagede sig.»

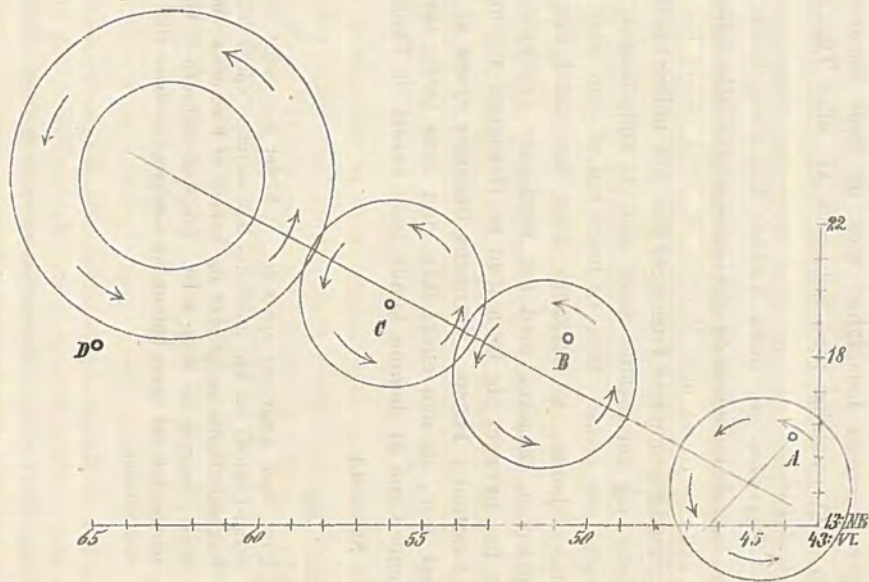
»En spansk Skonnertbrig, som er indkommen uden Master og med Skade indenbords, har været nærmest Orkan-Centret den 26de Septbr. Aften, paa 18° 36' N. B. og 50° 30' V. L., da Barometret (Aneroid) viste 28. 10, meget stærkt oscillerende. Vinden S. O., hvortil den var gaaet om fra O. N. O. og Ost. Fra S. O., trak den sig efterhaanden om til Sydl. med jevnt aftagende Kuling.»

»En engelsk Bark, som ligeledes er kommen ind med Tab af Master, er det Skib, der har været nærmest, om ikke i, Orkan-Centret. Fra regulair Passat trak Vinden sig om til O. S. O. Herfra blæste den heftigst den 27de September Eft. Kl. 4—6, da Skibet var paa 19°. 30' NB., 56° V. L. Barometrets laveste Viisning 27. 50, stærkt

*) Denne og de følgende Barometer-Viisninger har jeg, efter Sammenligning, reduceret til mit eget gode Aneroid-Barometer, der høist er et Par Hunderdedele feil.

D. St. Thomas.
 Stormen beg. m.
 Nordl. saa NV.—
 V.—SV. o. s. v.
 Bar. lavest 29.47.

C. Eng. Bark, d.
 27. Septbr. Eftm.
 Vind først O.S.O.
 og efter Stille fra
 O. S. O. gennem
 O.—N.—V.—S.
 Bar. lavest 27.50.



B. Spansk Skon-
 nert Brig, den
 26. Septbr. Aften
 Vinden haardest
 S. O. Bar. lavest
 28. 10.

A. Oldenb. Brig,
 den 25. Septbr.
 Fm. Vind haardest
 S. O. Bar. lavest
 28—60.

oscillerende. Efter den heftige O. S. O. fulgte et kort Stille; saa tog Orkanen fat igjen med meget afvexlende Voldsomhed og Ustadighed i Vindens Retning, som dog hovedsagelig stagede sig gennem Ost—Nord—Vest—Syd om til O. S. O. igjen, hvormed Veiret bedagede sig.*) Under Stormens Ustadighed steg og faldt Barometret, men altid samtidigt med Kulingens Af- eller Tilgangen, aldrig forud.«

«Desværre ere disse Notitser kun mangelfulde; thi selv, hvor de indkomne Skibes Logbøger ere førte udførligt, er dette nærmest med Hensyn til, hvad Skibet har lidt, hvorimod Barometrets Viisninger ikke ere nøiere noterede, hvorfor jeg har maattet nøies med de Oplysninger, som ovenfor ere givne. Man vil imidlertid af dem idet Hele kunne skjønne, at Orkanens Bane har været den her sædvanlige, maaskee med lidt nordligere Tendents, og den har bevæget sig frem med en Hastighed af omtrent 13 Kvartmil i Timen. Stormens Diameter synes at have været stor, da den ellers ikke efter dens første tilsyneladende Bane at dømme kunde have berørt St. Thomas.» (See Skizzen.)

*) Efter disse Angivelser synes det, at Skibet har seilet udenom Orkan-Centret; jeg kan imidlertid ikke nærmere oplyse dette, da Folk naturligviis nødigt lade sig forhøre af Fremmede om den Maade, hvorpaa de have seilet. Uregelmæssigheden i Vindens Retning kan vel ogsaa hidrøre fra Centrets Udvidelse eller Sammentrækning.

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne.

Forts. see sidste Hefte. Efter Konsulatberetninger.

Som bekendt er Amsterdam en Handelsplads af fremragende Betydning for en ikke ringe Deel af Europa og andre Verdensdele. I Løbet af forrige Aar ankom dertil 830 Seil- og Dampskibe med 97,000 Læster under hollandsk Flag, og 893 Stk. med 106,000 Læster under forskellige fremmede Flag, hvoriblandt det danske dog kun fandtes paa 34 med 2001½ Læster. De udgaaende Skibes Antal og Drægtighed var lidt større. Iblandt de ind- og udgaaende Dampskibe taltes 176 hollandske og 130 fremmede, med en samlet Drægtighed af 51000 Læster. Sammenligner man disse Oplysninger med lignende for de sidste fem Aar, saa fremtræder den ikke umærkelige Kjendsgjerning, at Seiladsen paa Amsterdam under det hjemlige Flag er i Aftagende, saavel med Hensyn til Skibenes Antal som Drægtighed, idet de fremmede Flag i 1865 endog omfattede et lidt større Læsterum end i 1861, hvilket dog ansees for et Aar, der bragte usædvanlig mange fremmede Skibe til Amsterdam. Vistnok var undtagelsesviis Antallet af de indkomne fremmede Skibe 200 større i sidstnævnte Aar end i 1865, men deri ligger ikkun et nyt Vidnesbyrd om Rigtigheden af den Kjendsgjerning, hvortil der oftere i disse Bidrag

har været Leilighed til at henvise, den nemlig, at Handel og Omsætning nu i det Hele fordrer større Skibe og mere Skibsrum, end tidligere. De større Seilskibe fortrænge de mindre af samme Art fra de lange Farter, og fra de korte søge Dampskibene at drive dem bort. I Holland er der desuden særegne Omstændigheder — blandt andre det aftagende Behov for udenlandske Kornvarer, og de engelske Steenkuls Erstatning ved tyske, fra Landsiden indførte —, som indvirke forstyrrende paa de mindre Seilskibes Fragtfart. Paa den anden Side finde rigtignok Dampskibe og større Seilskibe en betydelig Hindring i Vanskeligheden af det Farvand, der skiller den hollandske Hovedhandelsplads fra Søen; den nuværende nordhollandske Canal*) er nemlig hverken bred eller dyb nok for de i den nyere Tid i Overeensstemmelse med det udvidede Tarv byggede store Skibe, der ere nødsagede til, heelt eller deelviis, at losse i Nieuwediep og derefter at sende det saaledes Lossede til Amsterdam ved Hjælp af mindre Skibe, hvad der foraarsager stort Tidsspild og megen Bekostning. Men hollandsk Foretagelsesaand og Kraft har, som sædvanligt, ikke været seen med at bringe et Middel i Anvendelse, der hurtigt og fuldstændigt kan beseire denne store Hindring for Skibsfartens Udvikling. Det bestaaer i at grave den nye og store »Nordzeecanal«, der paabegyndtes i Foraaret, og som vestlig for Amsterdam skal gjennemskjære Provindsen Nordhollands smalleste Deel, udmunde i Wykaan Zee og gjøres tilgængelig for de største og dybestgaaende Skibe med fuld Ladning. Arbeidet er beregnet

*) Denne Canal, som forener det dybe Farvand ved Nieuwediep ligeoverfor Øen Texel med Amsterdams Rhed, har en Længde af henved 13 danske Mile, en Vidde i Bunden af 36 Fod, i Overfladen af 124 Fod og en Dybde af 20 Fod. Den paabegyndtes i 1819, fuldførtes i 1825 og ansees endnu for enestaaende i sit Slags.

paa at tilendebringes i Løbet af syv Aar, hvorefter man vil kunne spare 10 af de 16 Timer, som nu allermindst behøves for at føre Skibe ud fra Amsterdam og tilsøes.

Skibsrøret ved Amsterdams Kaier betinges, saavidt Indførselen angaaer, af Omsætningen med Hollandsk-Ostindien, dette store og frugtbare Ørige, hvis Frembringelser deels gaae gennem Statens Handelsselskab, det bekjendte »nederlandsche Handels-Maatschappy« *) og deels opkjøbes af private hollandske Handlende, forinden de blive Gjenstand for almindeligt Kjøb og Salg. Disse Indførsler omfatte navnlig de saakaldte Java-Sukker- og Kaffe-Sorter, der vel for en overveiende Deel men ikke udelukkende stamme fra nævnte rige Ø. Til Amsterdam ankom saaledes i Løbet af forrige Aar omtrent 440000 Sække — 55 Mill. Pd. — Kaffe og over 250000 Kurve — 150 Mill. Pd. — Sækker, eller mere end Halvdelen af den ostindiske Kaffe- og Sukkerudførsel til Holland, hvis øvrige Deel gaaer til Rotterdam. Eftersom Dyrkningen af Kaffe og Sukker stadigt gaaer fremad derude, og Regjeringen hvert Aar sælger større og større Partier forinden Afsendelsen til Europa finder Sted, samt desuden har indskrænket den store Forskjel i Udførselstolden, der tidligere bestod til Fordeel for Udførselen i hollandske Skibe og til Moderlandet**), stiger det private Handelsrøre

*) Dette Selskab stiftedes under Regjeringens Auspicier og med Kongens pecuniaire Deeltagelse i 1824 paa Grundlag af en Kapital paa 37 Mill. Gylden, der senere er forøget; det arbejdede i Begyndelsen baade paa Amerika og Asien, men holder sig nu fornemmelig til det hollandske Ostindien. Dets maanedlige Kaffe-auctioner hvert Aar i Tiden fra Februar til November — Juli undtagen — have en betydelig Indflydelse paa Kaffeprisen i hele Verden. Selskabet eier ingen Skibe, men fragter hvor det faaer saadanne bedst og billigst. Red. Anm.

***) Ifølge den betræffende Lov, som traadte i Kraft den 1ste Januar d. A. og foreløbig gjælder til 1ste Januar 1872, er der indført en for alle Kolonierne gyldig Tarif, medens der tidligere f. Ex. alene for Java paa 6 forskellige Punkter gjaldt 6 forskellige Tarifsatser.

meget kjendeligt, medens Regerings-Forretningens Omfang forholdsviis formindskes; allerede overføres lidt mere end en Trediedeel af Kaffe- og Sukker-Sendelserne til Holland for privat Regning. Det tør formodes, at disse Fremskridt i liberal Lovgivning og i de private Foretagender paa Hollandsk-Ostindien kunne bidrage til at fremme andre Landes, altsaa ogsaa vore Skibes, Deeltagelse i de derved foranledigede Farter, ogsaa udenfor Riisfarten, der hidtil fornemmelig har beskæftiget dem.

Foruden Kaffe og Sukker føres til Amsterdam ved Handels-Maatschappy og Private fra Syd- eller Østasien, Japan inklusive: Thee (i 1865: 23900 Kvartkasser), Indigo (i 1865: 6377 Kasser), Tin (i 1865: 78414 Blokke), Bomuld (i 1865: 13493 Baller), Kryderier og uskallet Riis, ligesom der ogsaa fra Surinam, de hollandsk-vestindiske Besiddelser og andre Punkter i Amerika tilføres adskillige Colonialvarer, især Tobak. Desuden bringes fra Sortehavs- og Østersø-Havne mange Kornvarer, saaledes i 1865 af Hvede 182000 Td. og af Rug 350000 Td.; endvidere Hvedemeel fra tyske Havne i Østersøen og fra Danmark, hvis Produkt roses fremfor det tyske, hvorfor Indførselen af dansk Meel tiltager; i 1864 var denne 6150 Sække men i forrige Aar 10150 Stk.; fremdeles Raps og Hørfrø (i 1865 ialt 200000 Td.), thi Oliemølleindustrien er i Holland vidt udbredt; endelig bør følgende Indførsels-gjenstande nævnes som betydelige: Steenolie, Hamp, Tran, Palmeolie, Tjære, Uluder (fra Java og

Alle fremmede Flag ere blevne satte paa lige Fod med det hollandske. 5 pCt.s Tillægstolden, Entrepot-, Omskibnings- og Vægt-Afgifterne ere ophævede. Indførselstolden er sat lige for Varer, der komme fra fremmede Steder med dem, der komme fra Holland, medmindre de ere hollandsk Fabrikat, i hvilket Tilfælde den er lidt mindre; Udførselstolden er afskaffet for mange Gjenstande, og den Forskjel, som bestod til Fordeel for nogle, naar de udførtes til Holland, er ophævet, undtagen for Kaffe, Sukker, Indigo og Tin, ved hvilke dog kun en Forskjel af omtrent 3 pCt. er bibeholdt.

Red. Anm.

Buenos Ayres), Uld (fra Australien og Kaplandet) og Trælast, af hvilken sidste Artikel der i forrige Aar tilførtes: 202 Ladninger fra Norge, 74 fra Sverig og Finland, samt 95 fra Østersøen, de sidste tildeels udelukkende bestaaende af Mastetrær.

Hvad Udførselen fra Holland i Almindelighed angaaer, frembyder den, saaledes som det allerede fremgaaer af de ovenstaaende Bemærkninger om Skibsfartsforholdene, langt mindre Interesse for Skibsrhedere, end Indførselen. Den omfatter først og fremmest de ostindiske og andre Colonial-Varer, der fra hollandske Transitoplæg overgaae til andre europæiske Lande, uden i hollandske Fabriker at have modtaget nogen Forædling, saasom Kaffe. Dernæst saadanne, som i Holland forædles, og hvortil fornemmelig regnes Sukker (fra Amsterdams 7 store Raffinaderier, der arbeide ved Hjælp af kraftige Dampmaskiner, og forskjellige mindre Kandiskogerier udførtes i 1865: 116 Millioner Pd. Melis, 2 Millioner Pd. Kandis, 900000 Pd. Farin og 770000 Pd. Sirup). Ligeledes ere: afskallet Riis, der især gaaer til England, og Stearinlys, med hvis Tildannelse 3 store Fabriker ere beskæftigede, tvende andre Udførselsartikler af Betydning for Amsterdam. Endelig kunne af egne hollandske Frembringelser, som over Amsterdam finde Veien til Udlandet, nævnes: Smør, Ost, Sild (til Nordamerika) og Øl (til Ostindien). I Stadens Diamantsliberier forarbejdedes i forrige Aar mere end 17000 Karat raae Diamanter, der havde en Værdi af omtrent 10 Millioner Gylden.

Der er saaledes nu som tidligere, ihvorvel sammenlignet med andre Lande langt fra i samme forholdsvis Grad, en livlig Virksomhed tilstede i Amsterdam saavel som i det øvrige Holland; det er Industriens og Omsætningens for Menneskeheden saa gavnlige Tjeneste, Hollænderne for en Deel vedblive at besørge, og den finder i Regjeringen, nu som tidligere, en kraftig og oplyst Støtte. Det nye storartede Canalanlæg i Provindsen Nordholland

er allerede omtalt. Som bekendt er Holland i alle Retninger gjennemskaaren af Canaler, og overgaaes i denne Henseende maaskee ikke engang af Chinas store Flodgebeter; ikke destomindre arbeides der stadigt paa Fuldførelsen af en Jernbane, der skal indeholde ialt 283 hollandske Mile (10 holl. Mile = $1\frac{1}{3}$ dansk), og hvoraf omtrent en Trediedeel er fuldført og i Brug. Med Nabo-staterne England, Preussen og Belgien kom man ifjor overeens om en betydelig Nedsættelse af Brevportoer, og der arbeides for Tiden paa Tilveiebringelsen af flere lignende Overeenskomster, navnlig med Frankrig. Conventionen af November 1864 mellem Frankrig, England, Belgien og Holland om en lige stor Sukkertold fandt i den hollandske Regjering en varm Talsmand, og traadte for Hollands Vedkommende i Kraft den 1ste August 1865. Desuden sluttedes særligt med Frankrig ifjor en paa fuldstændig Gjensidighed grundet Handelspagt i samme frisindede Aand, som den af 1859 mellem England og Frankrig, og man haaber at see den øve en velgjørende Indflydelse paa begge Landes internationale Samkvem og Velstand. Told- og Afgiftsreductionerne i Hollandsk Ostindien ere allerede ovenfor berørte. I Besiddelserne i Amerika er Slaveemancipationen nu fuldført. Et Antal af 304 Skibe med c. 60000 Læsters Drægtighed hørte i Begyndelsen af d. A. hjemme i Amsterdam, men der savnes endnu nærmere Oplysninger om deres Størrelse og Beskaffenhed.

Saadanne foreligge derimod, og tilmed af en meget belærende Beskaffenhed, for det preussiske Rhederics Vedkommende, hvoraf især det Følgende fortjener Opmærksomhed.

I de preussiske Havne — derunder ikke indbefattede de nyerhvervede ved Nordsøen og Østersøen — hørte hjemme ved Begyndelsen af indeværende Aar: 961 Søseilskibe paa over 40 Læster med en samlet Drægtighed af 179209 Læster, hvoraf:

Danzig	eiede	123	med	35406	Læster,
Stettin	—	165	—	27313	—
Memel	—	94	—	22214	—
Stralsund	—	149	—	21149	—
Barth og Kl. Franzburg	—	129	—	20894	—
Greifswalde	—	48	—	8431	—
Uckermünde	—	42	—	7388	—
Usedom	—	52	—	7084	—
Svinemünde	—	28	—	4443	—

medens Anclam, Colberg, Duisburg, Rügenwalde, Pillau og Stolpemünde hver eiede mellem 2 à 3000 Læster søgaaende Skibsrums af samme Art og enkelte andre Havne et mindre Antal. — I blandt de nævnte Skibe fandtes 45 Fregatskibe, 381 Barker, 30 Barkantiner (tremastede Skonnerter) 319 Brigger og 169 Skonnerter. — Kobberfaste vare deraf: 107 Stk.; kobberfaste og kobberforhudede: 93; kobberfaste og zinkforhudede: 7; zinkforhudede: 27; galvanisk-jernfaste: 184; galvanisk-jernfaste og zinkforhudede: 31, og dels kobber- dels jernfaste: 17 Stk. — I Aaret 1865 byggedes i de samme Havne, navnlig Stettin, Svinemünde, Memel og Elbing: 64 nye Sø-Seilskibe, hvoraf 17 afsattes til Udlandet, og ved Begyndelsen af indeværende Aar stode 55 andre paa Stapelen, hvoraf 4 vare for udenlandsk Regning*). Af

*) Gjennemsnitsdrægtigheden af større preussiske Sø-Seilskibe maa i Henhold til disse Oplysninger ansættes til over 186 Læster, medens den hos os, selv om vi kun holde os til Skibe paa over 50 Commercelæster, ikke engang andrager 81 Læster. Der fandtes nemlig, ifølge officielle Angivelser, ifjor hjemmehørende i Danmark:

410 Skibe paa mellem 30 og 50 Læster med	16121	Læster.
365 — — 50 - 100 — —	24363	—
81 — — 100 - 200 — —	10972	—
12 Skibe paa over 200 Læster med	3544	Læster.

Forskjellen er betegnende for de respective Handelsmariner, men Forholdet er meget ugunstigt for vor. Som bekjendt

Sø-Dampskibe hørte 27 med 3334 Læster samtidigt hjemme i Preussen, hvoraf i Stettin alene 18 med 2313 Læster; 24 af det hele Antal vare Skrueskibe.

I Modsætning til Kystfartøierne, hvortil henregnes alle Skibe, der ikke ere over 40 Læster drægtige, og som kun behøve en examineret Fører ombord samt ikkun betale 3 Sølvgrosschen pr. Læst i Havnepenge, skulle i Preussen Søskibene, hvortil henregnes alle Skibe paa mere end 40 Læster, have mindst 2 examinerede Mænd ombord, en Fører og en Styrmand, og betale 6 Sølvgrosschen pr. Læst i Havnepenge. Af denne Grund bygger man paa preussiske Værfter meget sjældent Skibe paa 50 à 80 Læster, for hvilke disse Byrder ere for tunge, og holder sig der i den nyeste Tid overhovedet meest til Skibe paa 150 à 200 Læster, passende for Korn-, Trællast- og Kulførselen, idet selv Kystfartøierne paa 40 Læster og derunder, trods de nævnte Lettelser, ikke kunne staae sig imod Dampskibene.

Som et Moment, der har Betydning ved Sandsynlighedsberegninger over den Fare, som løbes paa Havet, og over Omfanget af det Skibsrum paa een Haand, der tillader med Fordeel at undlade Cascoforsikkring, kan endnu anføres, at den preussiske Handelsmarine i Aaret 1865 ved totalt Forliis mistede 38 større Søseilskibe med 5982 Læster, og at 64 med 12749 Læster lede svært Havari, nemlig: 7 ved Iis, 8 ved Sammenstød, 26 ved Stranding og 23 ved Storm i Søen.

Blandt de preussiske Havne udmærker Stettin sig især ved sin betydelige Skibsfart. Der indkom ifjor c. 280000 (i 1864 ikkun 157000) og udgik c. 171000 bestuede Skibslæster, hvoraf henholdsvis 4420 og 2990

fordrer Nutidens Fragtfart, for at betale sig bedst, større Seilskibe end tidligere, et Punct, hvorom vi allerede flere Gange her i Tidsskriftet have haft Leilighed til at give forklarende Oplysninger, og hvorpaa vi troe stedse paany at burde henlede Opmærksomheden.

Red. Ann.

Læster under dansk Flag. Udførselen, som fornemmelig bestaaer af Korn, Meel, Spiritus, Trælast, Fabrikvarer m. m., havde en Værdi af c. 21 Millioner Rdl. dansk Rigmønt, hvoraf der gik for c. $1\frac{1}{4}$ Million til Danmark. Indførslen bestaaer af Colonialvarer, Garn, Sydfrugter, Viin, Raps- og Hørfø, Tran, Fisk, Uld, Steenkul m. m., og ansættes for 1865 til omtrent 68 Millioner, hvoraf c. $1\frac{1}{2}$ Million faldt paa Tilførselen fra Danmark. Forbindelsen med England, hvorhen der i de senere Aar aarligt er gaaet mellem 5 à 800,000 Td. Hvede fra Stettin, er livligst; dernæst kommer Samkvemmet med Belgien, Holland og Frankrig. De i Stettin hjemmehørende Skibe, der allerede ovenfor ere omtalte, beskæftiges ikke alene i den hine Forbindelser betingende Korn-, Trælast- og Kulførsel, men ogsaa i Farterne paa Middelhavet, det hvide Hav, og i dem til og fra Canada, Vestindien, Brasilien og La Platastaterne. Ogsaa i de chinesiske Farvande pleie Stettinerrhederne at have Skibe. — Hvad der ikke sjældent indvirker forstyrrende paa Benyttelsen af stettinske Fragtconjunctioner, saavel som i det Hele af saadanne i de østersøiske Havne, er Farvandenes ofte tidlige Spærring ved Iis om Efteraaret og sildige Aabning om Foraaret, Omstændigheder, der navnlig maae tages nøie i Betragtning af fremmede Fragtfarere, der ikke kunne være tjente med et langt Vinterophold i Uvirksomhed paa en udenlandsk Plads. Men andre Hindringer for vore Skibes Deeltagelse foreligge ikke. Trælastfragter til Frankrig og England, Kornfragter til og Steenkulsfragter fra England kunne i Reglen let faaes i Stettin, og det viser sig, at disse Fragter ikke sjældent ere gode. Skibe paa 150 à 250 Læster ansees for de hensigtsmæssigste i dette Øiemed. Som en Prøve paa, hvad Stettins Skibsbyggere yde, bemærkes, at et c. 200 Læsters Første-Classes kobberfast, kobberforhudet Skib, tiltaklet som tremastet Skonnert, forsynet med Jerntraadstougværk og forøvrigt

i seilfærdig Stand, naar undtages at Proviant og Hyreforskud ikke er medregnet, af dem leveres for omtrent 35000 Rdl., eller mindst en Trediedeel mindre, end hvad det vilde koste her i Landet. Stettins Sprit- og Cementfabriker, dets Meel- og Oliemøller, i Forbindelse med regelmæssige ugentlige Dampskibsforbindelser med Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, London, Hull og Leith bidrage henholdsvis betydeligt til Pladsens mercantile Røre; dog mangle ikke Stemmer, som formene, at dens Betydning snarere er i Aftagende end i Stigning, fordi Nordtysklands Kornudførsel, forsaavidt den pleier at gaae over Stettin, drages andetstedshen — formeentlig til Hamborg — deels ved Oplandets stigende Jernveisforbindelse med Nordsøhavne, og deels ved Nedsættelsen eller Ophævelsen af Toldafgifterne paa Elben. —

I Stralsund har man et nyt og fortræffeligt Havneanlæg under Arbeide, der skrider rask fremad, og det hedder sig, at de derboende Handlendes Opmærksomhed mere end tidligere er rettet paa Skibsfartsanliggender. Hidtil har man til Kornudførselen, som er Hovedsagen, fortrinsviis søgt danske Skibe paa Grund af disses stærke Bygning, gode Udrustning og dygtige Besætning; men at denne Udførsel ialfald ikke kan have været betydelig ifjor, sees deraf, at der af danske med Korn ladede Skibe i Aarets Løb ikkun udgik 10 Stk. fra Stralsund, foruden 4 andre, deels med anden Ladning, deels i Ballast. Med Malmø og altsaa middelbart med Kjøbenhavn underholdes Forbindelsen 2 Gange om Ugen ved et svensk Dampskib. —

Fra Colberg, hvor ogsaa Kornafskibninger gjerne foretages i danske Skibe — ifjor 17 med c. 600 Læster — udføres tillige Brænde og en stor Deel Sleepers (Jernveis-Tverstykker), hvilken Ladning dog mindre egner sig for vore ofte skarptbyggede end for Preussernes i Reglen

bredbundede Skibe. Fiskefangst i Søen udfor Kysten staaer aaben for Enhver; Fiskeriet er i Stigning, navnlig af Lax, hvoraf der i den gode Aarstid mangan Dag sælges for henved 1000 Rdl. i Colberg. Fiskesalget staaer under streng Opsigt fra Politiets Side, for at forhindre Indførslen af bedærvede Varer.

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 26de Novbr. 1866.

Anvendte Forkortelser:
F. fast Fyr.
B. Blinkfyr.
FB. Fast med Blus.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	o " i Fod	i Fod	Høide	Farve, Form.	
Danmark	Kjøbenhavns Rhed	Fyret paa Tre- kroner	F. B.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 55 42 12 Ø 12 37 8	..	.....	bliver i Udgang af November for- høiet fra 40' til 63' og samtidig flyttet i østlig Retning.
Slesvig	Kielerfjord	Fyr paa Frede- riksort Rev	F.	hvidt	Lindse	5te	37	..	..	N 54 23 26 Ø 10 11 36	37	rundt guult	Istedetfor de 2de Fyr, som før vistes her. Taarnet er bygget 160 Fod indenfor den sydøstligste Spids af Revet.
Sverrig Skaane	Øresund	Flydefyr for Svineboerne	2 F.	røde	.....	..	25	1½	..	N 56 10 48 Ø 12 30 48	..	.....	Fyrskibet er rødt, har 2 Master med røde Balloner og viser et Fyr fra hver Mast.
do. Øland	Calmarsund	Fyr paa Ipse- udd	F.	hvidt	Lindse	5te	24	1¾	..	N 56 44 42 Ø 16 30 48	..	i Gav- len af et Huus	Huset, hvorpaa Fyret er anbragt, er rødt og har en hvid Kugle over Gavlen. Fyret lyser fra NO t. N gjennem N og Vest til SV t. V.
Rusland	Aalandshavet	Fyret paa Utö	.....	.....	.....	..	..	..	..	N 59 46 30 Ø 21 22	..	.....	er efter fuldendt Reparation igjen tændt.
do.	Finske Bugt	Fyrene ved Pe- terhoff	F. F.	hvidt rødt	.....	..	25 18	1½ 1¼	..	N 59 53 26 Ø 29 54 54	..	.....	Fyrene ere flyttede til det nordre Hjørne af Havnen og forbedrede. Det røde Fyr lyser kun i Ret- ning af N 15° O (retv.).
Nordtydsk- land	Elben	Fyr paa Batte- riet v. Bruns- hausen	F.	.....	.....	..	34	..	..	N 53 38 Ø 9 32	..	.....	Ved Indløbet af Schwingeffoden, som fører til Stade.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . . . "	Hoide	Farve m. m.		
N.-Amerika Maryland	Chesapeake Bay	Fyr paa Sharp Island	F.	hvidt	Lindse	5te	34	2 $\frac{1}{2}$	o . . . "	i Fod	hvidt p. rødt Stil- lads	tændt istedetfor det nedlagte Fyr paa Klinten af Øen og $\frac{1}{3}$ Km. NV $\frac{1}{2}$ V fra dette.	
do. S.Carolina	Atlantehavet	Blinkfyr paa C. Romain	B.	hvidt Blus hv.Min.	Lindse	1ste	149	5 $\frac{3}{4}$	N 33 1 8 Ø 79 22 12	..	rødt 8kant.	Taarnet er bygget paa Raccoon Kay, 1 $\frac{1}{2}$ Mill fra Kanten af Cap Hatteras Rev. — Nær det ny Taarn staaer det ældre Fyrtaarn, som ikke viser Fyr; det er rødt med hvide Striber og 64' høit, samt 2 Huse for Fyrbetjentene.	
do. Georgia	do.	Fyr ved Sa- vannah	F.	rødt	.. . . .	..	..	2 $\frac{1}{4}$	.. . . . .	..	Opstalt af Bronce	Paa Østpynten af Bayen ved Byen Savannah.
do. Florida	Mexikanske Bugt	Fyr ved Cedar Kay	F. B.	hvidt Blus af 3sec. hv. M.	Lindse	4de	73	3 $\frac{3}{4}$	N 29 5 45 V 83 4 25	42	hvidt	Taarnet staaer paa SO-Enden af Seahorse Kay, er gjenopbygget efter Krigen.	
do. Mississippi	do.	Fyr ved Pas Christian	F.	hvidt	Lindse	4de	40	3	N 30 18 54 V 89 14	..	hvidt m. sort Lant.	Paa NV-Enden af Cat Island, er gjenopbygget efter Krigen.	
Yukatan	do. (Laguna di Terminos)	Fyr ved Ha- cienda Jica- langua	B.	hvidt Blink hv. $\frac{1}{2}$ M.	Lindse	2den	97	3 $\frac{1}{2}$	N 18 37 47 V 91 54 46	..	rundt hvidt, rød og hvid Lant.	Det faste Fyr af 5te Orden, som før brændte paa NV-Enden af Øen Carmen er nu nedlagt.	
Afrika	Indiske Hav	Fyr ved Port Natal	F.	.. . . .	.. . . .	..	..	..	.. . . . .	..	.. . . . .	Paa en Klint ved Indløbet til Na- tals Havn.

S. Amerika Chili	Stille Hav	Blusfyr paa Niebla Pynt	F. B.	hvidt med hvide Blus	Lindse	117	2	S 39 52 V 73 24 30	23	hvidt 4kant.	Paa Østsiden af Indløbet til Valdivias Havn.
---------------------	------------	----------------------------	-------	-------------------------------	--------	-----	---	-----------------------	----	-----------------	--

B) Baaker (Varder), Bøier, Vrag, Klipper m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Finland	Aalandshavet	Lødsstationen v. Emskær	.....	.....	er flyttet til Torpø og Eckør.
do.	Finskebugt (v. Helsingfors)	Klokkebøie for Æransgrund	paa 15 Fod	1 Kbl. SO t. S (retv.) fra Grunden	Bøien er kegleformet med Ballon-paa Toppen; den indtages 1ste November hv. Aar.
do.	Svartholms Sund ved Helsingfors	1 Prik paa Svart- holms Grund	- 15 "	NV for Svartholmen	paa Grunden er 6 Fod.
		1 Prik paa Smaa- holms Grund	- 18 "	N for Smaaholmene	- - - 6 -
		1 Prik m. Kost paa Staffansholms Grund	- 15 "	20 Favne SV for Staf- fansholm	- - - 11 -
do.	Løbet til Viborg	Lodshuus paa Virtaniemi	.....	i Björkö Sund, S for Koivista Kirke	Lodshuset er flyttet hertil fra Koivista.
Rusland	Kronstads Rhed	sort Vager paa et Vrag, hvorover	3 Fod	c. 1700 Alen i N 21° 30' V (retv.) fra det østlige Hjørne af Or- logshavnen	Vraget er af en Baad fyldt med Jord og ligger paa 9 Fods Dybde.
do.	Kronstads lille Havn	sort Vager paa et Vrag	.....	c. 120 Alen S 29° 15' V (retv.) fra det syd- lige Hjørne af Ba- stionen Gluckow	Vraget ligger paa 35 Fods Dybde.

Stat, Land	Farvands, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Rusland Preussen	Finskebugt Vineta Banken Østersøen	Narvafloden 1 Vager med 2de sorte Balloner	12 Fod	findes nu paa Barren N. t. O $\frac{1}{4}$ O 2 Km. fra Baaken p. Streckels- berg	
England SO-Kyst	The Downs	South Brake Bøie	30 Fod	er flyttet 6 Kbl. i NNO med Gulls Fyr- skib i N. t. O. $1\frac{3}{4}$ Km.	I Marts 1867 vil denne Tønde blive rød- malet.
do.	do.	Bunt Head Bøie	27 "	er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kbl. i S t. O $\frac{1}{2}$ O med Gulls Fyrskib i N. t. O $\frac{3}{4}$ O. 2 Km.	
do.	do.	South Middel Brake Bøien	.....	.....	er nu borttaget.
do.	do.	Elbow Boie	.....	Øst for Nord-For- land	bliver fra Marts 1867 rød- og hvidtærnet, (istedetfor sort og hvid).
do.	do.	Longnose Bøie	.....	Nord for do.	bliver fra Marts næste Aar kegleformet.
Corsica	Bonifacio Strædet	Klokkebøien for	.....	Lavezza Revet	er bortdrevet, men bliver snarest muligt erstattet.
Italien	Havnen ved Nisita	Klippe med	8 Fod	c. 500 Alen i ONO (retv.) fra Fyret paa Molen, og med NNV- Pynten af Øen Nisita over Toppen paa C. Misena	rundt om Klippen findes 20 Fod Vand.
Rusland	Sortehav (Strædet v. Kertsch)	Vageren for Revet	.....	.....	er nu malet sort og hvid, istedetfor rød- og hvidstribet.
Newfoundland	Baie aux Lievres	Ak Burnu Klippe øst for Øen Source	8 Fod	Høien Grande Base i S $13\frac{1}{2}$ O, og C. Nord i S 75° O (retv.)	

		mann		til — 7° 57'	} Det grundeste af dette Rev formentlig at være identisk med de tidligere opgivne Rev Bombay Castle N. Br. 7° 56' og Ø. Lgd. 111° 51' og Orleans N. Br. 7° 56' og Ø. Lgd. 111° 38' — med en Dybde af 8 Fod.
do.	do.	grundeste Sted med	11 Fod	fra Ø. Lgd. 111° 32' til — 111° 43' 30'' i N. Br. 7° 55' 20'' Ø. Lgd. 111° 42'	
do.	do.	Prince Consort Bank	9½ Favne	fra N. Br. 7° 46' til — 7° 58' fra Ø. Lgd. 109° 55' til — 110° 6'	
do.	do.	Central London Rev	.....	mellem Revene Ø og V London paa N. Br. 8° 55' 30'' og Ø. Lgd. 112° 20'	En lille lav Sandholm c. 90 Alen i Omkreds, omgivet af et Flak af ½ Km. Udstrækning og med stor Dybde udenfor.
do.	do.	East London Rev	i Vand-skorpen	Østenden i N. Br. 8° 49' 38'' Ø. Lgd. 112° 37' 26''	Revet er 7 Km. langt fra O t. V med en Bredder af 1 à 2 Km.
do.	do.	Quarteron Rev	.....	Østenden i N. Br. 8° 50' 54'' Ø. Lgd. 112° 49' 34''	Revet er meget steilt, 3 Km. langt, og vanskeligt at ankre op paa.
do.	do.	Bankerne Gillies og Ruby (Rob Roy?)	.....	.....	have forgjæves været eftersøgte af Opmaalings-Expeditionen.
do.	do.	Koralrevet North Danger	.....	den nordøstlige Sandholm N. Br. 11° 28' Ø. Lgd. 114° 20' 45''	Revet er 8½ Km. langt i NO og SV og c. 4½ Km. bredt, paa NV-Enden er 2 Holme c. 10 og 14 Fod over Høivande — rundt om Revet er steildybt, paa Østsiden er loddet 480 Favne uden Bund.
do.	do.	Times Rock NO for Lamock	.....	Klippen N for Lamock c. 1 Km. i S 36° 20' V. Øen Dome 12 Km. i V 16° 45' N.	Alle disse Peilinger ere retv.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Ostindien	Chinesiske Hav	Mackinnon Rock i Strædet mellem Lamock og Namoa.	5 Fod	NV-Pynten af Øen Plate $\frac{3}{4}$ Km. i VSV. Østenden af Klippen Oeste $1\frac{1}{2}$ Km. i S 14° O, Toppen af Ruff Rock 2 Km. i S 50° 30° O, og Toppen af Øen Dome i N 64° $45'$ O.	Alle Peilinger ere retv.
do.	do.	Banken Fjery Cross el. NV-Investiga- tor med SV-Enden over Vandet	.....	fra N.Br. $9^{\circ} 32'$ og — $9^{\circ} 41'$ fra Ø.Lgd. $112^{\circ} 53'$ og — $113^{\circ} 4'$	Banken har en Udstrækning af 14 Km. mell. NO t. O og SV t. V (retv.) og en Brede af 4 Km.
do.	do.	Rev 26 Km. NV (retv.) fra Øen Labuan m.	3 Fod	N. Br. $5^{\circ} 44'$ Ø.Lgd. $114^{\circ} 57'$	$1\frac{1}{2}$ Km. S for dette Rev findes et Andet med 7 à 8 Fod Vand.
do.	do.	St. Esprit Rev	7 Favne	Midten i N.Br. $19^{\circ} 32'$ Ø.Lgd. $113^{\circ} 2'$	En Korallbanke $2\frac{1}{2}$ Km. lang fra O. t. V og $1\frac{1}{2}$ Km. bred, Dybden rundt om er c. 60—80 Favne.
do.	do.	Helens Banker	$6\frac{1}{2}$ *	Midten i N. Br. $19^{\circ} 12'$ Ø.Lgd. $113^{\circ} 53' 40''$	Banken er $1\frac{3}{4}$ Km. lang i ONO og 1 Km. bred, runt om Revet er 100 Favnes Dybde
Australien	Østkyst	Klipperev over Van- det	4 Fod	2 Km. Ø for Cap Cleveland	Indtil c. $3\frac{1}{2}$ Km. fra Land findes flere farlige Revler med Klipper i Vandkorpen.
Salomons Øerne	Stille Hav	Koralrev NV for Øgruppen	.....	S. Br. $7^{\circ} 48'$ Ø.Lgd. $159^{\circ} 45'$	Revet synes at være af c. $\frac{1}{2}$ Km. Uds- trækning.
Japan	Hirado Kanalen	Klipper paa V-Siden af Kjusiu	.....	N. Br. $33^{\circ} 15' 20''$ Ø.Lgd. $129^{\circ} 8'$ paa Parallellen af de sydligste af Øerne Aska-sima	Den nordligste Deel af Strædet mellem Øerne Hikesima og Sumasima er vanskelig at be- seile formedelst en Banke af c. 250 Alens Udstrækning, paa hvis V- og SO-Sider findes Klipper, hvorover Havet brydes.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1866.

Lieutenanterne Nielsen og F. Bardenfleth be- 17 Septbr.
ordrede til Tjeneste ombord i Pantserfregatten Peder
Skram.

Bekjendtgjøres for Søofficeerscorpset, Orlogsværftet 20 Septbr.
m. fl., at Contreadmiral, Kammerherre C. E. van Dockum
under 17de s. M. allerhøiest er udnævnt til Marineminister.

Allerh. Resol., at Lieutenant Wandel meddeles 20 Septbr.
Tilladelse til at anlægge og bære den mexikanske Guade-
loupe Ordens Ridderkors.

Orlogscapitain E. Suenson beordret som Formand 21 Septbr.
at overtage Ledelsen af Taktik- og Signal Commissionens
Arbeider.

Overlodsens i Sjællands og Lollands Districter an- 21 Septbr.
modes om, at tilkjendegive Besætningen paa 2de af
Dragør Lodsbaade Ministeriets Anerkjendelse for den af
dem udviste Conduite og Raskhed ved at bjerge 2 svenske
Fiskere fra en kænret Baad paa Dragør Rhed.

Underlæge i Søetaten Brønne er udcommanderet 22 Septbr.
som Skibslæge paa Dampskibet Slesvig.

Allerh. Resol., at Hs. Excellence Vice-Admiral Bille 24 Septbr.
udnævnes til Flaadeinspecteur.

Orlogscapitain P. Wulff beordret til Formand i Com- 24 Septbr.
missionen for Skydning mod Pantserplader.

Allerh. Resol., at Contre-Admiral Irminger er ud- 26 Septbr.
nævnt til Storkors af Dannebrogen.

1866.

26 Septbr.

Efter at have modtaget Constructions og Reglerings Commissionens Betænkning over Capitainlieutenant C. Schönheyders Generalrapport om Corvetten Heimdal efter endt Tøgt, har Ministeriet resolveret, at følgende Punkter stilles til Observation ved Værftet:

1. Dækkets daarlige Forfatning.
2. Sidejollebommenes indbyrdes Placering med Hensyn til de Corvetten medgivne Fartøier.
3. at der søges truffet Foranstaltning til, at Sidelanternernes Stilling paa de forreste Jollebomme kunne reguleres eftersom Bommene ere opkippede eller affirede.

28 Septbr.

Lieutenant Løitved beordret at forrette Inspections-officeers Tjeneste ved Søartilleriet, hvilken Tjeneste Lieutenant Bonnesen fratræder.

28 Septbr.

Stud. med. O. E. G. Ingerslev er udnævnt til Reservelæge i Marinen.

29 Septbr.

Alleh. Resol., at Lieutenant uden Gage, F. L. C. M. V. Wulff oprykker i Lieutenants Nr. med Gage fra den 1ste n. M.

1 Octbr.

Lieutenant Christiansen er beordret at forrette Adjutant Tjeneste hos Flaadeinspecteuren.

8 Octbr.

I Henhold til den Betænkning, som Constructions & Reglerings Commissionen har afgivet over Orlogscapitain Schultz's Generalrapport for Batteriet Rolf Krake efter dets Tøgt iaar, har Ministeriet resolveret Følgende:

1. Kranbjelkerne dreies, saa at Skiverne vise forefter.
2. Ringen med Koffilnagler paa Fokkemasten flyttes høiere op.
3. Øieboltene i Dækket til Klo og Pikfaldsblokke placeres saaledes, at det løbende Gods langs Masten ikke naaer Kanonen ved Taarnets Omdreining.
4. Agterankerne og Varpankeret med Kjættinger ombyttes med to 600pundige Ankere med tilsvarende Kjætting.
5. Dækket agterfra beklædes med Jernplader, saaledes

at Vægtforøgelsen heraf omtrent svarer til Vægtfor-
mindskelsen af Ankere med Kjættinger, Kranbjæl-
kerne agter m. m.

6. Naar Batteriet indsættes i Dokken, anbringes et Hul i Roerfladen forneden, for at hjælpe paa Rorets Føring.
7. Et Granatmagasin indrettes i den forreste Deel af Agterlasten om Styrbord.
8. Til Belysningen af Krudt- og Granatmagasiner anskaffes Lanterner til Lys.
9. Et Peilhul anbringes i den agterste vandtætte Afdeling.
10. To Ruller til Varpetrosser anbringes i Formessen.
11. Til den 60pundige Riffel Kanon i det forreste Taarn anvendes Elevationsskrue istedetfor Stilkile.
12. Granatrækkere reglementeres, og Granaterne gives tilsvarende Fordybninger.
13. Træbrandrør anvendes til de fra England leverede Granater, uden at Skruesnittet i disse forandres.
14. I det agterste Taarn aftages af Slædebjælkernes Overkant 2" af Tykkelsen ved Porten og forgynges til Bagenderne.
15. Af Slædebjælkernes Overkant i det forreste Taarn borttages 2" af Tykkelsen, og Portens Inderside nedskjæres omtrent 2", saaledes at Kanonen kan sættes iborde, naar den stilles vaterpas.
16. Overtræk til alle Smedejerns Kanoner forfærdiges og medgives efter Tøimesterens nærmere Anviisning.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. At Stiftens i Patronen til Omdreiningspistolen kan bøies, hvorved Patronen klikker.
2. At Sigtet kan gøres skarpere ved Form af Sigtekjærn og Falk til den 60pundige Riffelkanon.
3. At det store Spillerum mellem Tapbrystet og Rappertvangerne til den 60pundige Riffelkanon afhjælpes paa hensigtsmæssig Maade.

1866.

- 8 Octbr. 4. At Krandsen af Taarnene, som vandrer paa Rullerne, ikke ganske er i eet Plan, saaledes at nogle Ruller ikke bære.
- 9 Octbr. Allerh. Resol., at Orlogscapitain E. Suenson udnævnes til Formand for Constructions og Reglerings Commissionen og Orlogscapitain Sommer til Medlem af samme Commission.
- 15 Octbr. Allerh. Rescript, at Orlogscapitain Sommer udnævnes til Commandeur af Dannebrogens 2den Grad, og Captainlieut. Duntzfelt til Dannebrogsmænd.
- 15 Octbr. Allerh. Rescript., at det tillades efternævnte Officerer og Officianter af Marinen at anlægge og bære nedenaftaaende Decorationer, der ere tildelte dem af Keiseren af Rusland, nemlig:

St. Anna-Ordenens 1ste Klasse:

General-Adjutant for Sø-Etaten, Contreadmiral C. L. C. Irminger.

St. Wladimir-Ordenens 3die Klasse:

Orlogscapitain F. L. Sommer.

St. Stanislaus-Ordenens 2den Klasse:

Capitainlieutenant J. S. Albeck.

St. Anna-Ordenens 2den Klasse:

Capitainlieutenant E. Duntzfelt.

St. Anna-Ordenens 3die Klasse:

Lieutenant J. S. Meldal,

„ A. W. Schive,

„ G. J. G. Mac-Dougall,

„ P. F. Gjødeseu,

„ N. Jacobsen,

„ G. J. J. P. Jacobson,

Overskibslæge, Underlæge i Sø-Etaten, P. V. Lütken,
Skibslæge, Underlæge i Sø-Etaten, H. F. Brønniche.

St. Stanislaus-Ordenens 3die Klasse:

Lieutenant I. N. Sølling,

„ S. Bojesen,

„ F. Lund,

1866

15 Octbr.

Lieutenant K. C. J. Nielsen,

" F. C. C. Bardenfleth,

Underskibslæge, Cand. med. & chir. M. A. V. Andersens,

Proviantforvalter og Skibssecretair H. Johnsen,

Maskinmester af 1ste Klasse, L. H. Ursin og

" " 3die " , N. C. Jensen.

Lieutenant C. Jessen beordret til atter at forrette Tjeneste ved Generalstaben. 17 Octbr.

Instruxer vedkommende Orlogsværftets Politi approberes, og bestemmes, at Politimandskabet vil være at antage, uniformere og indøve saa betimeligt, at det nye Polititilsyn kan træde i Virksomhed førstkommande 1ste December. 19 Octbr.

Toldassistent Lehm definitivt ansat som Tilsynsførende ved Spotsbjerg Fyr. 22 Octbr.

Lieutenant Tegner beordret at assistere Chefen for Orlogsværftet ved Hvervingsforretningerne, hvilken Tjeneste Lieutenant Holbøll fratræder. 24 Octbr.

Indstilling fra Chefen for Orlogsværftet at Skonnerten Delphinen ophugges ved Værftets Kræfter og efter Værftets Leilighed, bifaldet. 24 Octbr.

Allerh. Resol., at Lieutenant Holbøll permitteres fra 1ste November d. A. og foreløbig til 1ste April 1867, for at ansættes som Postdampskibsfører. 26 Octbr.

Allerh. Resol., at det tillades Lieutenant Wandel at anlægge og bære den franske Æreslegions-Ordens Ridderkors. 27 Octbr.

Chefen for Orlogsværftet er tilskrevet om at instruere Skibscheferne, at de for Fremtiden opgive, hvilke Havne de udrustede Skibe anløbe, for derefter at kunne lade Søfartsbøgerne for dem af det udskrevne Mandskab, der maatte ønske det, gives Attest om deres Tjeneste i Marinens Skibe. 27 Octbr.

I Henhold til den Betænkning, som Constructions & Reglerings Commissionen har afgivet over Generalrap- 13 Novbr.

1866.

13 Novbr.

porterne fra Captainlieut. Kraft for Skonnerten Diana, og fra Lieutenant C. Jessen for Kutteren Løvenørn efter Togterne med disse Skibe iaar, har Ministeriet resolveret Følgende:

Skonnerten Diana vedkommende:

Et større Afløb for Vand fra Dækket tilveiebringes, enten ved at anbringe flere Spygatter eller ved Lemme i Underkanten af det Opstaaende.

Til Observation ved Værftet stilles:

at Topseilsskjøder og Undertoplænter gjøres sværere, at Kapperne over Nedgangene agter indrettes saaledes, at Nedgang igjennem Lugerne kan finde Sted, i den ene fra Styrbordsside, i den anden fra Bagbordsside, at en lettere Baxning for Kanonslæderne søges tilveiebragt, at en større Paalidelighed ved Skydning med Revolverpistoler efterstræbes, at Rørene i Dampkjedlerne ere lække, og at Maskerne i Fiskegarnene gjøres omtrent dobbelt saa store, som Maskerne i de Garn, der vare medgivne Skonnerten.

Kutteren Løvenørn vedkommende:

Kutteren forsynes med et Krøbelspil, en til Besætningens Størrelse passende Kabys, Bøier til Ankerne og 1 Par store Aarer til at roe Kutteren med i stille Veir.

Til Observation ved Værftet stilles:

at Dækket er lækt, at Hvirvelblokke anvendes til Klyverstræk og Pikfaldstræk, at et Dæksel til den ene Brønd mangler, at Jollebommene reises noget høiere, for at holde Fartøiet høiere op over Søen, og at et Par Øiebeslag anbringes paa Rælingen til Placering af Falkonetter eller Haubitzer.

13 Novbr.

Lieutenant L. Braag beordret til Tjeneste ved Søartilleriet.

13 Novbr.

Det ved Auctionen d. 9de s. M. gjorte høieste Bud paa Dæksbaaden Olaf Rye approberet.

Forsvars-Commissionens Betænkning om det danske Søværns Organisation.

Af Lieutenant N. Jacobsen.

Hvad man end i sin Tid dømte om Regjeringen, da den nedsatte en Commission til at afgive Betænkning og gjøre Forslag om vort fremtidige Forsvarsvæsen, troe vi, at det nu maa erkjendes, at denne Commission har været overordentlig nyttig. Selv om de daværende Krigsministre i Et og Alt havde sluttet sig til de Organisations-Forslag for Hær og Flaade, som deres Formænd havde udarbejdet, og indbragt dem i Rigsraadet i afvigte Foraar, er det dog sikkert, at de ikke kunde være blevne vedtagne dengang. Raadet vilde ikke have haft Tid til at underkaste dem en saa moden og alsidig Prøvelse, som var nødvendig, dobbelt nødvendig, da de to Forslag, der dog sigtede mod samme Maal, vare forfattede paa to forskjellige Steder. Den hele Situation var heller ikke gunstig for en Forhandling om disse Spørgsmaal, idet Stemningen endnu var saa bevæget, at man næppe kunde vente, at Sagen vilde blive drøftet med behørig Ro og Besindighed, ligesom det var til at antage, at der fra flere Sider vilde være reist bestemt Modstand imod at slaae en hvilkenksomhelst Organisation fast, forinden Forfatnings-sagen var bragt tilende. Man havde da sandsynligviis kun opnaaet, at faae en Debat, der vel kunde have givet

et Billede af det Øiebliks Stemning, men som næppe vilde have ydet noget positivt Resultat eller bragt Sagen noget Skridt fremad, og man maatte iaar have begyndt forfra med andre Ministre, en anden Repræsentation og rimeligviis andre Forslag. — Commissionen har derimod kunnet arbeide uanfægtet af Forfatningskampe og Ministerskifter, saa at den grundigt har kunnet veie og prøve alle de Forhold, som bør komme i Betragtning ved Forsvarsvæsnets Ordning; den har derved stillet hele Sagen i et klarere Lys, som i væsentlig Grad vil lette senere Forhandlinger, og den har givet et Materiale, som ikke let paa anden Maade kunde være skaffet tilveie. Det gjælder nu om, at benytte dette Materiale rigtigt. Hvor vigtigt det er, saa snart som muligt at komme til en fast Ordning af Hær og Flaade, behøver formeentlig ingen nærmere Udvikling. Det Bestaaendes Mangler have længe været følte, og det maa vel indrømmes, at Forsvarsvæsnets, da det sidst skulde bruges, ikke var i den Stand, som det efter de derpaa anvendte Penge kunde og burde have været. Men idet Landets finansielle Evner ere indskrænkede, er det dobbelt nødvendigt at komme til en Ordning, der saavidt muligt sikkrer, at hvad der i Fremtiden ydes, anvendes til virkelig Nytte efter bestemte Principer og ikke efter tilfældig herskende Stemninger. Heri maa ligge en Opfordring, baade for Regjering og Repræsentation til at fremskynde Spørgsmaalets Løsning, og det forekommer os, at de Forslag, Commissionen har gjort, i Hovedtrækkene fortjene Tilslutning baade fra den ene og den anden Side. Det er naturligviis ikke at vente, at Sagen vil blive gennemført uden megen Kamp, men det vil dog være muligt at føre den til Ende endnu i denne Rigsdagssamling ved nogen Imødekommen og lidt Resignation paa enkelte Puncter. Vi haabe i ethvert Tilfælde, at Organisationens Grundtræk alt iaar ville blive slaaede fast ved Budgetforhandlingerne, saa at det kan staae klart, hvilken Vei vi skulle gaae, og vi haabe, at

dette bliver den af Commissionen foreslaaede, thi den vil for en rimelig Udgift give os et efter vore Forhold kraftigt Værn.

Vi skulle i det Følgende nærmere gennemgaae Commissionens Forslag og Indstillinger om Søværnet, men først undersøge om de Pengemidler, der foreslaaes anvendte paa Forsvarsvæsnet, ere rimeligt afveiede og rigtigt fordeelte mellem Hær og Flaade.

Anskuelserne om, hvad Landet kan og bør yde til sit Forsvarsvæsen, ere naturligviis høist forskjellige. Enkelte, som ved de Landet overgaaede Ulykker have tabt alt Mod og al Tillid til Fremtiden, eller hos hvem den nationale Følelse er kvalt af Materialisme ville sige »næsten Intet«. Man har jo hørt saadanne Røster endogsaa indenfor Repræsentationens Vægge. »Hvad have vor Hær og Flaade nyttet os«, sige de; »de have kun skaffet os Ydmygelser og Nederlag, kun kostet os Menneskeliv og Penge, men have ikke formaaet at forhindre Statens Sønderlemmelse. Men have vi ikke været istand til at forsvare os, da Landet var udeelt, og dets Udelelighed sikkert ved en Tractat, underskrevet af alle Europas Stormagter, saa kunne vi endnu mindre gjøre det nu, da vi have færre Folk, færre Penge, og vor hele Existents kun hviler paa en Tractat med dem, der brøde den forrige«. Eller det hedder: »Den Selvstændighed, som imod al Rimelighed skal forsvares, er ikke Forsvar værd. Hvad det nu kommer an paa, er at fremme den materielle Udvikling, og det gjøres bedst ved ikke at øse Penge ud til Institutioner, som ingen Betydning have«. — Dog, var end Tallet paa dem, der hyldede disse Anskuelser, beklageligt stort strax efter Krigen, er det sikkert, at det nu er forsvindende. Lige overfor disse Modløse staae Andre, der mene, at vor Tilværelse bestandigt vil være truet, og at vi kun ville kunne bestaae ved altid at være rustede til Kamp; at vi derfor maae anstrenge enhver Nerve, opbyde al vor Kraft for at reise et kraftigt Værn

og arbeide paa at gjøre hele Folket til et Kriger-Folk. Saameget denne Betragtning end kan tiltale Følelsen, kan den imidlertid ikke bestaae Forstandens Prøvelse; thi Folket kan og vil ikke saaledes leve bestandig paa Krigsfod; Begeistringens Ild kan tændes i et Øieblik, naar Faren truer, men den kan ikke vedblive at brænde Aar ud og Aar ind. Imellem de her nævnte to Yderligheder staaer Nationens store Fleertal, der vel erkjender, at det vil være umuligt for os at skabe et Værn, stærkt nok til fuldstændigt at sikkre os mod mægtige Naboers Erobringssyge, men som føler, at det at opgive al Tanke om Forsvar, vilde være selv at fremskynde vor Undergang; der ikke har tabt Troen paa Fremtiden og mener, at det danske Folk dog maa kunne udfolde en alvorlig Modstandskraft; der betragter Betydningen af en stærk Hær og Flaade forøget i samme Forhold som Landet er formindsket, og som derfor er villigt til at yde de Offre, som ere nødvendige, og som naturligviis maae blive forholdsviis større end hidtil. Hvor meget der hertil behøves, derom er der selvfølgelig atter forskellige Meninger, men vi troe, at Commissionen har været heldig i at træffe et Maal, som en Majoritet kan samle sig om. Der vil jo vel være dem, som ville finde, at 5 Millioner ere for lidt til Forsvarsvæsnet, men denne Mening vil næppe finde nogen Talsmand i Rigsdagen. Vi skulde have glædet os inderligt, om navnlig Flaaden kunde have faaet større Beløb til Raadighed, og vi haabe, at det vil være muligt at faae en lille Forøgelse paa en enkelt Conto, som vi senere skulle komme tilbage til; men vi erkjende forøvrigt, at hvad Commissionen har foreslaaet, er det Meste, der kan ventes bevilget, og vi støtte dette paa Udtalelser i Rigsraadets sidste Samling. Og hvorledes forholde disse 5 Millioner sig til hvad der tidligere har været ydet? Vi skulle ikke gaae nærmere ind paa den Sammenstilling, der har været gjort med Normalreglementet af 1841, der satte 4 Millioner som Udgift til

Hær og Flaade, thi en saadan Sammenstilling har kun historisk Interesse; vi skulle kun sammenligne Summen med de Beløb, der efter den Oversigt, som findes i Bilagene til Commissionens Betænkning, have været anvendte til Forsvarsvæsnet i Aarene 1853 til 63. Herefter have Udgifterne til Marineministeriet i Gjennemsnit været 2,239,000 Rdl. aarlig; men fradrages de Flaaden ikke directe vedrørende Udgifter, saavel som hvad der har været udredet af Øresundets Administrations-Fond, have de egentlige Flaadeudgifter kun udgjort 1,983,000 Rdl. Til Krigsministeriet er i samme Tid i Gjennemsnit givet 4,951,000 Rdl. aarlig, saa at der ialt er medgaaet til Forsvarsvæsnet 6,934,000 om Aaret. Naar det erindres, at meget betydelige Summer bleve anvendte i denne Periode extraordinairt til Befæstningsanlæg, til Dokken og Værftets Sammendragning og til extraordinaire Udrustninger, Summer, som løbe op til over en halv Million i Gjennemsnit aarlig, saa vil man see, at naar det ordinair Budget for Hær og Flaade nu ansættes til 5 Millioner, er det langt fra reduceret saameget som det maatte blive, naar man alene tog Hensyn til Formindskelsen af Statens Territorium og Indtægter. At Udgifterne maatte nedsættes, kunde Enhver sige sig selv; thi selv om man i nogle Aar kunde vedblive at udrede saa store Summer, vilde det ikke kunne gjøres uden at udtømme alle Resourcer, saa at naar Øieblikket kom, da Forsvarsvæsnet skulde bruges, vilde man næppe være istand til at bære en Krigs Byrder. Er nu den Sum, der foreslaaes anvendt, alligevel for lille for Øiemedet? Hvem der troer det, ville vi svare, at efter Commissionens Forslag skabes for den mindre Sum et langt kraftigere Værn, end vi havde før Krigen, hvad der tydeligt vil sees ved at sammenligne Listerne over Hær og Flaade, som de ville blive, med hvad vi nu have. Dette maa forsone baade dem, der ere misfornøiede med den nødvendige Indskrækning, og dem der mene, at Commissionens Forslag gaae forvidt for

Landets Kræfter, og disses Tal vil vistnok ikke være ringe. Med Rette udtalte Commissionens Formand i Rigsraadets sidste Samling, da en tidligere Finantsminister erklærede, at Landet i Længden ikke vilde kunne bære et Militairbudget paa $4\frac{1}{2}$ à 5 Millioner, at man ikke kunde have nogen bestemt Mening derom, før man saae, hvad der opnaaedes for Pengene, da det var muligt, at man hellere vilde give mere for et bedre Værn end mindre for et daarligere. Denne Betragtning's Gyldighed haabe vi vil blive almindelig anerkjendt. Det er klart, at hvis man i nogen væsentlig Grad vil nedsætte de af Commissionen foreslaaede Udgifter, vil man aldeles omstyrte den hele Organisations Bygning; thi paa samme Tid Summen omtrent er Maximum af hvad der med Rimelighed kan forlanges, er den Minimum af hvad den paatænkte Ordning vil kræve, og de Fordele, som denne Ordning frembyder, den Kraft, som den gjør det muligt i paakommende Tilfælde at udvikle, ere af saa stor Betydning, at man ikke bør betænke sig paa at bringe det nødvendige Offer for at opnaae dem. Det er umuligt at sige, hvor meget der i en nær Fremtid kan komme til at afhænge af at vi kunne være hurtigt og stærkt rustede, og naar dette holdes fast, kan det Krav, der gjøres, ikke siges at være for stort for Landets finantsielle Evner, thi saavidt vi af Udtalelser i sidste Rigsraadssamling, som ogsaa efter det sidst forelagte Budget-Udkast kunne see, vil det ikke nødvendiggjøre en større Forøgelse af de tidligere normale Skatter end henved 2 Millioner; og en saadan Forøgelse i Skattebyrden kan, hvor ubehagelig den end er, ikke vække nogen alvorlig Betænkelighed og ikke i nogen væsentlig Grad svække vor finantsielle Stilling.

Med Hensyn til Fordelingen af Pengene imellem Hær og Flaade, vil det maaskee forekomme mange, at Armeen har faaet formeget, og Marinen for lidt, idet man, især efter sidste Krig, mere og mere har faaet Følelsen af, at Flaaden bør være Landets Hovedværn. Dette er

nu forsaavidt ganske rigtigt, som det heldige Udfald af en Krig for os altid væsentlig vil afhænge af, i hvad Stand vor Flaade er, men heraf følger ikke, at Marinens Budget skal være større end eller ligesaa stort som Armeens. Selv om Flaaden fik alle 5 Millioner, vilde den ikke alene kunne forsvare Landet, ligesaa lidt som en Armee alene kunde gjøre det. Forsvaret kræver nødvendigt begge Elementer, og ved Pengemidlernes Fordeling maa der sørges for, at hvert især faaer den Udstrækning, som efter deres særlige Hvervs Natur er nødvendig. For Flaadens Vedkommende er det sandsynligt, at der vil komme en Tid, da ingen Anstrengelser ville gjøre det muligt for den at bevare sin Overlegenhed over vor sydlige Nabo; men det er af Vigtighed, at dette Tidspunct indtræder saa seent som muligt, og navnlig at Overlegenheden bevares i den nærmeste Fremtid. Det er denne Betragtning, Commissionen er gaaet ud fra, idet den foreslaaer at bibeholde den nuværende Flaadestyrke, og det forekommer os, at Ingen med Rette har kunnet vente Mere. Naar Marinens Budget dog er blevet nedsat, da ligger dette ene i en forbedret Organisation, der gjør det muligt at faae mere for Pengene end man hidtil har faaet. Hvad Armeen angaaer, var Krigsministeriets Organisations Udkast baseret paa en bestemt Hærstyrke, der var sat saa lavt som det kunde ansees tilraadeligt, naar den skulde have nogen Betydning for Øernes Forsvar. Commissionen foreslaaer derimod, at basere Hærordningen paa Antallet af det værnepligtige Mandskab, og derved bliver dens Plan endeel dyrere end Ministeriets. Det er rimeligt nok, at Rigsdagen vil bevilge den større Udgift for at naae den store Fordeel, at faae alt værnepligtigt Mandskab indøvet, men derfor er det ikke sagt, at den, hvis Armeen blev holdt indenfor de af Ministeriet angivne Grændser, da vilde bevilge saameget mere til Marinen. Med andre Ord, Spørgsmaalet er ikke, om Marinen skal have $1\frac{1}{2}$ eller 2 Millioner af de 5 Millioner,

men om den skal have $1\frac{1}{2}$ af 5 eller $1\frac{1}{2}$ af $4\frac{1}{2}$. Vi kunne nu ikke sige, at den Armee, som foreslaaes, i og for sig er for stor, men vi ere overbeviste om, at hvad der ydes til den, ikke ydes paa Flaadens Bekostning, og Forholdet imellem de to Budgetter, der før var som 19 til 49, medens det nu bliver som 15 til 35, synes ogsaa at vise, at Flaadens Betydning for Værnet har været erkjendt.

Efter disse almindelige Betragtninger over Sagens finansielle Side skulle vi gaae over til en Undersøgelse af Commissionens Indstillinger og Forslag vedrørende Søværnet, og vi skulle da først omtale Materiellet.

Commissionen fremsætter ingen bestemte Forslag til dettes Sammensætning, og det har jo ogsaa tilstrækkeligt viist sig, at det kun nytter lidet at lægge nogen egentlig Flaadeplan; men den antyder, i hvilken Retning Udviklingen bør gaae, og støtter derpaa en Beregning over den aarlige Udgift til Materiellet, der er forfattet af Marinens tekniske Directeur.

Commissionens Fleertal gaar ud fra, at det er af yderste Vigtighed, at vi saalænge som muligt bevare Overlegenheden paa Søen, hvad de tidligere Krige tilstrækkeligt have godtgjort. Den mener derfor, at den nuværende Styrke af Flaaden bør opretholdes, hvilket den udtrykker paa følgende Maade: »Det er i Forsvarsvæsnets sande Interesse og af største Vigtighed for dette, at vi vedblive at holde Søværnet, saavidt og saalænge det er muligt, i samme omtrentlige Maal som det, hvortil det nu er bragt, ved at udvikle det nu Bestaaende med kraftige og tidssvarende Skibe af en saadan Art, der nærmere vil betegnes ved de Erfaringer, som gjøres af de større Sømagter.« Med Hensyn til de nye Skibe, paaviser Fleertallet, at Marinen i en Krig har en dobbelt Opgave. Hovedopgaven er at bevare Herredømmet i vore Farvande, saa at Forbindelsen mellem Landsdelene ikke afbrydes, og vor Handel ikke ødelægges.

Dertil kommer den anden Opgave, at samvirke med Armeen ved Angreb paa faste Puncter ved Søen; ved mulige Landgange eller Indskibninger; ved Forsvar mod fjendtlige Landgangsforsøg eller Overgange osv. Medens Hovedopgaven kræver søgaaende Skibe, det vil sige Skibe, som i allslags Veir kunne holde Søen i vore Farvande, og som besidde Hurtighed, et kraftigt Artilleri og et stærkt Pantser, ere saadanne Skibe ikke altid heldige til Løsningen af den anden Opgave; men vore indskrænkede Midler tillade ikke at gaae i to Retninger, og Fleertallet foreslaaer derfor fortrinsviis at lægge Vægt paa Anskaffelsen af Skibe, der, byggede med Hovedformaalet for Øie, dog ogsaa kunne anvendes i andre Øiemed. Til særlig Anvendelse i de snevreste Farvande anbefales det dog at bygge to mindre Monitorer af den Art, som Sverige og Rusland have, og den alene søgaaende Flaade foreslaaes ligeledes forøget med eet stærkt Pantsereskib.

Et Mindretal, Procurator Christensen, vil gaae en heel anden Vei; han mener, at Flaaden skal indskrænkes til blot og bart Kystværn. Tanken er ikke ny, den har i en Række af Aar været forfægtet i Repræsentationen af Tscherning, men lige overfor den turde det være tilstrækkeligt at anføre den af Fleertallet stærkt fremhævede Udtalelse, at Hærens Opgave ved en Kysts Forsvar, selv om den støttes af mindre Pantserfartøier, vil være uløselig, naar en fjendtlig Søstyrke kan sætte sig fast i Farvandet. Mindretallet, der med en Snees Linier omstyrter den hele foreslaaede Organisation uden at sætte noget andet istedet, vil formeentlig ikke finde stor Tilslutning i Rigsdagen, og det tør ventes, at Fleertallets Indstillinger ville blive lagte til Grund for Materiellets Udvikling. Hermed vilde Marinen være vel tjent, thi disse Indstillinger have det store Fortrin, at, skjøndt de bestemt angive Størrelsen af Flaaden og Retningen, i hvilken den bør udvikles, lade de dog Administrationen

tilstrækkeligt frie Hænder til ved de enkelte Skibe at følge Tidens Fremskridt.

Med Hensyn til en enkelt Deel af Materiellet, nemlig Transportflaaden, skulle vi endnu bemærke, at vi ikke troe, at Forholdene i kommende Krige i Reglen ville tilstede Benyttelsen af den Art Transportmidler, som vi nu besidde, og som det foreslaaes at forøge. I Fremtiden, hvor der er Mulighed for, at en Transport kan møde Fjenden paa Søen, vil det ikke gaae an at sammenstuve Tropper i smaae Fartøier, som ikke kunne hjælpe sig selv; al Transport maa skee enten med de egentlige Krigsskibe eller med hurtige Dampskibe, der escorteres af en passende Styrke, og vi troe derfor ikke, at Penge til Forøgelse af det nuværende Transport-Materiel ville være vel anvendte.

Den Betragtning kan ikke undlade at paatrænge sig, at medens Armeens Størrelse i Fred som i Krig er givet ved Organisationen, er dette ikke Tilfældet med Flaaden, hvor Organisationsloven kun omfatter Personellet, medens den Basis, dette hviler paa, ikke er omtalt. Ved Loven at fastsætte en vis bestemt Flaade, vilde som alt anført ikke være heldigt, thi Ingen veed, om de Skibe, som iaar ansees bedst egnede for os, ogsaa ere det næste Aar; men der er et andet Maal for Flaadens Størrelse, det er Pengene, og dette Maal kan vel forud fastsættes. Commissionen har gjort det, men dens Indstillinger om Udgifterne til Materiellet træde ikke frem som Forslag, hvis Vedtagelse er bindende. Vi betragte nu den af Fleertallet udtalte Tanke, at Flaaden bør bevares i den samme omtrentlige Størrelse den nu har, og den derpaa byggede Beregning over den nødvendige Udgift til Materiellet som det allervigtigste Punct i den hele Sag, og det synes os, at denne Tanke burde finde et bestemt Udtryk i Organisationsloven, hvilket formeentlig kunde skee ved en Paragraph, der fastsatte Material-Contoen i Overeensstemmelse med Fleertallets

Beregning. Naturligviis skulde Repræsentationen ikke derfor opgive sin Indflydelse paa Pengenes Anvendelse, som der jo ved hver Finantslov maatte gjøres Rede for; den skulde kun opgive, hvert Aar at komme tilbage til en Debat om, hvor stor Flaaden skulde være, en Debat, som ikke hører hjemme ved Finantslovens Behandling og som der ikke kan blive saa udtømmende eller bringe til et saa paalideligt Resultat som ved Behandlingen af det hele Organisations-Spørgsmaal.

For at det Materiel, der til enhver Tid haves, skal kunne gjøre Fyldest, er det uafviseligt nødvendigt, at der tilveiebringes et paalideligt og dygtigt Personel til at bruge det; thi uden det vil selv det kraftigste Materiel kun være en død Skat. Hvis man nu kunde raade over ubegrændsede Summer, var det den letteste Sag af Verden stadig at holde den fornødne Flaadebesætning til Tjeneste og i Øvelse; men med indskrænkede Penge-midler kan dette ikke gjøres, og Organisationen maa gaae ud paa, at samle og vedligeholde en Deel af Besætningen, der i Fredstid kan gives en saadan Uddannelse og holdes i en saadan Virksomhed, at den kan bevare sin fulde Kraft og Dygtighed, saa at den i Krigstid kan danne en Kjerne, hvortil de andre Elementer kunne slutte sig, og hvorved disse saa hurtigt som muligt kunne gjøres brugbare for Tjenesten. Det gjælder da om, at give denne Kjerne, hvis vigtigste Dele ere Over- og Under-Befalingsmænd, Maskinfolk og Artillerister en passende Størrelse, saa at den paa den ene Side er stor nok til at fyldestgjøre Øiemedet i Krig, og paa den anden Side ikke større, end at den Virksomhed, der kan gives den i Fred, virkelig kan holde den i dygtig Stand.

Hvilke vare nu Feilene ved den tidligere Organisation? Hvad Officererne angaaer, havde vi forinden Lønningsloven af 1856 stærkt besatte Cadres foroven og forholdsviis faa Lieutenanter; dette frembød det Gode, at Avancementet var ret livligt, saa at en Officeer i Reglen

efter 18 à 19 Aars Tjeneste blev Capitain-Lieutenant og efter 26 à 28 Aars Tjeneste Capitain. De Udrustninger, der foretoges i Fredstid, vare vel ikke store, men kunde dog give nogenlunde tilstrækkelig Øvelse for de 14 Capitainer og de yngre Officerer, som dengang fandtes; derimod var der næsten aldrig Virksomhed tilføjes for de ældste Stabsofficeersklasser, der saaledes vanskeligt kunde vedligeholde den practiske Erfaring og Dygtighed, der, som Motiverne til Lønningsloven udtrykke sig, »kun kan erhverves og vedligeholdes ved Tjeneste tilføjes», og det var derfor at vente, at kun Enkelte af disse Klassers Midte efter en længere Fred vilde være skikkede til Krigstjeneste. Men saadanne Dispositions-Klasser, hvis væsentlige Nytte ordentligviis kun var at skaffe et bedre Avancement, havde Staten ikke Raad til at holde. Loven af 1856 samlede derfor de tre Stabsofficeers-Klasser i een, og Meningen dermed var, at sætte Administrationen i Stand til at disponere over alle Stabsofficererne ved forefaldende Udcommandoer, saa at de alle kunde faae Deel i Øvelserne. Denne Ordning var efter vor Mening et decideret Tilbageskridt; thi vel var den tidligere Organisation dyr, men den havde dog tilladt at give den vigtigste Chefklasse endeel Virksomhed; nu derimod skulde den Øvelse, der hidtil i Almindelighed var tilfaldet de fjorten Capitainer, fordeles mellem 26 og fik altsaa langt mindre Betydning; og idet Antallet af Stabsofficerer indskrænkedes, dels directe, dels indirecte derved at flere, der hidtil havde staaet udenfor Detaillen optoges i Nummer, blev Avancementet slettere, saa at Aldersforholdene i Klasserne forværredes. I hvor høi Grad dette skete, kan sees ved blot at sammenligne Tilstanden i 1856 med den nuværende: dengang vare Capitainerne Mænd i en Alder fra 43 til 56 Aar, Capitain-Lieutanterne mellem 39 og 47 Aar og kun een Lieutenant var 40 Aar gammel; nu er den yngste Orlogs-Capitain nær 51, Capt.-Lieutanterne

ere imellem 41 og 54 Aar, og af Lieutenanterne ere 5 over og 5 nærved 40. Ogsaa i en anden Henseende var S sammensmeltningen af Stabsofficeers-Klasserne ikke heldig. I Motiverne til Loven hed det, at ved den tidligere Klasse-Inddeling var der taget »et i Tjenesten aldeles ikke begrundet Hensyn til Officeersgraderne i Landetaten»; men denne Sætning forekommer os ikke rigtig, thi der er dog virkelig en i Tjenestens Natur og militaire Betydning grundet Forskjel paa en Escadrechef og en Skibschef, paa en Chef for et større og for et mindre Skib. Om man i Fredstid kan og vil holde alle Charger besatte, er et andet Spørgsmaal, men at der i ethvert Tilfælde i Krigstid bør være en Forskjel i Chargen i Overeensstemmelse med Commandoens Betydning, synes os absolut rigtigt. — Det var formodentlig de ved det ringere Avancement foraarsagede slettere Aldersforhold i den ældste Officeersklasse, der bevirkede, at de høiere Chefposter først vilde blive tildeelte Mænd i en fremrykket Alder, som foranledigede, at de hidtil fulgte Principer for Commandoernes Fordeling fik en Forandring ved en kongelig Resolution af 17de April 1860, der blandt andet bestemte, at Skibe med en Besætning af mindre end 300 Mand skulde commanderes af en Capt.-Lieutenant. Herved blev det vel muligt, tidligere end før at give en Mand selvstændig Commando; men Orlogs-Capitainernes Virksomhed indskrænkedes yderligere, og det alt gjorde Brud paa det efter vor Mening rigtige Princip, at en Post af en vis militair Betydning medfører en dertil svarende militair Charge, blev fuldstændigere. — Den store Mangel ved den tidligere Organisation, at Individerne, naar de ikke udviste nogen særlig Udygtighed, steg jevnt og uafbrudt til de høieste Poster, rettedes ikke ved Loven af 1856; der gjordes senere ved den kgl. Resolution af 17de Mai 1858 et Skridt i denne Retning, idet der gaves Bestemmelser for Avancement, sigtende til at standse de lidet Dyg-

tige; men disse Bestemmelser vare næppe bestemte eller kraftige nok, eller de ere ialtfald ikke blevne gennemførte med Kraft.

Hvad de øvrige Elementer af Besætningen angaaer, er der til forskjellig Tid givet Organisationsbestemmelser for de faste Underofficerer, for Maskinpersonalet og for Lægerne, men de ere dels ikke tilstrækkelige, dels mangle de den Fasthed, som de kun kunne faae ved at gives Lovsform; og der savnes i væsentlig Grad organisatoriske Bestemmelser for den værnepligtige Masse, der skal afgive de to vigtige Klasser: Reservebefalingsmænd og menige Artillerister.

Naar der nu skal gives en ny Organisation, gjælder det om at undgaae eller afhjælpe de her berørte Mangler ved de tidligere, og vi skulle nu see, hvorvidt det vil lykkes ved de af Commissionen stillede Forslag.

Ved Organisationen af Officerscorpset er Opgaven den, at normere det rette Antal Klasser og give dem hver især den rette Størrelse, og at fastsætte saadanne Bestemmelser for Tilgang, Forfremmelse, Afgang og Øvelse, at Corpset holdes saa kraftigt og dygtigt som muligt. Commissionen er enig i at foreslaae den samme Klasseinddeling som nu haves. Som ovenfor antydet vilde det vistnok være correctere at have et Par Grader af Stabsofficerer, men den samlede Orlogs-Capitains Klasse har nu engang vundet Hævd, og derved er Intet at gjøre. Med Hensyn til Antallet af Officerer i hver Klasse, dele Meningerne sig; idet et Fleertal foreslaae: 1 Admiral, 14 Orlogscapitainer, 28 Capt.-Lieutenanter og 72 Lieutenanter, af hvilke de 20 ere Secondlieutenanter uden fast Ansættelse; medens et Mindretal vil have: 1 Admiral, 18 Orlogscapitainer, 28 Capt.-Lieutenanter og 70 Lieutenanter, alle med fast Ansættelse. Vi skulle betragte disse Tal noget nærmere. I Betænkningen findes to Tabeller over Krigsbesætningen til Flaaden, som den nu er, og som den antages at ville

være om ti Aar, og begge udarbejdede i Henhold til de Principer, der hidtil, det vil sige siden 1860, have været gjældende for Commandoernes Fordeling. Efter disse Tabeller kræver den nuværende Flaade: 16 Orlogs-Capitainer, 31 Capt.-Lieutenanter og 78 Lieutenanter (foruden 120 Reservelieutenanter); og Fremtids-Flaaden: 18 Orlogs-Capitainer, 30 Capt.-Lieutenanter og 64 Lieutenanter (foruden 90 Reserve-Lieutenanter). Fleertallet bruger den endnu ikke skabte Flaade som Udgangspunct for sit Forslag, og dette skulle vi ikke indvende Videre imod, thi deels er Forskjellen mellem de to Tabellers Officerers-Antal ikke væsentlig, deels maa det erkjendes, at det ikke er rimeligt, at alt det nuværende Materiel nogensinde vil blive udrustet paa eengang. Men Fleertallet bliver ikke staaende ved den sidste Tabels Tal. Det udtaler: »at ved at anføre de Klasser af Officerer, hvortil Chef og Næstcommanderende i de forskjellige Skibe skulle høre, er ved Affattelsen af Tabellerne taget til Regel, hvad der hidtil har været Sædvane; men der ligger dog ikke i Tjenestens Beskaffenhed nogen Nødvendighed for strengt at følge denne. »Rolf Krake« f. Ex. har hidtil været commanderet af en Orlogs-Capitain og havt en Capt.-Lieutenant til Næstcommanderende; men der vilde ikke være Noget til Hinder for at stille dette Skib og Pantserskibe af samme Klasse under lignende Commandoforhold som Corvetter, der commanderes af Capt.-Lieutenanter med Lieutenanter til Næstcommanderende. En Skrue-Skonnert har hidtil været commanderet af en Capt.-Lieutenant med en Lieutenant til Næstcommanderende, altsaa med Officerer af de samme Grader som paa Corvetter, skjøndt Besætningen er kun lidet over halv saa stor; ogsaa her kunde der foretages en Forandring ved at lade disse Skonnerter commanderes af Lieutenanter.» Og støttende sig hertil foreslæaer Fleertallet istedetfor Tallene 18, 30 og 64 at sætte 14, 28 og 72 i de forskjellige Klasser. Imod

denne Forandring, eller rettere imod den Maade, paa hvilken den er begrundet, maae vi bestemt protestere. Hvis Tabellerne vare affattede efter hvad der indtil 1860 var Sædvane ved Commandoernes Fordeling, vilde de have opviist mindst 5 Orlogs-Capitainer mere, og det mindre Tal i denne Klasse er alene fremkommet ved at lægge den kun sex Aar gamle Bestemmelse, der som alt anført næppe kan ansees for ubetinget heldig, til Grund for Beregningen. Efter den ringere Betydning Corvetter og i Klasse med dem staaende Skibe siden den Tid have faaet, er det ikke at vente, at hvad der ved hiin Bestemmelse tabtes, atter kan vindes tilbage; men at gaae endnu videre nedad, finde vi aldeles forkasteligt. Man begyndte med at gjøre Corvetter til Capt.-Lieutenantscommandoer, vil man nu gjøre det samme med de mindre Pantserskibe, ville Skrue-Fregatterne snart følge efter, thi om de end have større Besætning, have de dog mindre militair Betydning, og man vilde consequent ende med kun at have to Klasser i Etaten. Skal Klasse-Inddelingen have nogen militair Betydning, da maa den svare til Vigtigheden af de Commandoer, der tilfalde hver Klasses Medlemmer, og lige saa vel som enhver større tactisk Eenhed tillands commanderes af en Stabsofficer, der atter har en forskjellig Grad, eftersom det er en Bataillon, en Brigade eller et Armeekorps, han commanderer, lige saa vel bør Chefen for ethvert betydeligere Krigsskib være Stabsofficer, hvem der bør gives en høiere Grad, naar han commanderer en Escadre; men at sætte Chefen for et Pantserskib, der dog er en vigtig tactisk Eenhed og repræsenterer en stor Capital, i Klasse med en Compagniechef i Armeen, kan aldrig være rigtigt. Foruden den militaire, har Klasse-Inddelingen tillige en pecuniar Betydning: Lønningerne bør svare til Ansvarets Størrelse. Medens nu tidligere de Capt.-Lieutenanter, der fik Orlogs-Capitains Commandoer, uden at faae Løn derefter,

kunde trøste sig med at de senere vilde naae den, vil i Fremtiden, hvad nedenfor skal blive viist, henved Halvdelen af Capt.-Lieutenanterne aldrig opnaae Forfremmelse, og det bliver da dobbelt ubilligt at bruge dem som Orlogs-Capitainer uden at lønne dem som saadanne.

Noget Lignende som her er sagt, gjælder ogsaa for de Capt.-Lieutenants-Commandoer, som Fleertallet vil lade overgaae til Lieutenantsklassen. Man siger: Besætningen paa en Skrue-Skonnert er kun halv saa stor som paa en Corvet, derfor er der ingen Grund til at give den en Chef af samme Grad; men det er jo som sagt kun i sex Aar at en Corvet har været Capt.-Lieutenants-Commando, i alle andre Mariner commanderes en Corvet af en Stabsofficer; og Besætningens Størrelse er ialtsald ikke den rette Maalestok for en Commandoes Vigtighed; vilde man gaae derefter, maatte de foreslaaede Monitorer ogsaa blive Lieutenants-Commandoer, thi de have netop samme Størrelse af Besætning som Skonnerterne.

Og hvad vindes ved Fleertallets Forandring af Tallene? Svaret vil vel være, at Officerscorpset bliver billigere i Fredstid, at der kan gives de høiere Klasser noget mere Øvelse, naar deres Tal er mindre, og at selvstændige Commandoer ville kunne tildeles Officererne i en yngre Alder. Hvad den økonomiske Side af Sagen angaaer, vil hele Forskjellen være circa 15,000 Rd., og denne Meerudgift kan dog ikke vække Betænkelighed; og naar man seer, hvor rundelig Commissionen foreslaaer at udstyre Armeen med Stabsofficerer, saa at der endog normeres en Stabsofficer af Linien til hver Forstærkningsbataillon, saa synes en Reduction af Marinens eneste Stabsofficersklasse lidt besynderlig. Øvelserne vilde blive heldigere fordeelte, naar Tabellernes Tal beholdtes, thi hvad det især kommer an paa, er at give Lieutenanterne rigelig Leilighed til Øvelse; og hvad endelig det tredie Punct angaaer, da bør dette naaes

gjennem Avancements-Bestemmelser, men ikke ved at bryde rigtige militaire Principer. Men vil man endelig fastholde de mindre Tal, der vare givne i det foreløbige Udkast, som blev Commissionen tilsendt fra Ministeriet, skjøndt man ved sin egen Beregning er kommet til større Tal, da bør Reductionen fremtræde som en Reduction for Fredstid. Vi kunne forstaae, at man siger: vi ville ikke holde Krigs-Cadrer i Fred; men Tallene, man opstiller, maae da være Freds-Tal, og der bør da gives Administrationen Bemyndigelse til i Krigstid at udfylde de manglende Nummere, — men Commandoforholdene bør ikke forrykkes. Ved en saadan Ordning vilde man ialtfald vinde det, at man ved en Krigs Udbrud kunde lade de dygtigste Kræfter af de yngre Klasser rykke op.

Med Hensyn til Antallet af Lieutenanter skulle vi med Commissionen gaae ud fra, at Forholdet mellem jaste og Reserve-Lieutenanter fra 1864 bevares, og at Fremtids-Flaadens Behov lægges til Grund. Vi faae da Tallet 64, hvis der normeres Krigsbesætning i de to høiere Grader, og 70, hvis de 18 Orlogs-Capitainer og 30 Capt.-Lieutenanter i Fredstid sættes til 14 og 28, idet det da maa være muligt at udfylde disse Klasser uden at bringe Lieutenants-Tallet ned under Tabellens Maal. Naar nu Fleertallet foreslaaer 72 Lieutenanter, kan dette synes rigeligt, men det maa erindres, at 20 af disse ikke have fast Ansættelse, og ikke kunne antages i Besiddelse af synderlig Brugbarhed i de Poster, de faste Officerer skulle beklæde. Efter Forslaget skulle disse 20 nemlig tilveiebringes derved, at der aarlig afgaaer 8 Second-Lieutenanter fra Academiet; efter et Aars Tjeneste avancere 2 til Premierlieutenanter, og de 6 blive staaende paa Ventepenge i 2 Aar og gaae derpaa over i Forstærkningen. Den Tanke, at lade Afgangen fra Academiet være endeel større end det behøves for at udfylde de ledige Nummere i Etaten, og at udsætte

det endelige Valg af Personerne til de faste Cadrer indtil de have tjent et Aar, finde vi i og for sig heldig, om vi end nære Tvivl, om der vil melde sig saamange Elever at den kan gennemføres; men saa at stille dem, der ikke ansættes fast, i et særegent Tjenesteforhold, hvor der enten maa gives dem Deel i Øvelserne paa de faste Officerers Bekostning, eller de nødsages til at gaae uvirksomme paa Gaden, hvad der netop i den Alder er yderst fordærveligt, eller de permitteres i Koffardifart, hvorved Marinens Hold paa dem bliver aldeles illusorisk, finde vi ikke heldigt; og at regne dem med i Tallet paa de faste Officerer, efter at dette i Forveien er sat ned til det mindst mulige, er ikke rigtigt. Hvis man vil sige, at det kun er det samme Princip, som er foreslaaet for Armeen, at Second-Lieutenants-Klassen ikke skal ansættes fast, saa maa det dog erindres, at i Tabellen over Flaadens Besætning er Antallet af faste Lieutenanter sat saa lavt, at det kun strækker til den tarveligste Udførelse af Premier-Lieutenants-Tjenesten, det vil sige Tjenesten som Batterichef og Vagtchef, hvorimod hvad der i Marinen kan kaldes Second-Lieutenants-Tjeneste i Krigstid alene vil blive udført af Reserve-Lieutenanter. Vil man derfor normere en Second-Lieutenants-Klasse uden fast Ansættelse, da maa den ikke være en Deel af men et Tillæg til de 64 eller 70, thi disse Tal angive netop det Antal Premier-Lieutenanter, som er fornødent.

Efter det her Udviklede vilde altsaa det rigtigste være, at fastsætte Antallet af faste Officerer til: 1 Admiral, 18 Orlogs-Capitainer, 30 Capt.-Lieutenanter og 64 Lieutenanter, og Loven bør under alle Omstændigheder sætte disse Tal som den normerede Krigsstyrke. Foruden de faste Lieutenanter kan der da aarlig udnevnes 8 Second-Lieutenanter, af hvilke efter et Aars Tjeneste to avancere og Resten strax overgaaer i Forstærkningen.

Vi komme nu til de af Commissionen foreslaaede Bestemmelser for Tilgang, Forfremmelse og Afgang.

Det foreslaaes som hidtil at lade Uddannelsen til Søofficeer foregaae paa Akademiet; men om dettes Indretning har der været deelte Meninger, og medens Fleertallet foreslaaer en Ordning i Overeensstemmelse med et Forslag, der fremkom i 1850, anbefaler Mindretallet den Ordning, som er foreslaaet af en Commission, der var nedsat ifjor. Efter det første Forslag skal Akademiet bestaae af to Afdelinger. Til den yngste kan aarlig antages indtil 12 Elever, enten unge Mennesker (der ikke tidligere have faret tilsøes) i en Gjennemsnitsalder af $15\frac{1}{2}$ Aar og efter en Prøve, svarende til Real-Afgangsexamen, og et Prøvetogt, eller unge Søfarende, der have naaet Halvbefarenheds-Grad og ere i en Alder af indtil 18 Aar, efter en noget lempeligere theoretisk Prøve og et Prøvetogt. Yngste Afdeling gennemgaaes i to Aar, og Eleverne ere da saavidt, at de have Styrmands-Examen. Derefter oprykke de otte bedste i ældste Afdeling, som ligeledes gennemgaaes i to Aar, og efter afholdt Afgangsprøve udnævnes de otte til Second-Lieutenanter. Efter den seneste Plan skulde Antagelsesalderen være 12 à 14 Aar; yngste Afdeling, hvis Størrelse er foreslaaet til 32 Elever, skal gennemgaaes i fire Aar, hvorefter en Overgangsprøve, svarende til Real-Afgangsexamen plus Styrmandsexamen, afholdes; efter denne foretages en Udskilning af Eleverne, og kun de, der skulle være Lieutenanter i Marinen, indtræde i ældste Afdeling, hvor Cursus varer to Aar.

Det vilde føre os for vidt, om vi her vilde søge udførligt at paavise disse to Planers Fortrin og Mangler. Vi foretrække den sidste Plan af to Grunde: den ene er den, at man faaer et bedre Udbytte for Marinen ved at antage Eleverne tidligere og give dem sex Sætogter, end ved at tage dem senere og kun give dem fire; den anden Grund er den, at vi troe, at man vil faae større

Tilgang af Elever, naar Akademiet er en combineret Fag- og Realskole, end naar det blot er Fagskole; thi mange Forældre ville sikkert i første Tilfælde, istedetfor at sætte deres Dreng i en almindelig Realskole, sende dem til Akademiet, hvor de foruden Realdannelsen ville faae en baade for Legeme og Aand heldig praktisk Uddannelse, der, selv om de ikke senere vælge Søen til Levevei, dog altid vil efterlade gavnlige Virkninger; er Realdannelsen derimod først afsluttet, er det mere fristende strax at søge at faae Sønnen i Vei fremfor paany at sende ham i Skole, især da det endda ikke kan vides, hvad denne fører ham til. I økonomisk Henseende er der ingen væsentlig Forskjel mellem de to Planer, og der kan Intet være til Hinder for at lempe den sidste Plan saaledes, at ogsaa den kan yde et tilstrækkeligt Antal Second-Lieutenanter, hvis Tanken om disse bliver adopteret. Mindretallet, der anbefaler denne Plan, lægger særlig Vægt paa det Seperatvotum angaaende den militaire Disciplin, som afgaves i Commissionen ifjor. Uden at gaae dybere ind paa dette Spørgsmaal, skulle vi kun bemærke, at det forekommer os, at man overvurderer Betydningen af, hvilke Bestemmelser der i saa Henseende staae skrevne; thi disse give ikke Disciplin, hvor mange militaire Former de end kunne fastsætte. Den sande Disciplin skal skabes og vedligeholdes af de Mænd, hvem Cadetternes Opdragelse navnlig ombord er betroet, og de kunne gjøre det, enten Bestemmelserne ere saa eller saa.

Idet Officeerscorpset bliver mindre, er det i endnu høiere Grad end tidligere nødvendigt, at det gøres saa kraftigt og dygtigt som muligt, og for at naae det, er der, foruden en tilstrækkelig Øvelse, to Betingelser, som maae fyldestgøres. Den ene er den, at alle Pladser maae udfyldes med de dygtigste Kræfter, der haves. Dette kan kun skee ved at forlade det hidtil fulgte Anciennitetssystem og gaae over til Forfremmelser efter

Valg; thi Anciennitet og Dygtighed staae i det Høieste kun i Forbindelse i det Øieblik, Officersbanen begynder; senere bliver den Første uforandret, medens Dygtigheden udvikles høist forskjelligt hos de forskjellige Individuer. Den anden Betingelse er, at der sørges for en større Afgang end den, der kan fremkomme ved Dødelighed. Endog med den Størrelse, Officerscorpset havde før Krigen, var den naturlige Afgang for ringe til at tilveiebringe et tilstrækkeligt Avancement, og Følgen blev, at Aldersforholdene i Klasserne forværredes Aar for Aar; og dette vil i end høiere Grad blive Tilfældet i Fremtiden, naar ikke særlige Bestemmelser forebygge det. Man kan her gaae to Veie: enten ved Lov bestemme en vis aarlig Reduction, hvorved de mindst brugbare Kræfter udskilles, eller fastsætte Aldersgrændser. Det er den sidste Vei Commissionen foreslaaer, og den har unegtelig det Fortrin, at den rammer Individierne mindre haardt og ikke udsætter dem for den Vilkaarlighed, som den anden Vei kunde gjøre mulig. De stillede Forslag for Forfremmelse og Afgang gaae ud paa, at Forfremmelse til Contre-Admiral skal skee efter Valg blandt de Orlogs-Capitainer, der have gjort Tjeneste som Værftschef, Escadrechef eller Flaadeinspecteur; til Orlogs-Capitain efter Valg blandt de Capt.-Lieutanter, der som saadanne have været Skibschefer, og til Capt.-Lieutanter Halvdelen efter Aldersorden og Halvdelen efter Valg blandt de Lieutanter, der have faret tilsøes mindst i tilsammen 4 Aar. For at avancere efter Aldersorden skal en Lieutenant have mindst 7 Aars Fart, med mindre han, efter at have gennemgaaet Høiskolen, i 3 Aar har gjort Tjeneste ved Værftet eller været Lærer ved en af Statens høiere militaire Underviisningsanstalter, da Fordringen til Fart nedsættes til 4 Aar. Ministeriet bestemmer alene, hvem der skal forfremmes til Admiral; ved alle andre Forfremmelser medvirker et Forfremmelsesraad, der ved Valgforfremmelser indgiver motiveret For-

slag om tre, som ansees fortrinsviis skikkede til Forfremmelse, af hvilke Ministeren da vælger een, og som ved andre Forfremmelser afgive Erklæring om, hvorvidt den, der staaer for Tour, eger sig til at forfremmes. Commissionen foreslaaer en dobbelt Aldersgrændse; efter den ene kan ingen Lieutenant, der er fyldt 42 Aar, og ingen Capt.-Lieutenant, der er fyldt 52, forfremmes; efter den anden skal enhver Officeer afskediges, naar han har naaet en Alder som Admiral af 70, som Orlogs-Capitain af 65, som Capt.-Lieutenant af 55 og som Lieutenant af 45 Aar.

Hvormegen Nytte Bestemmelsen om Valgforfremmelser vil gjøre, vil beroe paa, hvorledes den vil blive udført i Praxis. I denne Henseende frygte vi for, at man ved at foreslaae, hvad Betænkningen kalder »nærmere betryggende Forholdsregler«, let kan bevirke, at det hele System kun vil existere paa Papiret. Man har for længe været vant til kun at see enkelte Mænd som ansaaes uskikkede til Forfremmelse, blive forbigaaede, til at betragte en Forbigaaelse anderledes end som en Fordømmelsesdom, og der vil hengaae lang Tid, før man kan komme bort fra Følelsen af, at der ligger noget Nedsættende, noget Krænkende i at blive avanceret forbi, og Forfremmelsesraadet vil komme til at arbeide under Trykket af denne Følelse. Det er muligt, at Raadet derved og ved den naturlige Frygt for uden tilstrækkelig Grund at træde Nogen for nær, kan have Vanskelighed ved at gjøre sig fortrolig med den Tanke, at det er den Dygtigste, der først skal frem, og at derfor selv dygtige Mænd kunne og bør springes forbi, naar en Dygtigere findes. Vi sige ikke, at det vil skee, men det kan skee, at den Praxis udvikler sig, naar ikke særegne Omstændigheder ere tilstede, at indstille de tre ældste; men Valgsystemet vilde da tabe al Betydning. Vi troe, at det vilde gavne Sagen mere, at lægge hele Magten i Ministerens Haand, thi Marinen som Heelhed vil være bedre tjent

med lidt Vilkaarlighed end altfor stor Forsigtighed ved Valgene.

Som anført skal en Lieutenant for at kunne fremmes efter Valg have faret tilsøes i tilsammen 4 Aar, og for at kunne avancere efter Aldersorden skal han have 7 Aars Fart. Dette Forslag indeholder den fuldkommen rigtige Tanke, at det ikke er den hele Tid en Mand har staaet i Etaten, men den Tid han har været i Virksomhed i sit Fag, der maa indeholde hans Adkomst til Forfremmelse, der maa give Bidrag til Dommen om ham; men den forekommer os ikke at være ganske correct udtrykt; og som den er udtrykt, vil dens Udførelse støde paa forskjellige Vanskeligheder. Det vil ganske vist ikke være vanskeligt at summere op, hvor lang Tid enhver Officeer har været udcommanderet med vore egne Krigsskibe, og hvor lang Tid han har været permitteret til anden Fart, men dermed er Sagen ikke klar; thi Fart og Fart ere høist forskjellige Ting. Den Fart, det især kommer an paa, er Farten med vore Orlogsmænd; det er ved den en Officeer maa godtgjøre sin Brugbarhed, men hvor stor den skal blive, er ikke afhængig af Officererne selv. Man vil sige, saa kunne Officererne selv sørge for at skaffe sig Uddannelse paa Søen paa anden Maade; men deels kunne de ikke altid gjøre dette, deels har anden Fart ikke den samme Betydning. Adgangen til fremmede Mariner staaer kun aaben for et indskrænket Antal, og hvor god en Skole fremmed Tjeneste end kan være, vil det altid være vanskeligt at faae saa fuldstændige Vidnesbyrd om Officerernes Forhold der, at de kunne bedømmes efter samme Maalestok som deres Kammerater. Den private Søfart har væsentlig kun Betydning for en Officeer, naar han kan blive anbragt i den som Skibsfører; thi en enkelt Reise som tjenestegjørende Passageer kan vel være at foretrække fremfor at ligge ledig hjemme, men ad den Vei vindes ikke noget synderligt Udbytte; men

til at blive privat Skibsfører hører sandelig stort Held. Og selv om det opnaaes, selv om en Officeer kan godt-gjøre, at han med Dygtighed kan føre et Koffardiskib, deraf følger ikke, at han er en dygtig Officeer, og maa-see han vilde have mere Gavn af et halvt Aars Fart med en af vore Orlogsmænd end af to Aars Tjeneste som privat Skibsfører. Vi vilde derfor foretrække, om Aaremaalet blev noget nedsat, og Fordringen alene gjaldt Farten i vor Orlogsmarines Tjeneste. Forsaavidt en Officeer ved Siden af havde erhvervet en grundig Uddannelse, vilde dette naturligviis dog blive taget i Betragtning, navnlig ved Valg-Forfremmelserne.

Det er klart, at Indførelsen af Aldersgrændser, hvorledes disse end sættes, vil stille Individerne uheldigere end før. Men de ere, som alt anført, en absolut Nødvendighed, naar Officeerscorpsets Livskraft skal bevares, og paa dette Punkt, hvor Personernes og Statens Interesser staae skarpt imod hinanden, maa man udelukkende holde den sidste for Øie og aldeles see bort fra, hvad der kan være i de enkelte Individets Tarv; det kan endda være vanskeligt nok at sætte Grændserne rigtigt. Paa den ene Side maae de ikke sættes for høie, thi da tabe de i Betydning, og deres Virkninger blive mindre; men de maae heller ikke sættes saa lave, at man derved faaer Udsigt til jevnlig at berøve Staten Kræfter, som den kunde ønske at bevare. Dog maae de, for Standens Skyld, hellere sættes for lave end for høie; thi foruden det Formaal, at forhindre »at Individerne kunne henstaae i en Klasse efter at de havde opnaaet en saadan Alder, at de i Reglen ville være uskikkede til at udføre den didhen hørende Tjeneste«, — have Grændserne en anden Bestemmelse, eller de bør have det, nemlig at hjælpe paa Avancementet og at forøge Afgangen. Dette naaes i desto høiere Grad, jo lavere Grændserne, navnlig den øverste Grændse, sættes; og skulde man end derved miste gode Kræfter, er det at vente, at de rigeligt

ville blive erstattede af de yngre Mænd, der rykke op. Men hvad enten de sættes lidt høiere eller lavere, maae Grændserne i de forskjellige Klasser svare saaledes til hverandre, at Afgangen fordeles i passende Forhold over det hele Corps. Afgangen bør være forholdsviis størst i Orlogs-Capitains Klassen, fordi den betinger Avancementet gjennem hele Etaten, og fordi der er Sandsynlighed for, at hvor gode og brugbare Elementer der end gaae bort, ville de ved Forfremmelser kunne erstattes af bedre. Afgangen bør dernæst være forholdsviis størst i Lieutenants og mindst i Capt.-Lieutenants Klassen, fordi Lieutenanterne ere valgte saa unge og efter et saa kort Kjendskab, at det er rimeligt, at man senere kan ønske at udskille endeel, hvorimod Capt.-Lieutenanterne enten ere valgte blandt de bedste Lieutenanter, eller de have inden Forfremmelsen været Gjenstand for en Bedømmelse støttet paa et nøiere Kjendskab til deres Egenskaber; og hvis enhver Forfremmelse er foretaget med Skjøn-somhed, er det mindre sandsynligt, at de Valgte senere ikke skulde fortjene at avancere videre. — Kun en længere Tids Erfaring vil kunne give fuld Vished for, hvilke Tal det er rigtigt at fastsætte, og endnu kan man kun gaae efter et Skjøn; men vi troe, at Commissionen ved sit Skjøn er kommen temmelig langt fra det Rette.

De Aldersgrændser, der for Capt.-Lieutenanterne og Lieutenanterne have meest Betydning, ere de foreslaaede 52 og 42 Aar, thi Grændserne 55 og 45 ere mere at betragte som Respit-Aar, der gives de Paagjældende for at de kunne forberede sig paa at gaae af; Grændserne ere altsaa 65, 52 og 42 Aar; men sammenstilles disse Grændser med Antallet af Officerer i hver Klasse, der af Commissionens Fleertal foreslaaes sat til 14, 28 og 52, da er det indlysende, at de ville fordele Afgangen i et heelt andet Forhold, end det vi ovenfor har angivet som det formeentlig rette. De heldigste Avancementsforhold ville opnaaes, naar Alderen aftager jevnt i alle Grader,

og den Ældste og Yngste i hver Klasse netop staaer ved Aldersgrændserne. Orlogs-Capitainerne ville da i Gjennemsnit være Mænd i en Alder mellem 65 og 52, og naar der er normeret 14, vil altsaa gjennemsnitlig een gaae af om Aaret paa Grund af Alder. Capt.-Lieutenanterne ville i Gjennemsnit være mellem 42 og 52, de ville altsaa naae fra yngste til ældste Alder i 10 Aar; men i 10 Aar afgaae paa Grund af Alder kun 10 Orlogs-Capitainer; regnes Afgangen ved Dødelighed med og den sættes til 5, — meer end den sandsynligviis vil blive, — vil altsaa gjennemsnitlig kun 15 af de 28 Capt.-Lieut. naae at blive Orlogs-Capitainer. Lieutenanterne ville begynde deres Bane i en Alder af 20 à 21 Aar, og kunne altsaa staae 21 à 22 Aar i Klassen inden de naae Aldersgrændsen; i denne Tid vil Capt.-Lieut. Klassen sandsynligviis blive fornyet to Gange, det vil sige, der vil forefalde flere Forfremmelser end der er Lieutenantsnummere, og Gjennemsnitstallet paa dem, der afskediges paa Grund af Alder, vil blive næsten Nul. Det er en Vildfarelse, hvis man troer, at man ved Valgforfremmelser kan raade Bod paa dette Misforhold i Afgangen; thi man kan paa den Maade vel unddrage enkelte Individer fra at rammes af Aldersgrændserne; men ved at fylde de høiere Klasser med yngre Mænd forværres Avancementsforholdene i det Hele; lavere Aldere foroven vil selvfølgelig forøge Afgangen i Lieutenantsklassen, men den uforholdsmæssige Afgang i Capt.-Lieut. Klassen vil med de samme Aldersgrændser ikke kunne forhindres, thi jo yngre Orlogs-Capitainerne ere, desto færre Forfremmelser. Man vil maaskee sige, at det ovenfor angivne Forhold for Fordelingen af Afgangen ikke er rigtigt, at det ikke skader, at have en ringe Afgang i Orlogs-Capitains Klassen, da den bestaaer af Mænd, som have gennemgaaet en dobbelt Valgprøve, som inden deres sidste Forfremmelse have aflagt Prøve paa deres Brugbarhed som Skibschefer, og som man derfor i Reglen vel maa kunne

ønske at bevare saalænge de ere i en nogenlunde kraftig Alder. Men lad ogsaa Orlogs-Capitainerne være valgte med Omhyggelighed, troer man da, at den Dygtighed, en Mand er i Besiddelse af ved sin Indtrædelse i Klassen, vil bevare sig usvækket indtil hans 65de Aar, især naar den Virksomhed, der gives ham, er saa lille som den hos os maa være? Vil man for Alvor mene, at han, naar han nærmer sig denne Alder, vil gavne Marinen mere, end den yngre Mand, som ved hans Afgang kunde avancere op, at Marinen er bedre tjent med at bevare ham end et Par Capt.-Lieutenanter? Vi for vort Vedkommende troe det ikke, og det er derfor vor Overbeviisning, at hvis Aldersgrændserne skulle gjøre den forønskede Virkning, maae Grændserne for Orlogs-Capitain og Capt.-Lieut. nærmes hinanden mere og de for Capt.-Lieut. og Lieut. fjernes mere fra hinanden. Dette kan enten gjøres ved at beholde den første og den sidste som de af Commissionen ere foreslaaede og sætte Capt.-Lieutenants Grændsen op, eller ved at beholde denne og sætte de andre ned. Ministeriets foreløbige Udkast følger den første Retning, idet Grændserne der vare satte til 65, 55 og 42; vi vilde foretrække den sidste Vej, og vi skulle sige hvorfor.

Den foreslaaede Aldersgrændse for Orlogs-Capitainer forekommer os for høi. Det er vel saa, at der ikke sjældent vil findes Mænd, som endnu i en Alder af henimod 65 Aar kunne være vel skikkede for Tjenesten, og som man ikke uden Beklagelse skiller sig af med; men dette vil være Undtagelser; i Reglen er det ikke at vente, at Mænd saalænge bevare den Aands- og Legemskraft, der er nødvendig for at være Skibs-Chef, for at leve det Liv, taale de Savn og bære det Ansvar, som er forbundet med en saadan Stilling. Grændsen bør nu sættes efter hvad der er Regel og ikke efter Undtagelserne, thi de ville findes i alle Tilfælde, og seer man hen til, hvad der i Reglen kan ventes, vilde vistnok 62 eller høist 63

være en rigtigere Grændse*). Og det bør ikke glemmes, at den, som alt tidligere bemærket, hellere maa sættes for lavt end for høit, naar man alene spørger om Marinens Tarv. Ved Behandlingen af Lønningsloven i 1856 fremkom fra Udvalget et Forslag om at fastsætte en Bestemmelse, at den Orlogs-Capitain, der var fyldt 60 Aar, skulde have Ret til at gaae af med Pension; heri laae en Erkjendelse af, at i mange Tilfælde vil allerede denne Alder gjøre uskikket til virksom Tjeneste som Skibs-Chef, uden at derfor Vedkommende i Henhold til Pensionsloven kan gaae af paa Grund af »Alder og Svagelighed.« At fastsætte en tvungen Afsked ved denne Alder, vilde der af flere Grunde være stor Betænkelighed ved; men det vilde sikkert være heldigt, om dette Udvalgs-Forslag nu paany optoges, saa at der ogsaa i Orlogs-Capitains Klassen var en dobbelt Grændse, som der angav Tidspunctet for den frivillige Afskedigelse og for den tvungne. — Aldersgrændsen for Lieutenanterne er ogsaa for høi. Der kan vel findes flere, som i denne Alder endnu kunne ansees skikkede til at forfremmes, men i Almindelighed vil en Mand, der har staaet 22 Aar som Lieutenant, være bleven for gammel i en underordnet Stilling til med Nytte at tjene i overordnede Poster, og den Omstændighed, at han jevnlig er bleven forbigaaet af Yngre, vil næppe undlade at virke sløvende paa ham og gjøre ham end mindre skikket dertil. Hvis Officeerscorpset skulde være organiseret fra Nyt, vilde denne Grændse sikkert ikke være sat saa høit; thi det er jo kun lidt over en halv Snees Aar siden, at det var en sjelden Undtagelse at en Lieutenant blev 40 Aar, og dengang ansaae man endog en saadan Lieutenants Alder for betænkelig stor. I den senere Tid er man bleven mere vant til at see

*) Det fortjener at bemærkes, at baade i Krigsaarene 1848—50 og i sidste Krig bleve de Officerer, som vare over 60 à 61 Aar gamle, ikke udcommanderede.

graaheerde Lieutenanter, men dette bør formeentlig ikke influere paa den fremtidige Organisation, og en Grændse, der vil have blivende Betydning, bør ikke fastsættes efter de nærværende Tilstande, hvor det maa erkjendes, at disse ere fremkomne ved en uheldig Ordning i Fortiden. Vi antage ikke, at Grændsen her bør sættes høiere end 40 Aar; Capitain-Lieutenants Klassen vilde derved forynges, og den tvungne Afgang af Lieutenanter vilde ikke blive større, end hvad den med Rimelighed maa være i Forhold lil Afgangen fra de andre Klasser. Det er en Selvfølge, at Avancementsforholdene ville blive gunstigere baade med den ene og anden Aldersgrændse, naar de i Commissionens Tabel opførte Tal fra Klasserne, 18, 30 og 64 bibeholdes. De to væsentligste Indvendinger, der kunne gjøres imod en saadan Nedsættelse af Aldersgrændserne for Orlogs-Capitainerne og Lieutenanterne, foruden den alt berørte og imødegaaede, at enkelte gode Kræfter derved vilde blive fjernede tidligere end nødvendigt, ere, at Systemet derved vil blive dyrere, og at det vil ramme Personerne haardere. Det er vel saa, at man ved at afskedige tidligere kommer til at udrede mere til Pensioner, men der kan aldrig være Tale om saa store Summer, at de bør have Betydning ligeoverfor Spørgsmaalet om at skaffe et livskraftigt Officeerscorps. Imod Personerne er det, naar Statens Interesser skulle varetages, nødvendigt at vise nogen Hensynsløshed. Det lader sig dog ikke negte, at der tidligere har været taget et altfor stort Hensyn til Personernes Tarv i hele Embedsvæsenet, og det har ikke været langt fra, at man med Rette har kunnet betragte Embedsstanden som en Livsforsikringsanstalt; var man eengang bleven Interessent, da var man sikkert, og der skulde mere end en ringere Grad af Duelighed til for at tabe sin Stilling. Men efterat Staten er bleven fattigere, maa man med Nødvendighed bort fra denne Tilstand; af alle Besparelser, der kunne indføres, ere ingen saa store og gode som de, der kunne

faaes ved at besætte de faa faste Embeder med de bedste Kræfter og skille sig af med de Individder, der efterhaanden blive mindre brugbare. Denne Tanke ligger ogsaa til Grund for Commissionens Forslag, men den bør gjen-nemføres med større Kraft, og sikkert er det, at i de her omtalte Tilfælde vil et Par Aars tidligere Afskedigelse gavne Staten langt mere end den vil skade Personerne.

I det Foregaaende ere Virkningerne af Aldersgrændserne kun betragtede som de vilde blive, naar den nye Organisationslov har været ilive i nogen Tid; men det er ogsaa nødvendigt at see hen til, hvorledes de ville virke paa det nuværende Personel. Vil man nu tage Listen over Officeerscorpset for sig, da vil man see, at Aldersgrændserne, som de af Commissionen ere foreslaaede, ville frembringe forbausende Resultater. Om fem Aar vil der kun være tre af de nuværende Orlogs-Capitainer, der have naaet Aldersgrændsen, medens 12 Capt.-Lieut. i samme Tid ville blive for gamle til at forfremmes; om ti Aar vil der endnu kun være 7 Orlogs-Capitainer over 65, og til den Tid vil hele den nuværende Capt.-Lieutenants Klasse paa en eneste nær og et Par af de nuværende Lieutenanter være over eller ved Aldersgrændsen. Med andre Ord, med de to Grændser 65 og 52 vil, selv naar Hensyn tages til Afgang ved Dødelighed, næppe en Trediedeel af de nuværende Capt.-Lieutenanter naae at blive forfremmet. For Lieutenanterne vil Forholdet ikke blive saa ugunstigt, da deres Grændse er foreslaaet saa høi, men der vil dog, selv om de sex Ældste optages i Capt.-Lieut. Klassen, naar den forøges fra 22 til 28, endda i 5 Aar være 15 og i 10 Aar 32 ved Forfremmelsesgrændsen, og saamange Forfremmelser kan der sikkert ikke gjøres Regning paa. Dette Resultat, en meget ringe Afgang af Orlogs-Capitainer, en lidt større af Lieutenanter og en meget stor fra mellemste Klasse finde vi meget betænkeligt. Da de nuværende Klasser ikke ere sammensatte efter Valg, er

der aldeles ingen Grund til at troe, at man hellere skulde ønske at bevare den halve Orlogs-Capitains Klasse end to Trediedele af den yngre Klasse; der er ingen Grund til at troe, at en Mand, fordi han ad Anciennitetens Stige er naaet op i den øverste Klasse, skulde være brugbarere for Marinen end den yngre Mand, hvis Forfremmelse han forhindrer. De ovenfor angivne Forandringer i Aldersgrændserne vilde gjøre Forholdet lidt bedre ogsaa i Henseende til den nuværende Etat, men dog ikke ganske fydestgjøre. Sagen er, at idet man gaaer over fra Anciennitetssystem til Valgsystem, da er Overgangen saa stor, at den ikke paa fornuftig Maade kan tilveiebringes ved de samme Midler, som senere kunne holde Systemet igang. Det er nødvendigt at have Overgangsbestemmelser, der kunne være forskellige, efter hvor megen Vægt der lægges paa at faae den nye Tilstand noget før eller senere. Ønsker man saa hurtigt som muligt at faae Officeerscorpset sammensat efter de nye Principer, da maa der gives en særlig Reductionslov, idet det er nødvendigt saa at sige at opløse hele Corpset og reorganisere det paany efter det andet System. Gjør man ikke det, vil der hengaae lang Tid før man kan naae det ved det Nye tilsigtede Maal, og vil man ikke paa Veien tabe gode Kræfter, som før Reorganisationens fuldstændige Tilendebriugelse vanskelig ville kunne undværes, da maa man give midlertidige Bestemmelser. De tidligere Organisationer have, for at bruge en gammel Lignelse, ikke formaaet at forhindre at nogen Klinte er voxet mellem Hveden paa Marinens Ager; vil man nu ikke omplante den heelt, maa man ialfald luge baade i det ene og i det andet Hjørne og vogte sig, at man ikke opluger Hveden med Klinten.

De af Commissionen angivne Regler for Ansættelse, Forfremmelse og Afgang foreslaaes noget modificerede i Krigstid, idet da samtlige ledige Pladser skulle besættes ved Valg, Aldersgrændserne skulle ophøre at gjælde og

Forfremmelsesraadet træde ud af Virksomhed. Forfremmelser skulle i Officeerscorpset dog kun skee fra en Grad til den nærmest høiere. Faste Underofficerer, der have Styrmands-Examen, skulle kunne forfremmes til Secondlieutenanter, og samtlige Second- og Reserve-Lieutenanter have lige Adgang til at forfremmes til Premier-Lieutenanter, idet dog 2 Forfremmelser aarlig forbeholdes de Second-Lieutenanter, der ere afgaaede fra Academiet. Undtagelsesviis skal en Flaade- eller Eskadre-Chef i Krigstid kunne forfremme til ledige Pladser, dog med Forbehold af rette Myndigheds Approbation. En Høist-commanderende skal ogsaa have Ret til at forsætte eller fjerne de ham underlagte Befalingsmænd.

Det foreslaaes, at Ministeriet skal kunne give de faste Officerer og Embedsmænd Orlov indtil 12 Maaneder, forsaavidt Tjenesten tillader det, og længere Orlov for at fare tilsoes eller for paa anden Maade at uddannes i Faget. De faste Befalingsmænd kunne ogsaa sættes à la suite uden Gage, men med Bibehold af deres Nummer; men medens de staae saaledes, kunne de ikke forfremmes, og have de været à la suite i over tre Aar, kunne de først forfremmes efter et Aars Tjeneste. Saavel Orlov som à la suite-Tilladelse ophøre, naar Krigsudrustninger finde Sted, og i Krigstid kan ingen Befalingsmand forlange at sættes à la suite eller begjære Afsked. — Alle disse Bestemmelser ere saa naturlige, at vi Intet finde at bemærke til dem.

Naar man ikke vil gaae til aldeles uforholdsmæssige Offre af Penge og til at paalægge de private Søfarende altfor store Byrder, er det saare vanskeligt at faae et tilfredsstillende Reserveofficeer-System. Commissionen foreslaaer at udnævne Reservelieutenanterne blandt tre Klasser, der alle kunne antages at være i Besiddelse af de nødvendige Egenskaber, nemlig dels blandt Skibsførere og Styrmand, der have gennemgaaet en Vaabenscole, derefter gjort Tjeneste ved Exerceerskolen og gjort

mindst eet Togt til Orlogs, deels blandt dem, der have gjennemgaaet Academiets yngste Afdeling og derefter faret som Skibsførere eller Styrmand og have gjennemgaaet en Vaabenøvelse, og endelig blandt dem, der have gjennemgaaet Underofficersskolen og ere afgaaede derfra som Overconstabler eller Qvarteerestre, naar de senere have faret som Skibsførere eller Styrmand. Til Uddannelse af den første Klasse foreslaaes det at indrette en Vaabenskole hvert Aar i Vintermaanederne, der skal kunne optage indtil 20 Skibsførere og Styrmand under 28 Aar; indtil 5 af de dygtigste af disse kunne derefter gjøre Tjeneste ved Exerceerskolen og senere som Officerer udcommanderes med Øvelsesskibene. De udnævnte Reserveofficerer have Frihed til at boe og reise hvor de ville, men skulle anmelde deres Opholdsted eller Reiser for Ministeriet; forsømme de det, tabe de deres Anciennitet, og have de i 3 Aar undladt at gjøre Melding, betragtes de som almindelige Søværnepligtige. Deres Tjenestepigt som Officerer varer saalænge som deres Værnepligtsalder, og de kunne indkaldes til Tjeneste baade i Krig og Fred; men ved Indkaldelsen tages de senest udnævnte først, og de erholde Reisepenge, Equiperingspenge og Gage for Tjenestetiden. Møde de frivilligt efter Værnepligtsalderen, gageres de som Premier-Lieutenanter. Det er vist, at der ad disse Veie kan faaes gode Elementer, og det er at haabe, at den fuldstændige Gjennemførelse af den almindelige Værnepligt, som Commissionens Forslag tilsigter, vil bevæge et tilstrækkeligt Antal Mænd til at lade sig udnævne til Reservelieutenanter. I Krigstid kan denne Klasses Tal forøges ved Udnævnelse af Skibsførere eller Styrmand uden Orlogsfart efter en Vaabenøvelse, og af Reserve-Underofficerer og Menige, som tjene paa Flaaden og have Styrmands-Examen.

De faste Underofficerer foreslaaes uddannede ved den i de faste Corpser eksisterende Skole. Eleverne i

dennes nederste Afdeling kaldes Lærlinge, og af disse kunne indtil 8 antages om Aaret i en Alder af 14 à 17 Aar. Den nederste Afdeling gennemgaaes i 3 à 4 Aar, og Eleverne indføres da som Halvbefarne i Sørollen. Den ældste Afdeling, der ligeledes gennemgaaes i 3 à 4 Aar, dannes deels af disse Elever, deels af andre Halvbefarne eller indexercerede Lægdsrullefolk, der have gjort mindst eet Orlogstogt, naar de ere duelige dertil. De, der have gennemgaaet Underofficersskolen og ikke strax kunne faae Plads i Underofficers Klasserne, kunne ansættes enten som menige Constabler eller som menige Corpsmatros, og der maa ialt have 30 af de første og 24 af de sidste. — Underofficererne deles i 2 Klasser; 1ste Klasse, nemlig Overkanonerer, Kanonerer og Underkanonerer, og Høibaadsmænd, Baadsmænd og Baadsmandsmather, ansættes af Ministeriet paa 6 Maaneders Opsigelse; 2den Klasse 3: Overconstabler og Qvarteer-mestre, antages af Værftschefen med eetaarige Capitulationer, og kunne afskediges af samme. Det foreslaaede Antal, der næsten fuldstændigt stemmer med Ministeriets foreløbige Udkast, svarer til, hvad der efter Commissionens Opgjørelse vil behøves til hele Flaaden, som den tænkes sammensat i Fremtiden, kun at Tallet paa Baadsmandsmather og Underofficerer af 2den Klasse er noget mindre end Behovet, idet man antager, at de Heelbefarne ved en større Udrustning kunne avancere op. — Reserve-Overkonstabler uddannes af de indkaldte Lægdsrullefolk (omtrent 12 om Aaret), Reserve-Matrosunderofficerer udtages for de enkelte Togter af Skibscheferne.

For at øve de faste over- og underordnede Befalingsmænd og for at uddanne menige Artillerister, foreslaaer Commissionen aarlige Udrustninger, beregnede paa en Udgift, der svarer til Skibsbesætninger af ialt 900 à 1000 Mand i 6 Maaneder. Commissionen udtaler, at de udrustede Skibe for endeel bør holdes samlede i Eskadre, og lægger Vægt paa, at Lægdsrulle-Artilleristernes Ud-

dannelse foregaaer i en Fregat, der holdes udrustet i 12 Maaneder med tildeels vekslede Besætninger.

For at uddannes til Sø-Artillerister vil der aarlig blive indkaldt 300 Lægdsrullefolk, som strax gennemgaae en 2 Maaneders Exerceerskole paa Værftet. Efter dennes Slutning udtages de 80 mindst duelige til Tjeneste ved Værftet indtil næste Aar, hvorefter de staae i Rullerne som Lægdsrullematroser; de øvrige sendes tilsøes til videre Uddannelse. Denne skal tage 12 Maaneder, enten fordeelt paa to Togter eller samlet i eet. Efter det første Togts Slutning udtages 1 af 15 for at uddannes til Reserve-Overconstabler.

Denne Uddannelsesmaade forekommer os meget heldig, og den vil være et stort Fremskridt. De foreslaaede Udrustninger ville ogsaa for det menige Mandskabs Vedkommende være tilstrækkelige, og 8 à 10 Aars Mandskaber ville rigeligt kunne forsyne den hele Flaade med de fornødne øvede Lægdsrulle-Over- og Underconstabler og Matroser. Men for Befalingsmændenes Skyld ere end mere forøgede Øvelser ikke blot ønskelige men nødvendige. At 2 à 3 Orlogscapitainer, 5 à 6 Capitain-Lieutenanter og 32 à 35 Lieutenanter aarlig øves i 6 Maaneder, er ikke nok til at holde Etatens Dygtighed vedlige. Man vil sige, det er umuligt at give mere, vi have ikke Penge dertil; men her er jo ikke Spørgsmaal om Millioner. Det foreslaaes, og vi haabe, at det vinder Tilslutning, at forøge Krigsministeriets Budget for at naae at faae alt værnepligtigt Mandskab øvet, men ligesaa ønskeligt er det at give det faste Corps af Søofficerer en virkelig tilstrækkelig Øvelse. 100,000 anvendte dertil give mere Udbytte, end det Femdobbelte anvendt paa Materiellet, og kan man ikke faae en Forøgelse paa Øvelsescontoen, da maa man efter vor Overbeviisning heller beklippe Materiellet lidt for at opnaae det. Man kan ikke lægge for megen Vægt paa Personellets og navnlig Befalingsmændenes

Øvelse; gjøres den derimod for lille, da ere let Pengene til det bedste Materiel kastede i Vandet til ingen Nytte.

Commissionen foreslaaer at ordne Retstjenesten i Fælleddskab for Hær og Flaade, og vi vide Intet at indvende herimod. Et lignende Forslag er af et Fleertal stillet med Hensyn til Lægetjenesten. Efter dette skulde det fælleds Lægecorps bestaae af 1 Stabslæge, 11 faste Læger af 1ste og 13 af 2den Klasse, og Reservelæger, af hvilke 30 altid holdtes til Tjeneste, og Marinen vilde heraf erholde 2 faste Læger af 1ste, 2 af 2den Klasse og 9 Reservelæger. Et Mindretal vil bevare Søetatens eget Lægecorps, og mener, at det bør bestaae af 1 Overlæge og 10 Underlæger. Betragtes disse to Forslag nærmere, er den væsentlige Forskjel ikke den, om Corpset skal være fælleds for Hær og Flaade, eller ei, men om den større Deel af det skal være fast, eller om Tjenesten tilbørlig kan udføres af Reservelæger. For at bedømme det, maa man see, hvilken Tjeneste, der fordres, og hvilke Egenskaber Reservelægerne kunne antages at have. Marinens Lægetjeneste iland fordrer, saavidt vi kunne skjønde, 4 examinerede Læger, og til Udcommando i Fredstid behøves efter Commissionens Liste over Øvelsesskibene aarlig 9 Læger, hvoraf 5 à 6 maa være examinerede og skibsvante; forsaavidt stemmer det af Fleertallet foreslaaede Antal bedre med Behovet end Mindretallets Forslag; men naar der sees hen til, hvorledes Reservelægerne faaes, turde Fleertalsforslaget dog være utilstrækkeligt. Det er Meningen at udskrive til Militairlæger de Værnepligtige, som enten have taget Lægeexamen eller en vis Tid frequenteret et af de større Hospitaler, og disse Udskrevne kunne indkaldes til Uddannelse i 6 Maaneder eller paa et Søtoget. Af de udskrevne Læger, som have mindst 3 Aar tilbage af deres Værnepligt i Linien, antages aarlig 15, der tilbyde sig at gjøre Tjeneste i 2 Aar, og det er dem, der benævnes

Reservelæger. Forsaavidt man nu kun til Reservelæger i Marinen vil antage examinerede Læger, der have faaet den nysnævnte Uddannelse paa et Søtogt, kan Fleertalsforslaget nogenlunde tilfredsstille de Fordringer, der maae stilles; men i modsat Fald ikke. Naturligviis vil Tjenesten i Almindelighed kunne ventes at blive udført bedre af fast ansatte Læger, men dette System er selvfølgelig dyrere. At man maa sørge for at uddanne Reservelæger til Brug i Krigstid, maa ansees for ganske nødvendigt, og her er det Naturlige at tye til den værnepligtige Befolkning, der tjener baade Staten og sig selv bedst ved at anvendes efter de særlige Evner og Færdigheder, den er i Besiddelse af. — Om Lægecorpset er fælleds for de to Værn eller ikke, forekommer os af mindre Betydning, da det dog fornuftigviis maa antages, at de Læger, der eengang ere stillede til Marinens Disposition maae vedblive at høre til den, enten de danne et særskilt Corps eller ei.

Commissionen foreslaaer at oprette et Forpleiningscorps, der underlægges en Departementschef i Ministeriet og bestaaer af en Intendant af 1ste Klasse, der er Kasserer ved Værftet, 2 Intendanten af 2den Klasse, der deels udcommanderes med Skibene, deels arbeide ved Marinens regnskabsførende Institutioner; 3 Assistenten med Løn som Secondlieutenanten og 3 Assistenten med Løn som Underofficerer af 2den Klasse. Intendanten have kongelig Udnævnelse. Assistenten faaes ved af dem, der udskrives til Søværnets Linie eller til Militairarbeidere, aarligt at antage 4 Elever, som besidde meer end almindelig Færdighed i Skrivning, Regning og Bogføring, og give dem en 6 Maaneders Uddannelse i Ministeriet, paa Værftet eller paa et Togt. Af disse 4 antages derefter 3 til Assistent-Tjeneste i et Aar, og hjemsendes saa, medmindre de oprykke i den ældre Assistentklasse. To Aars Tjeneste som Assistent giver Ret til Orlovspenge ved Hjemsendelsen, og 3 Aars Tje-

nexte fortrinlig Adgang til visse Embeder under Finantsministeriet. Forfremmelse til Intendant af 2den Klasse skeer ved Valg blandt Assistenterne med mindst 2 Aars Tjeneste, og til Intendant af 1ste Klasse ved Valg blandt Intendanterne af 2den og Assisterter med 4 Aars Tjeneste. Naar en Mand har tjent 5 Aar som Assistent uden at opnaae Forfremmelse, skal han hjemsendes. — Dette Forslag forekommer os meget tiltalende, og vi troe, det vil kunne skaffe et tilstrækkeligt Antal brugbare Kræfter.

Vi komme nu til Commissionens Forslag om Værftets Personel. Hvad først de overordnede Poster angaaer, foreslaaes, at Posten som Værftschef ikke som hidtil skal være et særegent Nummer i Etaten, men at Ministeriet skal kunne besætte den enten med Contre-Admiralen eller med en Orlogs-Capitain. Den ene af de nuværende Underdirecteurposter ved Skibbyggeriet, Maskin- og Bygningsvæsenet formenes at kunne inddrages, og det foreslaaes, at alle Underdirecteurer skulle have kongelig Ud-nævnelse som saadanne og ikke længere staae i Nummer i Officeerscorpset. Med Hensyn til Directeuren for Artilleriet foreslaaer et Fleertal, at underlægge ham Chefen for Landartilleriet i Henseende til Construction af Materiellet. Et Mindretal vil ikke gaae ind paa dette Forslag, men vi maae tilstaae, at vi ikke kunne see noget Betænkeligt derved. Det er vel sandt, at Artilleriets Installation ombord fordrer et særligt Kjendskab til de eien-dommelige Forhold i Skibene, men naar, foruden Directeuren for Søartilleriet, to Søofficerer have Sæde og Stemme i Artilleri-Constructiionscommissionen i alle Sager vedrørende Materiel til Flaaden, maa dette Kjendskab formeentlig kunne faae tilstrækkelig Indflydelse; og det forekommer os klart, at Udviklingen af det vigtigste Materiel, Kanoner og Haandvaaben, kun kan vinde ved at undergives en mere alsidig Prøvelse.

Hvad Værftets Arbejdsstyrke angaaer, formenes det, at nogle Mestersvende, der have større Betydning for Værksteddriften, rettest bør henævnes Mestere af 2den Klasse, disse ere 3 ved Skibbyggeriet, 2 ved Dampmaskinværkstedet og 1 ved Smedien. Af Mestere af 1ste Klasse antages det, at man ved Vacance kan inddrage tre Poster, nemlig Underconstructeuren, Seilmagemesteren og Baadebyggermesteren, idet Seilmagerværkstedet kan bestyres af en Mestersvend, og Baadebygger- og Mastemagerværkstedet kan henlægges under Skibbyggeriet. Derimod foreslaaes en Mester af 1ste Klasse antaget til at bestyre Træ-Maskinværkstedet, som nu forestaaes af en Mestersvend, en anden ansat ved Huus- og Vandbygningsvæsenet, og Dampskibs-Maskinpersonalet foreslaaes forøget fra 11 Mestre og 9 Mestersvende til 12 af hver af disse Klasser. Det hele Tal paa Mestre, Constructeuren iberegnet, og Mestersvende, der nu er 19 og 15, vil da blive: 19 Mestre af 1ste Klasse, 6 af 2den og 15 Mestersvende. Mestrene skulle have kongelig Udnævnelse, men Mestersvendene ansættes af Ministeriet. — Tallet paa Haandværker-Underofficerer foreslaaes nedsat fra 63 til 52, som skjønnes tilstrækkeligt; de skulle udnævnes af Ministeriet, og kunne opsiges med 6 Maaneders Varsel. — Tallet paa menige Haandværkere i fast Tjeneste, det vil sige med eetaarige Capitulationer, foreslaaes sat til 440, deriblandt 40 Fyrbødere. De recruterer hovedsagelig af det udskrevne Mandskab. Hvert Aar udskrives 70 Haandværkere til eet Aars Tjeneste, der i denne Tid lønnes som Lægdsrullefolk og enten caserneres eller gives Godtgjørelse for Qvarteer og Kost. Naar de have tjent eet Aar, kunne de, hvis de ere skikkede dertil, antages til Tjeneste ved eetaarige Capitulationer, forsaavidt der er Vacancer, og de lønnes da efter Duelighed. De, der ikke antages, hjemsendes, men indføres i Rullerne som henhørende

til Søværnets Linie. Foruden disse Folk kan der aarlig antages indtil 5 Haandværkerlærlinge, der, naar de ere udlærte saavidt, at de kunne forfremmes til Svende, skulle lade sig behandle til Udskrivning og derefter tjene eet Aar paa samme Vilkaar, som de udskrevne Lægdsrullefolk. De kunne da ligesom disse antages med eetaarig Capitulation. Orlogsværftets Skibbygningsskole foreslaaes bibeholdt, men Commissionen indstiller, at dens Plan forandres noget, saa at den kan meddele flere Kundskaber, hvilket antages at kunne naaes ved at sætte Fordringerne til Eleverne ved Antagelsen noget op, og ved at fordele Underviisningen og de practiske Arbejder noget anderledes end hidtil. Skolens lønnede Elever skulle være forpligtede til at tjene i 3 Aar efter at have gennemgaaet den. — Værftscorpsets Størrese er foreslaaet sat til 1 Brandmester, 8 Underofficereer og 100 Arbeidsmænd, de første stillede som Haandværker-Underofficererne og de sidste antagne med eetaarige Capitulationer. Corpsset kan yderligere forøges med indkaldte Militairarbejdere.

Ved Værftets Contoirer foreslaaes forskjellige Forandringer. Veiermesterens Virksomhed skal saaledes udvides, saa at han bliver Controlleur for alle Leverancer til Værftet; og istedetfor Sjouerskriveren skal træde den ved Forpleiningsvæsenet nævnte Intendant, der skal være Kasserer ved Værftet, og under hvem Betalingen, saavel af det faste Mandskab, som af Dagleiere skal henlægges. Commissionen foreslaaer kun at give Contoircheferne, altsaa foruden Intendanten: Chefen for Equipage- og Commando-Contoiret, Controlleuren, Hovedmagasinforvalteren og Bogholderen kongelig Udnævnelse, hvorimod det øvrige Contoirpersonale formenes at burde antages deels af Ministeriet paa samme Vilkaar som Meistersvende eller Underofficerer, deels af Værftschefen. Vi skulle hertil kun bemærke, at de 3 Fuldmægtige i Equipage- og Commando-Contoiret og i Hovedmagasin-

Contoiret vel nærmest bør stilles under samme Vilkaar som Fuldmægtige i Ministeriet, og saalænge disse have kongelig Udnævnelse, see vi ingen Grund til at berøve hine den.

Nyboder med tilhørende Bestyrelse indstilles det efterhaanden at indskrænke; idet man dog mener, at der bør bevares Qvarteer i Nyboder for de gifte Underofficerer af de militaire Corpser, og et Antal Arbejderboliger for Marinens Haandværkere; men denne sidste Afdeling af Nyboder anbefales det i enhver Henseende at stille som en Deel af Kjøbenhavns Commune.

Commissions-Betænkningen giver en Oversigt over den nødvendige aarlige Udskrivning til Marinen, hvorefter denne vil blive ialt 180 Befarne, 430 Lægdsrullefolk og 100 Militairarbeidere. Disse Folks Indkaldelse og Hjemreise, deres Ophold i Caserne eller Logisskib, og Exerceerskolen i Land ville koste c. 22,300 Rdlr. aarligt. Udrustnings Contoen ansættes, denne Sum iberegnet, til 240,000 Rd. aarlig, hvilket er c. 15,000 Rd. meer end Gjennemsnittet for Aarene 1853—63. Det hele ordinaire Budget for Marinen bliver efter Commissionens Beregning 1,511,400 Rd.

Commissionen fortjener oprigtig Anerkjendelse og Tak, fordi den har tilveiebragt et saa godt Grundlag for en Organisation; og blive dens Forslag forandrede i de ovenfor angivne Retninger, vil deres Vedtagelse være en Ære for Regjering og Repræsentation, og en Lykke for Staten og Marinen.

Sluttelig skulle vi med et Par Ord berøre Commissionens Fleertals Henstilling om et fælleds Forsvars-Ministerium. Det lader sig ikke negte, at det vilde frembyde væsentlige Fordele at have de to Dele af Landets Værn underlagte een Overbestyrelse, men vi frygte for, at Udførelsen af denne i sig selv rigtige Tanke meget ofte, for ikke at sige som oftest, vil støde paa een uoverkommelig Vanskelighed, den, at finde

den rette Mand til at stille i Spidsen. Den dobbelte Portefeuille vil stille store Fordringer; den vil kun med Nytte kunne bæres af en Mand med overlegen Dygtighed i forskjellige Retninger. Hver Gang man har en saadan Mand, der er villig til at tage den dobbelte Byrde paa sig, ja, da troe vi, det vil være en Lykke at bruge ham, og begge Dele af Værnet ville staae sig vel derved. Men at slaae det fast, som Noget, der altid skal være, og at forandre Forretningsgangen i Ministerierne i Henhold dertil, stolende paa, at man til enhver Tid kan finde den Mand, man behøver, synes os vilde være betænkeligt.

Kjøbenhavn den 7de Januar 1867.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

(Fortsat).

II.

Saa langt tilbage i Tiden, som man med historisk Vis-
hed kan følge den europæiske Hvalfangsts Udvikling, see
vi denne dreven næsten ganske efter det samme Princip
som den Dag i Dag. Baskerne, som senere Hollænderne,
Franskmændene og vi Danske, som for Tiden Eng-
lænderne og Amerikanerne, — alle fulgte eller følge de
den samme Fremgangsmaade for at bemægtige sig de
uhyre Havdyr — de harpunere dem. Tiden og Stedet,
hvor Hvalerne fandtes, modificerede Maaden, man ud-
kastede Harpunen paa, idet det først skeete ved Haand
og Magt, senere tildeels ogsaa ved Hjælp af nogle Lod
Krudt i en lille Kanon; det har ogsaa bevirket, at man
har bragt mere kunstige Vaaben, som den forgiftede
Harpun og Sprængharpunen, i Anvendelse; dog, Principet
i sine Hovedtræk er det samme; thi vel høre vi, at der
af og til er anstillet Forsøg paa at fange Hvalerne paa
andre Maader, saasom i Garn*), men disse have aldrig

*) Nieuwe Beschryving der Walvisvangst door D. de Jong, H. Kobel
en M. Saliekh. Amsterdam 1792. 1 D. pg. 27.

faaet nogen større Udbredelse og ere vistnok ogsaa ligefrem uanvendelige paa de større Hvalarter.

Førend vi imidlertid gaae over til en Skildring af selve Hvalfangsten, ville vi anvende nogle Øieblikke til Betragtning af de Skibe, der bruges hertil.

Den Tid er længst forbi, da man kunde sende, og virkelig sendte, de sletteste Skibe til Spitsbergen. Det var i Hvalfangstens Guldalder, da Fartøierne aldeles Intet havde med Isen at gjøre, da de først kom herop i Juni Maaned, da de lagde sig ind i de sikke Bugter og Havne og derfra udsendte deres Baade paa Fangst, og da disse sjældent gik ud uden at bringe Bytte hjem med. Det kom da ikke an paa at have nye og velseilende Skibe i den Fart, men kun paa at have Skibe, der vare rummelige, kunde tage en stor Ladning, og — hvis de skulde forlise, ikke vilde forvolde Rhederne alt for store Tab; thi dengang kjendte man ikke til Assurance-Compagnier. Forholdene have forandret sig: De Skibe, som nu sendes til de arctiske Farvande paa Hvalfangst, ere de stærkeste, Coffardi-Marinen har, og det er nødvendigt nu, da der skal manøvreres imellem Isen, og da Skibene, saa gjerne de end ville, ikke kunne undgaae Stød imod denne. Vee den ulykkelige, almindelige Coffardimand, han være saa bygget af Fyr, Eeg eller Teak, der sendtes paa en Expedition til disse Egne. De uundgaaelige Stød mod Isen vilde snart gjøre ham læk, og kom han til at sidde fast i denne, »kom i Besæt«, og Masserne skruede sammen om ham, var han aldeles uimodsigelig fortabt. Nei, til at trodse Polaregneses Iis, med Haab om en lykkelig Udgang, maa der langt stærkere Skibe end de almindelige.

De Fartøier, der fra England aarlig sendes til de arctiske Farvande paa Hval- og Robbfangst, ere samtlige byggede af det bedste og mest udsøgte Egetræ og have sværere Tømmerdimensioner end sædvanligt. Navnlig er det Bougen, som det gjælder at gjøre saa uimod-

staaelig som muligt, for at den kan udholde de Tryk og Stød, som kunne ventes i Isen, og for at opnaae dette, ere de forreste 10—12 Fod af Skibet at betragte for saa godt som een massiv Masse. Her ligge nemlig Kryds- og Diagonaltømmer ved Siden af hinanden, Jern- og Træknær støtte igjen disse, og lige hen til Fokkerøstet forløbe svære Bjelkestivere mod Sider, Boug, Dæk og Kjølsviin hinanden, saa at et Tryk mod en enkelt Part af Forskibet forplanter sig til det Hele og altsaa brydes i sin Kraft.

For at beskytte Yderstevnen fra at blive knust ved Stød mod Isen, er der udenpaa den spigret en saakaldet »falsk« eller »Iis-Stevn«, og desuden er Concaviteten, der dannes mellem denne og udenbords Klædning, fyldt op med svære Træklodser (der benævnes »Iis-Knær«) fra øverste Vandlinie til 4—5 Fod under letteste. Iis-Stevnen og den til denne nærmest stødende Deel af Knærne er desuden beklædt med c. $\frac{1}{2}$ Tomme Jernplader.

Til Beskyttelse for udenbords Klædning er ethvert Skib, der afgaaer paa Hval- eller Sælhundefangst i Iisfarvande, forsynet med en Iishud. Denne bestaaer i Reglen af en heel Klædning af 2—2 $\frac{1}{2}$ “ Planker, der spigres udenpaa hiin lige fra Forstevnen til Agterstevnen, hvor de imidlertid ere aftagne i Tykkelse til 1 à 1 $\frac{1}{2}$ “, og fra øverste Barkholt til c. 7' under letteste Vandlinie for og c. 5' under samme agter. Nyere Skibe have udenpaa denne Hud endnu en anden, der bestaaer af 1 $\frac{1}{2}$ —2“ Ege-Planker, og som enten kun ligger i Bougen (hvor den da hører op ved Fokkerøstet) eller ogsaa strækker sig ligesaa langt som den indre Hud, ja paa Skibet »Sir Colin Campbell« af Peterhead har jeg endog seet en tredie, der strakte sig fra Stevnen og c. 25' agterefter**).

*) W. Scoresby. An account of the Arctic Regions and of the whale fishery. Edinburgh 1820. II D. pg. 190—3.

**) Da det blev almindeligt at bygge Dampskibe af Jern, besluttede man i England ogsaa at prøve dette Materiale til Hvalfangerne.

Det store Antal Folk og det kolde Klima fordre, at Lukaerne i Hvalfangerskibene maae være større, mere lune og varme, end man ellers er vant at see dem ombord, og der er derfor ogsaa i disse Skibe, foruden Kabytten, to store og rummelige, med Kaminer forsynede Opholdsteder for Folkene paa Mellemdækket. Det ene, der ligger agter, er bestemt for Harpunererne, der beklæde en Art Officeerspost ombord, det andet, der ligger heelt forude, og hvor Kabyssen som ofte findes, er det almindelige Folkelukaf.

De Egenskaber, man fordrer af Baade, som skulle bruges til Hvalfangst, ere, at de vage let og sikkert paa Søen, at de kunne roes med stor Fart, ere hurtige til at udføre Dreininger, saa store, at de kunne rumme 6 eller 7 Mand, 7—800 \mathcal{H} Hvalline samt de nødvendige Redskaber og med Lethed tumles baade i smult Vande og temmelig høi Sø. De engelske Hvalbaade ere altid byggede paa Kravel, som oftest af Fyr, og de største, der ere bestemte til 6 Aarer, ere 26—28' lange og omtrent 5'9" brede. De mindre, der roes af 4—5 Mand, ere fra 24—26' lange og fra 5'3" til 5'6" brede. I Reglen har et større Skib 5—6 af disse sidste og 1—2 af de første. Der er ikke udskaaen Tollegange i Far-

I 1858 løb et 600 Tons drægtigt Jern-Skrueskib, bygget for et Handelshuus i Peterhead, af Stablen. Det equiperedes i den følgende Vinter, fik Navnet »Empress of India«, og stod, da det var fuldstændigt færdigt, Eierne i 18,000 £. Man ventede sig de mest glimrende Resultater af dette Skib, som man troede kunde byde Isen Trods, men man blev bittert skuffet i sine Forventninger. Den første Iisskots, det under Jun Mayn stødte sammen med, undertegnede Dødsdommen over Jern-Fartøier i Iisfarvande. Bougen blev aldeles trykket ind paa det, og trods vandtætte Skodder, Maskinpomper og andre den nyere Tids Opfindelser, stod det ikke til at redde, men sank saa hurtigt, at det kun var med yderste Nød og næppe, at Besætningen naaede Baaden og undgik at dele Skibets Skjæbne*).

*) (Velvillig Meddelelse af Capt. W. Sellars af Peterhead).

tøierne, men man roer de meget lange og svære Gran-aarer i en Strop omkring en Aaretold, ligesom man ogsaa paa Fiskeriet altid styrer med en Aare.

Paa Fiskestationen er det nødvendigt, at samtlige Skibets Fartøier med saa kort Varsel som muligt kunne komme i Vandet. De hænge derfor under Jollebomme, 2—3 i hver Længde paa begge Sider, og 1 under Hækken. I Søen eller i haardt Veir tages de to forreste paa hver Side gjerne indenbords og placeres enten nede paa Mellemdækket eller surres paa Galger agter med Bunden iveiret.

Det vil her, efterat vi have omtalt Skibene og Hvalbaadene, maaskee være paa rette Plads at omtale de vigtigste af de Vaaben, der anvendes til Fangsten, og vi ville derfor tage fat paa den almindelige Harpun, der endnu den Dag idag er af samme Construction, og anvendes paa samme Maade, om end ikke saa hyppigt, som for over 250 Aar siden. Den bestaaer af 3 Dele: Bladet, Anglen og Skjæftet. Det første, der er af blødt Jern, og ikke, som ofte antaget, af Staal, er dannet som et Spyd, men med Modhager, omtrent 8" lange og 6" brede. Anglen er ligeledes af bedste og blødeste Smedejern, som kan erholdes, omtrent 18—24" lang og 0". 4 tyk og til denne er føiet Skjæftet, der er huult, omtrent 6" langt og bestemt til at optage den 6—7 Fod lange Stage. Alle Harpuner ere mærkede med vedkommende Skibs Navn, og paa deres Forarbeidelse af det bedste Stof spares Intel, da meget betydelige Summer kunne afhænge af deres Styrke og andre gode Egenskaber*).

Skydeharpunen, der er et Vaaben, ganske ligt det foregaaende, men uden Skjæfte og Stage, og som, istedetfor at kastes med Haand og Magt, udskydes med en ringe Krudtladning af en lille Kanon, anbragt i en Pullert i Forstevnen af Hvalbaaden, opfandtes allerede i

*) Scoresby II D pg. 220.

England i Aaret 1731*) og kom i Brug, men forkastedes snart efter. I Aaret 1771 blev Ideen imidlertid atter optagen, og den engelske Smed, Abraham Stagholt, konstruerede en Harpun (bestemt til at udskydes af en Kanon af omtrent $1\frac{1}{2}$ " Kaliber), der priisbelønnedes af det engelske «society of Arts»**); men skjøndt man senere indførte flere betydelige Forbedringer ved dette Vaaben, havde det dog endnu i Slutningen af dette Aarhundredes andet Decennium, da Scoresby skrev sit bekjendte Værk, ikke fundet mere Anerkjendelse, end at denne Autoritet ikke vilde give det nogen rosende Omtale. Skyde-Harpunen er imidlertid senere kommen mere i Brug i de arctiske Farvande, men for 15 Aar siden brugtes den endnu ikke af de amerikanske Hvalfangere i det stille Hav***) og endnu hænge flere af de ældste og dygtigste engelske Hvalfangere fast ved den gamle Kaste-Harpun, trods det er langt farligere at angribe Hvalen med denne, da man maa Dyret paa 4—5 Favne nær, end med hiin, hvor man ikke behøver at komme det nærmere end 12—15 Favne****).

*) Scoresby II D pg. 227.

***) Schleswig Holsteinische Provinzialberichte. 1796 pg. 20

****) I Maury's Sailing Directions 6th edition. Philadelphia 1853, Artiklen: «Letters from whalers» pg. 378 siger Hvalfanger-Capitainen Francis Post af New Bedford blandt andet om de nyere Methoder at fange Hvalen paa: «Der er konstrueret adskillige interessante, men mere theoretiske end practiske Maskiner til at skyde Hvaler, og gjort flere morsomme Opfindelser, bestemte til at sprænge disse store Dyr i Luften, men endnu er Intet fabrikeret, der kan udsende en Harpun med den Sikkerhed og Kraft, som et Par muskelstærke og smidige Arme, isærdeleshed naar disse sidde paa en Mand med Hjertet paa det rette Sted.» Imidlertid troer Capt. Post langtfra det vil være en Umulighed, at en Mechanisme, der kan opfylde alle berettigede Ønsker med Hensyn til med Sikkerhed at udskyde et for Hvalerne dræbende Vaaben, kan konstrueres.

*****) I Tidsskrift for Søvæsen for 1852 omtales et andet Vaaben: «Hodges silent harpoon projector,» der skulde udskyde Harpunen

Ikke nok med at dræbe Hvalerne paa de omtalte Maader, fandt man (saa vidt mig bekjendt udgik Ideen fra en i Bremen boende Tydsker) for nogle Aar siden paa at ville forgive dem ved Hjælp af Blaasyre eller anden Gift, som anbragtes i et lille huult Rør i Spidsen af Harpunen, men denne Methode har heldigviis ikke faaet Indpas i den civiliserede Hvalfangst.

Blandt de mange opfundne Sprængharpuner ville vi her kun kortelig omtale den her i Landet under 10de Febr. 1865 patenterede Liliendahl & Roys'ske, som det danske Fiskeriselskab ifjor anvendte til sin Hvalfangst under Island. Den bestaaer i en med en Spræng-Granat forsynet Jernharpun, der udskydes af et Jernrør ved Hjælp af en Raket. Med Jernrøret, der holdes paa Skulderen eller hviler paa et Stativ, og som for at beskytte Harpunerens Ansigt for Luen er forsynet med en Blænderingsskive, tages Sigte, og naar dette haves, brændes Raketten af. Denne tænder, 6 à 8^s efter, Brandrøret til Sprænggranaten, og naar denne er trængt ind i Hvalen, exploderer den, hvad der skal skee med saamegen Kraft, at Stumperne af den ere fundne i Dyret indtil en Afstand af 12' fra Indtrængningsstedet. Til Harpunen, der med sine Hager samtidig griber fat i Muskelfibrene, er fæstet en Line, for dermed at kunne indhale den dræbte Hval*).

af en Art Flitsbue paa 10 Favnes Afstand ved Hjælp af Gummi-elasticum Snore. Om dette nogensinde er blevet forsøgt, veed jeg ikke. Fordelene ved dette Vaaben fremfor Harpuncanonen skulde være, at Hvalerne ikke som ellers skræmmedes ved Skuddet. For at undgaae dette har man ogsaa brugt Vindhøsser, men disse kom meget ofte i Uorden og afskaffedes meget hurtigt.

*) Rakterne, der koste ikke mindre end £ 6 Stykket, svarede imidlertid ikke ifjor til de Forventninger, man havde gjort sig om dem; deels grebe Harpunchagerne ikke fat, deels vare Vaabnene for svage til øieblikkelig at dræbe Hvalerne, eller for kort tem-

Den norske Hvalfanger, Skibsrheder S. Foyne i Tønsberg, der i 1864 havde Skib paa Hvalfangst under Nordkysten af Norge, og atter ifjor udrustede Skib dertil, bruger istedetfor Sprængharpun, som han tidligere har anvendt, at udskyde en almindelig Harpun og samtidig dermed, af en anden $2\frac{1}{2}$ " Kanon, der er riflet, en Granat. Han undgaaer derved, at Linen ved Sprængningen bliver saa meget udsat for at blive overskudt og Harpunen for at blive løsrevet. Det Aar, han anvendte Sprængharpun (der iøvrigt var af anden Construction end den her forklarede), dræbte han 12 Hvaler, men gik Glip af de 9, af hvilke dog enkelte senere dreve iland. Man seer heraf bedst, at Vaabnet endnu langt fra har naaet nogen betydelig Udvikling. Iaar agter Cpt. Foyne sig til Davis-Strædet, for at forsøge Fangsten der. Til den Ende har han ladet konstruere en Kanon med 2 Løb (Kaliber $1\frac{1}{2}$ " og $2\frac{1}{8}$ "), af hvilke det første udskyder Harpunen, det sidste Granaten. Ved at samle de 2 Løb i eet Vaaben, opnaaes den Fordeel, at een Mand kan betjene dem begge, medens tidligere to vare nødvendige, samt at begge Skuddene kunne blive affyrede i samme Nu, om det ønskes.

Lændserne (burde maaskee hedde Landserne), der bruges for at udmatte og dræbe den harpunerede Hval,

perede, saa at de endog bleve farligere for Folkene i Baaden end for Dyrene. Udbyttet var derfor selvfølgelig kun meget ringe. Capitainlieutenant Hammer fik med Damperen »Thomas Roys« kun 6 Hvaler (foruden Part i to, der dreve døde iland) eller ialt c. 250 Tønder Tran, men mindst 40 Hvaler bleve dræbte og gik tabt. Man har derfor iaar maattet see sig om efter kraftigere Vaaben, og disse ere ogsaa, ved Assistance fra Orlogsværftet skaffede tilveie, saa at Expeditionen, hvis Deeltagere nu ogsaa have faaet endeel Øvelse, med mere Fortrøstning kan sees imøde. Amerikanerne Roys, der ifjor vare mødte under Island med 3 Dampere, alle under dansk Flag, fik ialt 40 Hvaler, der skal have udbragt c. 2400 Tdr. Tran.

ere en Slags, omtr. 6 Fod lange, Jernspyd, forsynede med et c. 4 Fod langt Skaft af Træ. Spidsen, der er umaadelig skarp sleben, er omtrent 7—8" lang og 2—2½" bred.

Til Forfærdigelsen af Hvallinerne betjener man sig af den bedste, stærkeste og mest udsøgte Hamp, der spindes, slaaes og tilvirkes med den største Grad af Noiagtighed. Linen, der i Reglen holder 2—2¼" i Omfang, er tjæret, som oftest 120 Favne lang, og skal holde mindst 70 Garn. Den maa ikke være alt for løst, men endnu mindre alt for fast slaaet. Til hver Hvalbaad hører, foruden Reservegodset og en fra 6—18 Favne lang utjæret Forløber, i Reglen 6 Liner, tilsammen altsaa c. 730 Favne eller over ½ Miil.

Har man faaet de nu omtalte Gjenstande ombord og desuden hvad øvrige Redskaber, som anvendes (Flændse-, Strandsider-, Kap-, Tunge- og Bardeknive, Spæksporer, Spækkroge, Hakkepikker og Spækgaster m. m., hvis nærmere Omtale det her vil blive for vidtløftigt at gaae ind paa, og som samtlige bruges til Flændsningen af Hvalen), er bleven forsynet med Proviant, Vand og øvrige Requisiteer, er Skibet klart til at afgaae. Det mangler kun at forhyre Mandskabet.

Besætningen paa en Hvalfanger paa 150—200 Læster bestaaer af 40—50 Mand, alt eftersom Skibet fører 6 eller 7 Fartøier, nemlig Capitain (benævnes ogsaa Commandeur), 2 Styrmande (gjøre tillige Tjeneste som Harpunerere), 2 Spækskjærere, 3 Harpunerere, 1 Baadsmænd, 1 Skibmand, 2 Tømmermænd og 30—35 Matroser, Ungmænd, ubefarne Folk og Drengene. Matroserne forrette Tjeneste som Baadstyrere og Lineklarere.

Foruden Maanedshyren, der i Almindelighed kun er meget ringe, faaer hele Besætningen, for at fremme dens Iver og Interesse for Foretagendet, Andeel i Udbyttet. Denne »Fisken paa Part«, som den kaldes, anvendes fra England og har ogsaa tidligere været anvendt

her fra Danmark baade paa Hval- og Sælhundefangsten. Den medfører den Fordeel for Rhederiet, i uheldige Aar ikke at have saa store Tab, men i heldige Aar har det rigtignok heller ikke den Gevinst, som det ellers vilde have.

De engelske Hvalfangere tage kun den ene Halvdeel af deres Besætning fra den Havn, hvori de udrustes, den anden faae de fra Schetland og Orkney-Øerne, naar de paa Udreisen anløbe Lerwick eller Stromness. Her fra Danmark vare de fleste Folk, som anvendtes til denne Fart, fra vore Vesterhavsoer, fra Egnen omkring Ballum og Ribe og fra Holsteen langs Elben. Ogsaa en Deel Kjøbenhavnere fandt i de senere Aar Plads paa de her fra Byen udrustede Skibe, men i Reglen var det daarligere, usøvante Folk, der kun bleve tagne med, fordi man kunde faae dem billigere, og fordi Sælhundefangsten, som da var den eneste, der dreves, ikke nødvendiggjorde den Duelighed, som tidligere Hvalfangsten. I Krigsaarene 1849 og 1850, da det skortede paa Folk, bleve vore Robbefangere nødsagede til at anløbe Christianssand og Arendal, for der at completere deres Besætninger, men ellers har der i Landet aldrig været Trang til at hente Folk til den Fart udenrigs fra; tvertimod, Commandeurerne og Harpunererne fra Føhr, Romø og Sild vare, selv hos Hollænderne, bekjendte for de bedste, og Cptn. Stibolt anfører i sit tidligere omtalte prisbelønnede Skrift*), at de hollandske Hvalfangere, naar et Aar Vestjyderne udebleve, næsten ikke kunde udsendes, og at han i 1765 selv har været Vidne til, at hele Hvalfangerflaaden laae seilklar ved Texel og ventede paa dem, fordi de paa Reisen fra Føhr, hvorfra de afgik i Jagter og lignende Smaafartøier, bleve opholdte af stadig Modvind. Da Englænderne i 1725 atter optog Hvalfangsten, maatte de, som vi alt have seet, tye til Føhr, for at erholde

*) Landhuusholdning-Selskabets Skrifter I. D. pg. 376.

Harpunerere*), ja selv Spanierne, da de i Slutningen af forrige Aarhundrede begyndte deres Sydhavsfiskeri, henvendte sig, for at faae Folk, til vore Vesterhavsoer**).

I Reglen afseile de fra England til Hvalfangst under Spitsbergen udrustede Skibe nu i Udgangen af Februar***) eller Begyndelsen af Marts, naar de skulle være saa tidligt deroppe, at de kunne komme med til Sælhundefangsten. I forrige Aarhundrede, da Hvalfangerne ingen synderlig Vægt lagde paa denne, afgik de først i Slutningen af April****), ja vel endog sildigere fra Europa; thi de gamle hollandske Beretninger sige, at Skibene først kom til Spitsbergen i Juni Maaned. Skibene til Davis-Strædet forlade som oftest England lidt senere end deres til Spitsbergen bestemte Kammerater (Marts—Begyndelsen af April), men i de senere Aar afgaae, som tidligere berørt, imidlertid kun faa Skibe directe hertil. Først naar Sælhundefangsten under Jan Mayn er tilende, og de ikke have faaet fuldt eller næsten fuldt Skib her, sætte de Coursen efter Strædet. Nogle retournere ogsaa til England og losse her, førend de begive sig ud paa denne nye Expedition.

Under Seiladsen til Fiskestationen fortsætter man de i Land begyndte Forberedelser, for strax ved Ankomsten til denne at kunne være klar til Fangsten. Det første, man gaaer igang med, er at opsætte Udkigstønden („the crow's nest“, Kragereden) paa Toppen. Denne, der er bestemt til Vagtpost for Capitainen, Styrmandene eller Harpunererne i snevre, indviklede Iisfarvande, eller naar Hvaler haves isigte, er aaben foroven og indrettet til at

*) Scoresby II. D. pg. 69.

**) Schl. Holst. Provinz Berichte 1796 pg. 2.

***) Skibene fra Peterhead, Englands Hoved-Hvalfanger-Station, forlode i 1865 alle denne Havn d. 21de og 22de Februar.

****) Zorgdrager: Alte und neue Grönländische Fischerie und Wallfischfang. A. d. Holländischen übersetz v. Moubach. Leipzig 1723. I. D. pg. 57.

komme ind i gennem en Lem franeden. Den er 4—5' høi og 2—3' i Diameter, forsynet med et Sæde for den Vagthavende og en Skjærm til at opsætte til Luvart, for at dække Ansigtet, samt et Stativ til at anbringe Kikkerten paa. Er Tønden paa Plads, gaaer man i Gang med at gjøre Fartøierne klare og indbinde Forløber-Linerne om Harpunerne og træffer derpaa de mindre vigtige Forberedelser.

Vi have tidligere berørt de Steder, Skibene søge til for at træffe Hvalerne saavel under Spitsbergen som i Davis Strædet. Ankomne til disse gjør man Alt fuldstændigt klart til Fangsten. Hvallinerne med den indbundne Harpun blive placerede i Fartøierne og opskudte, saaledes at de ere fuldstændigt klare, i et eget dertil indrettet Rum. Samtlige 6 Liner ere sammenspledsede med den kun faa Favne lange, af utjærede Garn slaaede, og lidt smækkere Forløber til een Længde, hvis ene Tamp, ved Hjælp af et lille, om Anglen spledset Øie, er forenet med Harpunen, medens den anden Tamp ligger klar til, om fornødent gjøres, at kunne forenes med Linerne fra en anden Baad. Endvidere forsynes samtlige Fartøier med en Reserve-Harpun, 6—8 Lændsere, et Flag (bruges som Signal, naar man har fast i en Hval) en Øxe (til om nødvendigt at kappe Linen), Aarer, Hager, Øsekar, Dræg, Vandanker, 1 Sæk Brød, Compas, Kikkert etc.

Tillader Veiret det, har man, hvis man alt har seet, eller hvis man kan vente at faae Hvaler isigte, som oftest en fuldstændig equiperet og bemandet Baad af-firet, og enten, hvis Skibet ligger opbrast, eller det er Stille, liggende tvers af dette, eller ogsaa, naar man skyder over Stevn, slæbende agter. Dette er det saakaldte Brandvagts Fartøi, der øieblikkelig, naar Hval sees, begiver sig afsted for at forfølge den. Har man intet Fartøi i Vandet, har man mindst to hængende fuldstændigt klare under Jollebommene og Mandskaberne til

dem paa Dækket, og saasnart der varskoes for »Hval«, er det tillige Signal for disse til at falde i Fartøjerne og begive sig ud paa Forfølgelsen. Gjøres det nødvendigt, afsendes ogsaa de andre Baade efterhaanden, og man søger nu af alle Kræfter at naae Dyret, der tilkjendegiver sin Nærværelse og sin Plads ved at komme op i Vandskorpen og »blæse«. Den grønlandske Hval — *Balæna mysticetus* — som er den vi her nærmest have at gjøre med, bliver sjældent meer end 10—15 Minutter under Vandet, og viser sig derpaa henimod 2 Minutter i Overfladen*). Spermacethvalen, som Sydhavsfiskeriet hovedsagelig drives for, opholder sig derimod i Reglen i 1—1½ Time under Vandet og omtrent 15 Minutter i sammes Overflade**).

Efter den Retning, som Hvalen tager efter »Blæsningen« at dømme, retter Baadstyreren Fartøiets Gang, idet Harpunereren roer forreste Aare, indtil han af ham bliver underrettet om, at man nærmer sig Hvalen, da han lader Aaren gaae langsskibs og griber Harpunen, med hvilken han stiller sig klar til at kaste, eller han bukker sig ned til Kanonen med Øiet i Sigtlinien og Laaselinen i Haanden klar til at brænde paa. Man søger helst at nærme sig Hvalen agterfra (eller, hvis man bruger Sprængharpuner, da tillige ret forfra), da man lettere kommer den paa Skudvidde, men man maa i stille Veir anvende endeel Forsigtighed hermed, da Dyret i saa Tilfælde er mere sky, hvorfor man undertiden endog maae vrikke sig henimod det. Er det først engang forskrækket og har opdaget eller fra tidligere Tid kjender Faren, der truer det, tillader det ikke mere at man nærmer sig det.

Kommer man derimod Hvalen tilstrækkeligt nær, med andre Ord paa høist 4—5 Favne, naar man bruger

*) Scoresby. II. D pg. 239.

**) Maury: Sailing Directions. •Letters from whalemens• pg. 369.

Haandharpunen, og paa 12—15 Favne, hvis man anvender Harpuncanonen, skodder man overalt, for øieblikkeligt at standse Baadens Fart, og Harpunereren søger nu at anbringe sit Vaaben et Sted i Legemet paa det umaadelige Dyr, idet han dog hertil helst vælger et Punkt i Nærheden af Hovedet, men aldrig dette, da det er næsten uigjennemtrængeligt for Harpunen, og nødigt den nærmest ved Halen liggende Deel af Ryggen, da Hvalen ved sine Bevægelser her let udriver den. Det Øieblik, Dyret føler Vaabnet gjennemtrænge dets Hud og det Spæklag, der ligger indenfor denne, og med sine Modhager fatte de Muskelfibre, som dette atter dækker, er det farligste for Baaden; thi den saarede Hval pidsker af Smerte og Angst Havet med sin umaadelige Hale og søger ved en krampagtig Anstrengelse at undflye, hvorved det undertiden, enten med et Stød med Hovedet eller med et Slag med Halen, knuser det skrøbelige Fartøi og ofte vier dets Besætning til Døden. I samme Nu, Harpunen derfor er udkastet eller udskudt, skoddes i Baaden af alle Kræfter, og man søger paa bedste Maade at komme udenfor Hvalens Naavidde.

(Fortsættes.)

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne.

Forts. see sidste Hefte. Efter Konsulatberetninger.

De tyske Østersøhavne ere i Forhold til den store Fragtfart stillede under Betingelser, der tildeels svare til dem hvorunder flere af vore egne Havne ere stillede, og de derværende Rhederier rivalisere altsaa forsaavidt med vore; det har derfor en særegen Interesse at kjende deres Forhold og følge deres Udvikling: Nærværende Bidrag fortsætter de herhenhørende Meddelelser fra sidste Hefte, hvori den preussiske Handelsmarine tilligemed Havnene Stettin og Colberg omtaltes, og fra 1ste Binds 2det Hefte, hvori der gaves Eflerretninger fra Danzig og Rostock. — I Memel, ved Mundingen af den lille Dange-Flod, hvor Trælastudførselen spiller en alt Andet overveiende Rolle, glæder man sig over de gode Fremskridt, som Fuldførelsen af Minge-Schmeltelle-Kanalen gjør. Allerede ifjor Efleraar aabnedes den Strækning deraf, der forener Minge med Drawøhne, et $2\frac{1}{2}$ Miil overfor Memel i det kuriske Haff faldende større Vandløb, og iaar er Arbeidet bleven godt fremmet paa den Deel af Kanalen, der skal forbinde Drawøhne med Schmeltelle ved Memel. Efter sin Fuldendelse vil denne Vandforbindelse afhjælpe en i mange Aar stærkt følt Trang til Lettelse af Samkvemmet med Rusland, i hvilken

Henseende det fortjener at bemærkes, at der endnu ifjor, forinden Vinteren standsede Færdselen, som Følge af Kanalens første Stræknings Fuldførelse flaaedes c: 15,000 Skr. Bjælker og Rundholdter ned til Memel gjennem Drawønnen. I selve Havnen udføres samtidig temmelig bekostelige Arbejder, deels for at fjerne de store Stene, der belemre Farvandet, deels for at sikre og udvide de tvende derværende store Kanaler, den nordlige og sydlige, deels endelig for at fordybe de til Vinterleie anvendelige Bassiner. Ved de Sidstes Nordside kunne allerede 14 à 15 Fods dybtgaaende Skibe losse og lade; selve Havnegattets Dybde er mellem 16 og 18 Fod. Tillige har man betydeligt nedsat Havneafgifterne, der nu kun andrage henholdsvis 9 Sølvroschen for hver bestuvet Læst og $4\frac{1}{2}$ p. Læst for hvert ballastet Skib, eller omtrent det samme, som i andre preussiske Østersøhavne. Med Rette formener man, at alt dette vil bidrage til Skibsrørets Forøgelse i det Hele, ligesom man paa den anden Side venter, at Tilsit-Instenburger-Jernveien, der nu er aaben for Færdselen, vil formere Pladsens Vareafsætning til Indlandet, uagtet der ikke endnu for Alvor tænkes paa at bygge en fast Bro over Memel-Floden og endnu mindre paa at lægge en Sidebane til Byen, begge Ting, der, som man kan tænke sig, nu stærkt efterstræbes af de Industidrivende og Handlende. I Løbet af 1865 indkom i Havnen: 929 Skibe af tilsammen c. 115000 Læsters Drægtighed, og af disse bragtes:

Salt i	136	Skibe med c.	36000	Læster.
Kul i	135	" " "	24000	"
Muur- og Tagsteen i	32	" " "	4500	"
Sild i	67	" " "	3000	"

medens 395 Skibe med c. 48000 Læster vare ballastede, og der i Resten, hvoriblandt 39 bestuede Dampskibe, bragtes Kolonial- og Manufacturvarer, Jern, etc. fra Udlandet, og Landbrugs- og Industrifrembringelser fra Oplandet. Af

De ankomne fremmede Skibe vare 110 norske, 109 engelske, 77 hollandske, 16 danske, 11 russiske, 4 svenske 1 belgisk og 1 fransk, og Værdien af hele Indførselen anslaaes til c. $3\frac{3}{4}$ Million Rigsdaler dansk Rigsmønt. Udførselen, hvis Værdi i samme Aar, 1855, androg c. 9 Millioner, bestaaer fornemmelig i Trælast, navnlig Fyrretømmer og Planker samt Brædder, men dernæst ogsaa i Hør, Klude, Kalveskind, Oliefrø (Hørfrø og Raps), Kornvarer, især Rug, Sprit etc.; den beskjæftigede 901 Skibe med 112400 Læster, hvoraf de to Trediedele fyldtes med Trælast; 486 Skibe med c. 82000 Læster gik til Storbritanien, 75 med c. 11400 Læster til Belgien, 52 til Holland, 30 til Norge, 4 til Sverrig, 3 til Danmark, 10 til Spanien, 4 til Frankrig, 6 til Rusland, 3 til Italien, 7 til Afrika, navnlig Alexandrien, 1 til Syd-Amerika og 1 til Australien; Resten gik til andre tyske Havne. Den for Memel eiendommelige Udførselsartikel Rav indvindes for Tiden meest ved Hjælp af et i Øiemedet oprettet Selskab, der arbejder med 10 Haand- og 2 Dampbaggere i Nærheden af Schwarzort og som ifjor leverede 53000 Pund i Handelen, tildeels dog ikke af de bedste Sorter. Ravøgningen ude paa Stranden og ved Gravning i Stadens Omegn er næsten ophørt, da Udbyttet sjældent dækker Arbejdslønnen. Denne Artikel finder sin største Afsætning i Paris, Wien og Petersborg, men har i den senere Tid ogsaa funden Veien til Ostindien og China, hvorhen allerede flere store Sendinger efter Bestilling ere afgaaede; ogsaa fra Danzig udføres som bekjendt Rav, men den bedste pleier at komme fra Memel. Forskjellige paa det kuriske Haff farende mindre Dampskibe holde om Sommeren en regelmæssig Forbindelse i Live mellem Memel og Tilsit over Kowem og mellem Memel og Königsberg over Cranzbeck, Labiau og Tapiau. Ogsaa med Stettin er der i Reglen Dampskibsforbindelse ad Søveien. Lodsvæsenet er i god Orden. En Redningsstation med Raketapparat bliver nu oprettet ved det for-

nævnte Schwarzort, hvorimod man endnu ingen Udsigt har til at faae et Fyr paa Nidden. De i Sommer opnaaelige Fragter til og fra Memel, stillede sig som følger: Salt fra Torreviaja 14 Shilling Sterling p. Ton; Kul fra Englands og Skotlands Østkyst 7 £ p. Keel (21½ Tons); Træløst til London 18 Shilling Sterling, til Hull 16, til Kulhavn paa Englands- eller Skotlands Østkyst 13, til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 20 à 21 pr. Load (50 Kubikfod) Fyrretømmer; til Grimsby 16 £ p. 1000 lange Staver, til Antwerpen 17 Gylden p. Løst Brædder; til Bilbao 4 £ og til Alexandrien 135 Fr. p. 100 Fyrre-Planker; Klude til Englands Østkyst 30 à 32 Shilling Sterling pr. Ton; Hør til Skotland 34 Shilling Sterling og til Gent 37 p. Ton; til Dunquerque 55 Fr. p. Tonneau; Korn til Skotlands eller Englands Østkyst 3 à 3½ Shilling Sterling p. Quarter Hvede og til Holland 20 à 21 Gylden p. Løst Rug.

Fra Kønigsberg kommer den for os ikke uinteressante Efterretning, at man er bleven enig om at overdrage Havnevæsenets Bestyrelse baade der og i Pillau til Staten og at man befinder sig sig vel derved.*) Regjeringen

*) At det i og for sig turde være ligesaa rigtigt som hensigtsmæssigt udelukkende at lægge Havnene under Statens Bestyrelse, kan næppe betvivles. Havnene høre i de Lande, hvor de findes, til det nationaløkonomiske Livs Aandedrætsorganer; deres Opgave er at lette og fremme det hele frembringende og forbrugende Folks Ind- og Udførsel. Slige Indretningers tidsmæssige Udvikling bør derfor ikke afhænge af locale Bestyrelser, der i Reglen enten savne Villie, eller Kundskab, eller Evne til at tage sig af Sagen paa rette Maade. Ialfald er det klart, at saadanne Bestyrelser i deres indbyrdes saa forskelligeartede Forhold og Sammensætning samt skilte fra hve- andre ved større og mindre Afstande — ikke kunne om de endog ville, i planmæssig Fælledsskab forfølge et saa stort og vigtigt nationaløkonomisk Formaal, som gamle Havnes tilfredsstillende Tilstand og nye Havnes hensigtsmæssige Anlæg utvivlsomt er. Denne Betragtning fortjener blandt os

havde strax paabegyndt betydelige Udbedringsarbeider, ved Pillau, hvor Trangen dertil var størst. Af disse Forandringer og af forskellige under Arbeide værende nye Jernveie i Provindsen venter man en heldig Forøgelse af Pladsens Omsætning; navnlig er den nu færdige Pillau-Königsberg-Bane af Betydning for Forbindelsen med Rusland. Til Königsberg-Konsulardistrict høre Ladepladserne Braunsberg, Frauenberg og Elbing ved det frische Haffs indre Bredder, foruden det allerede nævnte Pillau ved Indløbet til Haffet, hvor alle til Königsberg bestemte Skibe ankre, og mange af dem forblive under Losningen eller Ladningen. De efterfølgende Talangivelser omfatte hele Konsulardistrictet. Det er især Kornudførselen, som beskjæftiger Königsbergs Handlende; men paa Grund af en meget mangelfuld Høst i Nordtydskland og Polen var Handelsrøret i 1865 i det Hele mindre gunstigt end sædvanligt. Der indkom i nævnte Aar ialt 1278 Skibe med en samlet Drægtighed af c. 88800 Læster, hvoriblandt 191 Dampskibe med c. 33800 Læster. Under dansk Flag kom 64; 230 vare norske, 28 svenske, 199 engelske, 178 hollandske, 6 franske, 1 belgisk; Resten vare Preussere eller andre Tydskere. Hovedindførsels-gjenstandene vare: 1) Sild, hvoraf kom c. 100000 Td. norsk Vaar- og Fedsild og c. 15000 Td. skotsk Sild; 2) Tran, 3294 Centner, nemlig Levertran fra Bergen; 3) Tjære og Beeg, som gaaer toldfrit ind siden 1ste Jan. 1865 og hvoraf Tilførselen derfor udgjorde c. 25000 Centner eller 10 Gange mere end i noget tidligere Aar; 4) Jern og Jernfabricata, c. 300,000 Centner, fornemmelig dog af tydsk Oprindelse,

særlig Opmærksomhed paa Grund af vore udstrakte Kyster og ubetydelige Landgrændse. Ogsaa tyde nye og gamle Erfaringer i Mængde paa, hvor særdeles Meget vore Havnebestyrelser lade tilbage at ønske.

Red. Anm.

da Tilførselen fra England og Sverrig, eller i det Hele fra Udlandet, er bebyrdet med en Told af 25 Sølv-groschen p. Centner; 5) Steenkul, i Million Centner; Forbrugen af denne Artikel gaaer saa rask fremad, at mere end $\frac{1}{2}$ af denne Tilførsel maatte tages over Danzig og Stettin, fordi Pladsens Importeurer ikke i rette Tid havde sendt directe Ordre til Kulhavnen for mere, end hvad der sædvanligviis kunde afsættes. Manufacturer og Kolonialvarer foruden mange andre Artikler spille selvfølgelig en Rolle i Indførselshandelen, men særlig for-tjener Thee at nævnes, hvormed Polakker og mange Russer forsyne sig fra Königsberg, en Handel, som man gjør sig megen Umage for at vedligeholde, deels for dens egen Skyld og paa Grund af den rigeligere Vare-omsætning, som derved foranlediges, men deels ogsaa fordi Dampskibene, der bringe Theen, lade sig nøie med ringe Retourfragter for Kornvarer. I forrige Aar androg Thee-Indførselen over 108000 Centner; Sukkerindførselen i 1865 var c. 111000 Centner, og Kaffeindførselen, c. 30,000 Centner; da begge de sidste ogsaa for en Deel skee for at forsyne Polakker og Russere, søger man ligeledes at vedligeholde og at udvide den. Ved Ud-førselen beskæftigedes i 1865 1839 Skibe med c. 87900 Læster, hvoriblandt 189 Dampskibe med c. 30800 Læster. Af disse gik,

311 Skibe med c. 30000 Læster til Storbritanien.

89	"	"	"	2600	"	"	Holland
168	"	"	"	6500	"	"	Norge
23	"	"	"	1000	"	"	Sverrig
19	"	"	"	700	"	"	Danmark
1	"	"	"	200	"	"	Portugal
34	"	"	"	2300	"	"	Belgien
6	"	"	"	360	"	"	Frankrig
3	"	"	"	300	"	"	Rusland

medens Størstedelen af de øvrige 279 Skibe med circa 4000 Læster paa Grund af Aarets mangelfulde Høst for-

lode Havnene i Ballast; enkelte havde anløbet Pillau uden enten at ville losse eller lade og andre kom alene ind for at udbedre Søskade. Udførselsgjenstandene ere, foruden Kornvarer — navnlig Hvede, Rug, Erter, Bønner og Vikker, hvoraf i det Hele i 1865 $1\frac{1}{10}$ Million Tønder udførtes —, Oliefrø, Oliekager, Hør, Hamp, Been, Klude osv. Seilskibsfragterne vare i Sommer som følger: Til en Kulhavn paa Englands eller Skotlands Østkyst 3 sh., og til London 3 sh. 9 d. 500 Pd. Hvede; til Holland og Belgien 22 Gylden p. 4800 Pd. Hvede; til Skotland 20 sh. p. Ton Been; til Kanalen 37 sh. p. Ton Klude; til Frankrig 45 fr. p. Ton Hør 52 fr. p. 4800 Pd. Korn. Fra Englands eller Skotlands Østkyst 10 à 11 £ p. Keel ($21\frac{1}{2}$ Tons) Kul; fra London 40 sh. pr. Ton Thee og 35 sh. pr. Ton Bomuld.

Skibsbyggerierne i Königsberg synes at fortjene særlig Opmærksomhed; baade Konstruktionerne og Byggemaaden skildres som fortrinlige, og Prisen er billig, naar den sammenlignes med den hos os gjængse. Et Første-Klasses Egeskib, kobberfast, forsynet med alt fornødent Inventarium og i det Hele seilfærdigt, med Undtagelse af Proviant og Hyreforskud, leveres fra det friske Haff til ca. 100 Thaler preussisk Courant pr. Königsberger Normallæst, hvilket bliver omtrent 200 Rigsdaler d. R. pr. Commercelæst, eller omtrent samme Priis, som i Archangel fordres for et lignende Fyrreskib, og lidt mindre end $\frac{2}{3}$ af, hvad det herhjemme kan leveres til*). Skibsbyggerne i Königsberg forstaae at bygge efter

*) Grunden til dette for vore Seilskibsrhederier, der i Reglen alligevel foretrække at bygge herhjemme, meget ugunstige Forhold maa ikke søges saameget i de høiere Transportomkostninger, vi maae betale for Tommeret, som i den Beskyttelse, der ved Afgiften paa fremmede her nationaliserede Skibe bydes vore Skibbyggere, og i den Told, der hviler paa Skibsbygningsmaterialier og Udrustningsgjenstande.

enhver Tegning, man maatte kunne ønske at give Fortrinet, og underkaste sig enhver rimelig Control. For norsk, navnlig stavangersk, Regning, bygges ofte Skibe i Königsberg. Sluttelig bør det ikke lades ubemærket, at Skibsfarten paa det friske Haff ofte ved Iis er lukket fra Begyndelsen af hvert Aars December Maaned, og at Skibsførere derfor altid bør indrette sig efter senest i November Maaned at være ude deraf, da Losning og Ladning ved Pillau fordyre mange af de Varer, som skulle til eller fra Königsberg, i en uforholdsmæssig Grad.

Leba paa Kysten af Pommern, i denne Provindses nordøstlige Hjørne, har ingen Havn og kun ringe Skibsfart. Enkelte danske Skippere pleie at anløbe Rheden for at lade Brænde, men denne Stedets eneste Udførselsartikel til Danmark bliver Aar for Aar af ringere Betydning, da Oplandets Skovudbytte aftager. Kysten er farlig, og Skibbrud forefalde jevnlig, hvorfor det i Leba værende private Redningsselskab fortjener særlig Opmærksomhed. Selskabet understøttes af den tyske Centralforening til Skibbrudnes Redning, der har sit Sæde i Bremen; allerede i nogen Tid har det havt den i Hamborg efter Francis Model byggede Redningsbaad »Dabeim« til Disposition i Nærheden af Leba, og for nylig er der oprettet en ny Station $2\frac{1}{2}$ Mile østligere — ved Koppelin — med en ganske lignende Redningsbaad, »Agnete Werner« kaldet. Disse Baade ere af caneleret Jernblik med Zinkforhudning og forsynede med Raketapparater. Fragtladninger af Jernveissveller og Korn fra Leba ere undertiden at faae, selv for større Skibe, men det er de Handlende i Stettin, Danzig eller Königsberg, der disponere over dem, og det er altsaa der, at de maae søges. — Laxefangsten, der drives i Østersøen fra Begyndelsen af Marts og indtil Slutningen af Mai, bringer ofte Fiskerne fra Leba et betydeligt Udbytte; der fiskes ogsaa om For- og Efteraar en Deel Brislinger. Fremmede Fiskere have fri Adgang til Kystfiskeriet. Skibsbyggeri finder ikke Sted.

J Anclam's Havn foretages temmelig betydelige Arbejder, deels for at forbedre Indløbet, deels for at forøge Dybden fra 8 $\frac{3}{4}$ til 11 Fod. I frugtbare Aar udføres en Deel Sæd, navnlig Rug, fra Anclam, men det hører til Sjældenhederne at see danske Skibe ankomme for at lade, efterat Skibene fra Hertugdømmerne, der hyppig møde, ikke mere regnes dertil. Skibsbyggeriet er ikke af synderlig Betydning, dog sees undertiden indtil 250 Læsters Skibe paa Stabelen. Fiskeri i Søen drives i meget ringe Omfang.

Rügenwalde besøges derimod flittigt af danske Smaaskibe for Brændefragternes Skyld; men Brændet stiger ogsaa her paa Grund af Skovenes Forringelse og Farten er derfor i Aftagende*). I Havnen kunne kun modtages indtil 30 à 40 Læsters Skibe, ikke over 9 Fod med Last dybtgaaende, men der er sædvanligviis god Beskyttelse paa Rheden for større Skibe. Paa Værfterne fuldførtes ifjor 2 større Skibe, henholdsviis paa 148 og 256 Læster, og der salttes et tredie paa 216 Læster paa Stabelen. Fiskeriet giver intet Udbytte for Udførsels-handelen.

Ogsaa i Stolps Havn, hvor hidtil kun Smaaskibe paa 20 à 40 Læster kunne komme, er man ifærd med Udbedrings- og Opmuddrings-Arbejder. Udførselen bestaaer fornemmelig i Brænde og Gavntræ, dog ogsaa i Sædevarer, og ifjor fandt 47 Klareringer af danske Skibe Sted ved Toldstedet. Fiskeriet paa Søen er ringe, og Skibsbyggeri har man maatte standse formedelst Mangel paa passende Tømmer i Oplandet.

I Lybeck gjøres store Anstrengelser for at sikre og udvide Pladsens Handel ved Hjælp af Dampskibslinier

*) Disse paa preussiske Havne farende Smaaskibe ere formeentlig de eneste Seilfartøier, som ville kunne drage Fordeel af det Rigsdagen nu forelliggende Lovudkast om Konsulatgebyrers Nedsættelse m. m.

søværts og Jernveiforbindelser landværts, og der arbeides i begge Henseender ikke uden et vist Held. Af Dampskibe indclarerede ifjor 755 med ca. 80000 Læsters Dræglighed, og Farten var, saalænge Aarstiden tillod det, i regelmæssig Gang paa Riga, Helsingfors, Reval, Bjørneborg, Uleaaborg, Stockholm, Kalmar, Ystad, Norrkjøbing, Gefle, Sundswall, Vesterwick, Gøteborg, Malmø, Kjøbenhavn, Korsør, Christiania, Svendborg og Neustadt i Holsteen. Imidlertid lader det sig ikke negte, at flere af disse Linier ville have megen Vanskelighed ved at betale sig; efterhaanden som Ruslands og Sverigs Jernveiforbindelser med det vestlige Continent fuldstændiggjøres — og aarlig skee i saa Henseende store Fremskridt — vil Passagersfærdselen og Forsendelser af værdifuldt Gods, Dampskibenes vigtigste Støttepunkter, mere og mere unddrage sig de paa Lybeck farende Paketter, hvorfor der allerede foreligge Erfaringer. Selv eier Lybeck 12 større Sødampskibe og 3 Flodbugseerdampere. Hvad nu Landforbindelsen angaaer, da bør først den i 1865 aabnede directe Jernbane til Hamborg nævnes, der viser sig meget nyttig for Afsætningen. Dernæst er denne Bane ved en Dampfærge paa Elben i Lauenborg sat i Forbindelse med de hannoveranske Baner, hvilket ogsaa har havt gode Følger i samme Retning, ihvorvel derved Savnet af en Elbbro i samme Egn er bleven saameget føleligere, thi om Vinteren maa Færdselen paa den Side afbrydes. En Jernbane til Kleinen i Mecklenborg er paabegyndt af et privat Selskab under engelske Capitalisters Auspicier, og fra Lybeck til Travemünde paa tænkes langs Traven anlagt en Bane for Stadens Regning i den Hensigt at lette og fremskynde Ud- og Indladninger, der da herefter skulle kunne finde Sted ved en paa Flodbredden i Travemünde anlagt storartel Banegaard.

Til Bedste for Trælastindførselen fra Sverig og Finland, en aarlig voxende Handelsgreen, har man sløifet en Deel af de gamle, senere til smukke Spadseregange

omdannede, Volde, og benytter nu de derved fremkomne Flader til Oplagspladse for Bjælker, Planker og Brædder. Det er navnlig de tvende sidste Gjenstande, hvori Om-sætningen er hurtig; de forsendes masseviis til Hamborg, men ogsaa til Holsteen, Lauenborg, Hannover og Vest-phalen. Hvad der i Lybeck meget fremmer Handelen med Trælaster, er den Omstændighed, at ethvert ankom-mende Parties Qualitet og Dimensioner officielt under-søges, hvorefter Resultatet attesteres ved en saakaldet Vragssedel, hvilken følger Partiet, naar det sælges, til Legitimation ved videre Afhændelser. Det er aabenbart, at denne Indretning sparer Mellemandelen megen Tid og Bekostning, og at den kan forebygge Stridigheder. Af svenske og finske Frembringelser indføres desuden megen Tjære og Beeg, som fornemmelig afsættes til Hamborgere. Fra Rusland er egentlig kun Damp-Ind-førselen over Petersborg og Finland endnu af nogen Be-tydning, thi Eiere af Talg, Olie og Potaske, hvoraf tid-ligere store Quantiteter stadig sendtes til Lybeck, benytte nu ligesaa ofte andre Markeder. Lybecks egen Sø-Seil-flaade bestod i 1865 af: 2 Barker, 16 Brigger og 10 Skonnerter, og er altsaa af ringe Betydning, hvortil Grunden fornemmelig-maa søges deri, at Lybeck mangler egen transatlantisk Handel og egne Skibsværfter. I det Hele indclarerede i 1865 — 1010 Søseilskibe med om-trent 60,000 Læster, altsaa en Deel mindre Stuverum end det, som fandtes i de samtidig ankommende Damp-skibe, idet Seilskibenes Anvendelighed i Farten paa Ly-beck indskrænkes til grove Varer, som Steenkul, Trælaster, Tjære, Korn ect. — Under dansk Flag kom 152 Skibe med 2276½ Læster, hvoriblandt 2 fra Kjøbenhavn, 101 fra Øerne og Bornholm, 20 fra Jylland og Resten fra England, Rusland og Preussen; der fandtes 4 Dampskibe deriblandt, og den hele Sum af fortjent Fragt opgaves til 16700 Rdl. — Qvægførselen fra Jylland over Lybeck til Hamborg tager til, og i Haab om at see den vedblive,

træffer man Forholdsregler til Qvægets billigste Viderebefordring. Ogsaa til Beqvemmelighed for danske Postdampskibe gjøres Noget, idet nye Kaier indrettes til særligt Brug for dem. Transitforsendelserne til Danmark ere af stort Omfang, men besørges fornemmelig paa svenske Dampskibe fra Malmø og Gøteborg, som anløbe Kjøbenhavn flere Gauge om Ugen. For lybsk Regning sattes ifjor et Dampskib i Fart paa Fyen, Lolland og Falster, men Forsøget var ikke heldigt og vil næppe blive gjenoptaget. Af Fragter til Lybeck ere Steenkulsfragter fra England og Trælastfragter fra Nordsverig og Finland i Reglen altid at faae, men Udladninger mangle. Skibe, der med Last stikke over 13 Fod, maae losse en Deel af Lasten i Pramme ved Travemünde.

Blandinger.

De to længste Monitorreiser. Spørgsmaalet om Monitorernes Sødygtighed er et staaende Emne overalt, hvor der er Tale om Marinernes Udvikling, og det er egentligt talt først Aaret 1866, der har begyndt at kaste lidt Lys paa Sagen, thi vel have de amerikanske Monitorer under Krigen hinsides Atlanterhavet maattet modstaae mangan drøi Tørn, men det har da som oftest været tilankers eller paa saa korte Reiser, at ingen udtømmende Erfaring har været at høste.

Den første »Monitor«, der gik tilbunds i haardt Veir, er af Mange advarende bleven kaldet »Mentor«; men dette første Vidunderskib, der udklækkedes i Ericsons geniale Hjerne, var i Besiddelse af saa ypperlige, næsten til det Utrolige grændsende Egenskaber, at den strengeste Dom over dette Skib billigviis kun kunde blive: Intet er fuldkomment i denne Verden.

Faa Begreber ere mere ubestemte end Begrebet om et Skibs Sødygtighed. Ofte seer man det Skib, der af Nogle roses som et ypperligt Søkib, af Andre blive ligefrem fordømt, og i vor Tid, hvor Skibsconstructionerne fremtræde under de forskjelligste Skikkelser, er det næsten ligesaa umuligt at frembringe Enighed mellem Søkyndige som mellem Hestekjendere. Kommer dertil, at Monitorerne ifølge deres hele Væsen bryde aldeles med Traditionen og med Alt, hvad der isærdeleshed er og maa

være den ældre Deel af Sømandsstanden kjært og helligt, saa vil man let forstaae, at de nye Krigsmaskiner snarere ere blevne seete med onde end med gode Øine fra flere Sider. Dog, de nærmest kommende Aar ville maaskee godkjende disse Skibes Berettigelse som Krigsskibe, der i alt Fald i enhver Henseende ere sødygtige nok i Farvande, som netop ikke ere udsatte for Oceanets mægtige Bølger.

To heldige Reiser, den ene over Atlanterhavet og den anden fra Philadelphia til St. Francisco, udgjøre derfor et interessant Afsnit i Monitorernes Historie, og hvad vi gjengive i dët Følgende er næsten en Ordlyd af de officielle Rapporter fra Skibscheferne.

Den første af disse Reiser foretoges af »Miantonomoh« — der sidste Sommer gjæstede Kjøbenhavn — i Følge med den store Hjuldamper »Augusta« og doubleenderen*) »Ashuelot«. Skibene forlode St. John paa New-Foundland den 5te Juli i smukt, stille Veir.

»Miantonomoh« er 268 Fod lang, 59 Fod bred, Dækket er $3\frac{1}{2}$ Fod over Vandet og beskyttet af 3 Tommer Jern, Sidens Jerntykkelse er 7 Tommer og de to Taarnes 11 Tommer, Armeringen bestaaer af 4 15 Tommers Kanoner, Skibet har ingen Reisning, Farten er 7—8 Miil og Dybgaaendet 19 Fod. Disse faa Oplysninger ere tilstrækkelige til at see, hvilket Skib man har for sig.

Den 6te Juli ved Midnatstid friskede det op af NNO med høi Sø, og i et Veir, hvor en Fregat ikke vilde have kunnet bruge sit Batteri, klarede Monitoren sig paa følgende Maade. Med Søen forind, stod denne omtrent 4 Fod ind over Dækket, men inden den

*) Skibe, der ere byggede eens agter og for og skikkede til at gaae frem og tilbage med samme Lethed. Denne Klasse Skibe anvendtes under den amerikanske Krig meget paa Floderne og de smaa Sunde.

naaede det forreste Taarn, var Vandmassens Kraft og Volumet af saa ringe Betydning, at man kunde skyde ret forud uden i mindste Maade at generes. Med Søen tvers, enten Maskinen stod stille eller var igang, brugtes Kanonerne ilæ uden Vanskelighed, da Taarnene deelte Vandmassen, og Overhalingerne vare saa korte, at man i denne Stilling kunde skyde ret agterud.

Grunden til Monitorens overlegne Rolighed forklares saaledes. Naar et almindeligt Skib træffes af en Bølge, slaaer denne mod den høie Træmuur, hiver Skibet over, og idet Søen løber under Skibet, hiver den dette over til den modsatte Side, indtil en ny Bølge ruller frem. Mod en Monitors lave Skrog brydes derimod Bølgen og ruller deels ind paa Dækket og deels hurtigt bort under Skroget. Den Vandmasse, som vælter ind over Siden, mister strax sin Kraft, da den skal løbe op ad Dækket, og falder for største Delen bort fra Skibet til Luvart; forholdsviis lidt Vand naaer Taarnene.

Naar saaledes »Miantonomoh«s Middelloverhalinger vare $5\frac{1}{2}$ Grader (de luv 7 Grader og de læ 4 Grader), naaede »Augusta«s Middelloverhalinger 18 Grader og »Ashuelot«s 25 Grader. »Augusta« skildres som et meget roligt Skib*).

Om Middagen den 8de blev Monitoren taget paa Slæb af »Augusta« forat spare Kul, men Maskinen vedblev at gaae og Reisen fortsattes under temmeligt godt Veir med svær Dyrning. Efter i syv Dage at være bleven slæbt, kastedes los Klokken 3 om Eftermiddagen den 15de, og den 16de Klokken 4 Eftermiddag ankrede »Miantonomoh« og »Augusta« ved Queenstown. Monitoren gjennemløb den sidste Dag alene 170 Qvartmiil. »Ashuelot« fortsatte Reisen til Portsmouth.

*) Den svenske Monitor »John Ericson« har under sit Prøvetogt i Sommeren 1866 i Følge med Corvetten »Orædd« viist sig at være i Besiddelse af lignende fortrinlige Egenskaber.

Mr. Fox slutter sin Rapport med at udtale, at Skibe af Monitorklassen ere alle andre Pantserskibe overlegne ikke alene som Krigsskibe, men ogsaa som Søskibe, og anbefaler fremtidigt at bygge dem med Jernskrog, med to uafhængige Skruer og med eet Taarn, armeret med mindst 20 Tommers Kanoner.

Vi komme nu til en ældre Monitor »Monadnock«, der ved sit ringe Dybgaaende af $10\frac{1}{4}$ Fod — »Rolf Krake« ligger 10 Fod — og sine to af hinanden uafhængige Skruer, hvorved stor Dreievne opnaaes, forekommer os at være et yderst interessant Skib, saameget mere som dets Fart er 10 Miil. »Monadnock« er omtrent 230 Fod lang, 45 Fod bred, næsten flad i Bunden, Dækket ikkun $1\frac{3}{4}$ Fod over Vand og bestaaer af 8 Tommer Træ og 4 Tommer Jern, Sidetykkelsen 36 Tommer Træ og 5 Tommer Jern, de to Taarnes Jerntykkelse $10\frac{1}{2}$ Tommer, armerede hver med 2 15 Tommers Kanoner.

Inden Skibet foretog sin lange Reise fra Philadelphia til St. Francisco, anløbende de forskjellige Steder for at fylde Kul, havde Admiral David D. Porter Leilighed til at prøve dets Egenskaber baade som Batailleskib og som Søskib, og da Admiral Porter er en gammel, erfaren Sømand og i Krigen har bedækket sit Flag med Hæder overalt, hvor han har commanderet: paa Mississippi, i den mexikanske Bugt og i Atlanterhavet, er det vel værd at høre en saadan Mands Mening om et Vaaben, Ingen har havt bedre Leilighed til at anvende under alle mulige Forhold. Alle hans Rapporter fængsle Læseren ved en høj Grad af Klarhed og Djærvhed i Sproget, og skjøndt den gamle Sømand skriver: »heller stod jeg bag de gamle Træsider og tog imod, hvad der maatte komme, end jeg lukkede mig inde i et Jerntaarn, om hvilket jeg ikke vidste, om det var hensigtsmæssigt konstrueret. Men dette er kun en Sømands Fordom, og maa som saadan ikke tillægges nogen Vægt« — saa ud-

taler han sig i samme Rapport (af 15de Januar 1865) paa følgende Maade om »Monadnock»: »Skibet er istand til at gaae over Atlanterhavet alene og kan ødelægge ethvert fransk og engelsk Pantsereskib, brandskatte Byer og vende tilbage — forudsat, at det kunde forsyne sig med Kul — uden Frygt for at blive forfulgt».

Endvidere beskriver han Monitorernes Forhold under en Storm paa en aaben Kyst saaledes: »Det begyndte at blæse haardt af paalands Vind, og en svær Sø satte ind. Alle Skibene laae tilankers paa tretten Favne Vand med lang Kjæde ude. De fleste større Skibe dreve for deres Ankre. To store Træcorvetter stode tilsøes (jeg troer det var unødvendigt), medens Monitorerne rede Stormen godt af. Selv laae jeg tilankers tæt ved disse og var Vidne til, hvorledes de klarede sig. Først troede jeg at have begaaet en Uforsigtighed og uden Grund at have sat Officerers og Mandskabs Liv i Fare, men fuldkomment beroliget med Hensyn til Monitorernes Sikkerhed gik jeg tilkøis den første Stormnat.

Jeg saae dem ligge mageligere end noget andet af Flaadens Skibe. Alle Transportskibene stak Kjederne fra sig og flygtede, skjønt jeg ikke antager, det var nødvendigt. Da Stormen var fordi, spurgte jeg Monitorcheferne, hvorledes de havde holdt Vandprøven ud, og de syntes Alle, at deres Skibe havde klaret sig meget godt. Hvad »Monadnock» angaaer, saa kan den tilankers ride en Storm af i Atlanterhavet, osv.» —

Skibet anløb, saavidt vides, St. Thomas, Bahia, Rio Janeiro, Valparaiso og et Par andre Havne for at fylde Kul. I den første Havn blev der sat en lille Mast op, der kunde borttages paa et Par Minutter. Paa sin lange Reise har »Monadnock» dampet henved fire Tusind danske Miil, og Maskinerne ere ved Ankomsten til St. Francisco befundne i udmærket Stand. Den største udløbne Distance i et Etmaal har været 196 Qvartmiil. Med en Fart af lidt over syv Miil har Skibet Kul til tolv Dage,

og med lidt Forandring kan Kulkasserne udvides betydeligt.

»Monadnock« har havt temmeligt roligt Veir, dog paa en saa lang Reise falder der altid noget daarligt Veir af. Saaledes nævner Commodore Rodgers, at en Nat i haard Kuling vest for Californien var Søen saa høi, at to Bølger itræk skjulte Monitorens Top-Lanterne for ham. Selv stod han paa et af de andre Skibes Dæk 20 Fod over Vandfladen og Lanternen hængte 75 Fod tilveirs. Skibet laae godt paa Søen, Rattinen sprang to Gange, men ved Hjælp af Tvillingskruen holdtes Monitoren til Vinden.

»Monadnock« er ikke bleven taget paa Slæb et Øieblik af Escorteskipene, har intet Havari lidt og har under hele Reisen altid klaret sig ved egen Hjælp.

I det Hele taget skildres Skibet som »et meget godt Søkib, lige saa sikkert og lige saa godt skikket til et Krydstogt som ethvert andet Skib«. Kullene betinge naturligviis Togtets Varighed.

Sundhedstilstanden har været ypperlig, og i en Oversigt over Flaadens Virksomhed og Tilstand har den amerikanske Marineminister efter Krigen udtalt for Congressen, at han har fundet, efterat have sammenlignet de forskellige Skibes Sygelister for et Tidsrum af 30 Maaneder, at Sundhedstilstanden i Monitorerne har været bedre end i andre Skibe med samme Besætning og stillede under samme Forhold.

»Monadnock« ankom den 24de Juni til St. Francisco med en Gjennemsnitsfart af 6,3 Quartmiil i Timen.

Vi have saaledes seet de to længste Reiser, foretagne af Monitorer, krones med Held, og skjøndt forvovne Folk kunne trække store Vexler paa Oceanets Godmodighed*), saa har dog sikkert de dristige Ameri-

*) For blot at nævne et Exempel af Hundrede, behøves det kun at minde om de to Mand, der sidste Sommer i en Baad seilede

kanere, ved i alle Have at vise Stjernebanneret vaiende fra en Krigsmaskine, der Intet har tilfælles med det, som Enhver til for et Par Aar siden har kaldet et Skib, sikkert givet mangen Nation et Fingerpeg, der ikke bør gaa uændset hen.

Nyt Dykkerapparat. Endskjøndt det til alle Tider i mangt et Tilfælde har været af Vigtighed for Skibe at have Midler ombord til at undersøge Underskibet, saa har dog først Skruens Indførelse og Jernets Anvendelse til Skibenes Bygning*) saa at sige gjort det til en Nødvendighed paa længere Reiser at føre et Dykkerapparat med sig. —

Større Mariners Skibe have i længere Tid været forsynede med Dykkerapparater; ombord i de danske Orlogsmænd har Manglen af et saadant Apparat været føleligt i flere Tilfælde.

Hvor hurtigt Jernskibes Bund blive bevoxede med Planter og Sødyr, er bekjendt. Chemikere have havt travlt med at opfinde en Syndflod af forskellige Malinger og Smørelser for at forhindre disse Ansamlinger, men alle Anstrengelser have hidtil været mere eller mindre frugtesløse. I økonomisk Henseende — isærdeleshed med Hensyn til Kulforbrug — er det naturligviis overmaade vigtigt for et Skib at holde sin Fart, og hidtil har man kun kunnet afhjælpe Ondet ved kostbare, hyp-

over Atlanterhavet, og som efter tyve Dages Reise trak deres lille Fartøi iland paa Englands Kyst.

*) Til Beviis paa, i hvilken uhyre Grad Jernskibbyggeriet har grebet om sig, kan anføres, at skjøndt det første Jernskib ikke løb af Stablen før i Aaret 1821, blev der allerede 1862 paa Clyden alene bygget 122 Damp- og Seilskibe af 70,000 Tons Drægtighed; 1865, altsaa kun tre Aar senere, byggedes paa samme Flod 205 Jernskibe af 180,000 Tons Drægtighed med 27,200 Hestes Kraft.

pigt gjentagne Dokninger eller ved en høist mangelfuld Afskrabning af Bunden.

Et fransk Pantserskib mistede i ti Maaneder omtrent tre Miil i Fart, under den amerikanske Krig bleve flere Monitorer efterhaanden saa langsomme, at de maatte sendes hjem blot for at gjøres rene i Bunden, og saaledes har man daglig Exempler nok paa Fartens gradvise Aftagen kort efter, at Skibenes Bund ere reengjorte.

Dog, at komme videre ind paa, af hvor stor Betydning det er for ethvert Skrue- og Jernskib tilsøes eller i Havn at kunne rense Bunden og afhjælpe Beskadigelser paa Skrue, Roer eller Ventiler, vilde føre for langt; nok er det at sige, at for Coffardimanden er Tid: Penge, og for Orlogsmanden kan en Miils større eller mindre Fart paa den ene Side betyde: Seir, og paa den anden Side: Ødelæggelse og Død.

Det er derfor en sand Velgjerning, som den franske Marinelieutenant Denayrouze har ydet Skibsfarten ved Opfindelsen af et let anvendeligt, billigt og sikkert Dykkerapparat, der sikkert ikke vil behøve mange Aar til at vinde Indpas hos alle Nationer, deels tilsøes og deels ved alle Arbejder under Vand.

Apparatet — hvoraf vi i grove Træk levere en Beskrivelse — bestaaer af en Luftbeholder og af en Luftpumpe.

Luftbeholderen, som Dykkeren bærer spændt paa Ryggen som en Tornister, bestaaer af en Jern- eller Staalkasse, der ved en horizontal Skillevæg, hvori der er anbragt en conisk Ventil til at aabne nedefter, er deelt i to Rum. Foroven er Kassen tildeels lukket af en Træ- eller Metalplade, der ved en Stang er i Forbindelse med ovennævnte Ventil. Udenpaa denne Træ- eller Metalplade, hvis Diameter er mindre end Kassens, befæstes et Stykke Kautschuk, der udgjør Kassens hermetisk tætsluttende og elastiske Laag. I det underste

Rum pompes den fortættede Luft ind igjennem et Rør, der kommer fra Luftpompens Luftkasse. Et kort Kautschukrør, der for den ene Ende har Form af Mundstykket paa en Raaber, sætter Dykkerens Mund i Forbindelse med Luften i det øverste Rum. Mundstykket, der ogsaa er af Kautschuk, sættes ind imellem Læberne og Tænderne og lukker saa hermetisk, at Opfinderen har strøget en yderligere Sikkerhed, bestaaende af nok et Kautschukmundstykke, der blev spændt paa udenpaa Munden, som aldeles unyttigt og overflødigt.

Luftpompen er i sit Princip forskjellig fra andre Luftpomper derved, at Luften sammentrykkes mellem to Vandleier, hvorved den forbindres aldeles i at slippe ud. For at opnaae dette Resultat staaer Stemplet fast, og Cylindren, til hvis øverste Dæksel Luftkassen er fastskruet, gives sin Bevægelse ved en almindelig Pompeindretning. Stemplet og Cylinderdækslet ere forsynede med Ventiler. Over Stemplet og Dækslet staaer nu Vand, der, foruden at holde paa Luften, tillige afkøler denne, saa at Dykkeren indaander kjølig og reen Luft, aldeles fri for den for Sundheden saa skadelige Kobberlugt, der almindelig følger med de ældre Apparater.

Denne Pumpe er inventeret af Hr. Rouquayrol, hvorfor Dykker-Apparatet kaldes det Rouquayrol-Denayrouze'ske.

Vi ville nu lidt nøiere betragte, hvad der skeer, naar Dykkeren gaaer ned. Ved Nedstigningen begynder Vandet at udøve et Tryk, der stadigt tiltager. For at Lungerne kunne udføre deres paahvilende Arbeide, er det nødvendigt, at den Luft, de forbruge, er fortættet efter det Tryk, som svarer til Dybden. Femten Alen under Vand lever Dykkeren allerede under et Tryk af to Atmosphærer. Den fortættede Luft tilflyder, som vi have seet, det underste Rum i den Kasse, der bæres paa Ryggen; det tætsluttende Kautschuklaag giver efter for det omgivende Tryk, indtil der er Ligevægt paa begge

Sider; Manden aander gennem det omtalte korte Rør med Mundstykket og fortynder Luften i det øverste Rum; Ventilen i det horizontale Skillerum trykkes ned; den fortættede Luft strømmer øieblikkeligt ind, tilveiebringer Ligevægt og forsyner Dykkeren netop med hvad han behøver — reen, kjølig Luft, fortættet efter det omgivende Tryk.

En simpel Klemme forhindrer Vandet i at løbe ind gennem Næsen.

Er det kun en kortere Tid, Dykkeren behøver at være nede, er han med Kassen paa Ryggen, Næseklemmen og et Par Støvler med Blysaaler, paa et Par Minutter klar til at gaae ned med den fuldeste Frihed i Brugen af sine Arme. Skulde han komme til at mangle Luft af en eller anden Aarsag — hvilket imidlertid næsten er en Umulighed — vil han itide mærke Luftens Fortynding og har i saa Tilfælde mere end Tid nok til at lade Støvler og Tornister i Stikken, hvis han ikke har en Stige eller et Stykke Toug, han kan stole paa.

Det vil imidlertid til et længere Ophold under Vand være en absolut Nødvendighed at beskytte Legemet, thi hvor varmt Vandet saa er, vil dog Kulden efter kortere eller længere Tid blive følelig. Til den Ende forsynes Dykkeren med en Kautschukdragt, som han kryber ind i med Benene først igjennem Hullet til Hovedet. Kautschuken omkring Hullet er meget elastisk og fæstes hermetisk tilsluttende om Kanten af en lille Maske, hvis Dimensioner og Vægt langt fra nærme sig de klodsede og tunge Dykkerhætters, som man hidtil har været nødsaget til at hjælpe sig med. Masken er forsynet med Glas, og hvor den slutter til Hovedet, skjærmer et Kautschuklag mod Stød; den har paa Siden et Hul til det korte Luftrør og desuden en Lufthane, der tillader Dykkeren at forandre sit Deplacement. For at undgaae det omgivende Vands Tryk paa Lemmerne, staaer det denne frit for at holde det samme Tryk i sin Dragt, og naar

han vil, kan han slippe den udaandede Luft ud i denne. Vil Dykkeren synke, lader han Luften strømme ud igjennem Hanen.

Lieutenant Denayrouze har anstillet Forsøg med ikke mindre end femtenhundrede Søfolk af alle Slags paa Dybder fra 15—125 Fod saavel i Søen som i Havn. Med lidt Øvelse bliver Dykkeren, uden at være iført den nysomtalte Dragt, med Lethed en tre Qvarteers Tid under Vand; med Dragten paa er der jevnlig blevet opnaaet sex til syv Timers uafbrudt Arbeide. Dykkerne kom i begge Tilfælde altid op med aldeles normal Puls, uden nogetsomhelst Ildebefindende; tvertimod havde de ved Indaandingen af den rene, fortættede Luft følt et vist Velvære. Folkene bleve udtagne iflæng — de Stærke med de Svage —; hvorimod man hidtil har været nødsaget at vælge Folk med den kraftigste Constitution til Dykkere. Yderligere indgjød Apparatet Folkene en høj Grad af Tryghed, saa at de gjerne gik ned.

Pantserskibet «le toureau» — omtrent af Størrelse som vor «Rolf Krake» — er i omtrent hundrede Timer blevet gjort reent i Bunden paa følgende Maade af gennemsnitlig tre Matroser daglig. En simpel Rebstige blev anbragt under Skibet, halt stiv paa begge Sider og kunde efter Dykkernes Signal flyttes for- eller agterefter. Dykkeren sad paa en lille Jernstang, hængt op i Hanefod. Den lodrette Deel af Skibet skrabede og børstede Manden siddende opreist; naar han kom længere ned paa de indfaldende Sider og under Kjølen, pustede han Dragten ud, hvorved han forandrede sit Deplacement og trykkedes mod Skibet, som han let rensede, udstrakt næsten vandret paa sit Sæde.

Det Rouquayrol-Denayrouzeske Dykkerapparats Overlegenhed i enhver Retning over alle hidtidige Apparater af den Art er saa afgjort, at det øieblikkeligt er blevet indført saa at sige overalt i Europa.

Vi henviser Enhver, der nøiere vil gjøre sig bekendt med denne nye Opfindelse, til et lille Værk, forfattet af Lieutenant Denayrouze, hvori man finder de meest detaillerede Oplysninger om Alt, der vedrører selve Apparatet, dets Anvendelighed og den Besparelse og Gavn, dets Indførelse vil bringe baade Orlogs- og Handelsmarinen samt ethvert Vandbygningforetagende.

Efterretninger for Søfarende.

Meddeelte af Lieutenant A. Mourier.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Kundgjørelser)
afsluttede den 31te Decbr. 1866.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. fast Fyr.

B. Blinkfyr.

FB. Fast Fyr med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

a) Alle Retninger ere misvisende, naar ikke "(retv.)" er vedføjet.

b) Længderne ere fra Greenwich Meridian.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form.	
Danmark	Sundet	Fyret paa Tre- kroner	.....	.....	.....	.....	Orden i Fod	64	.....	.....	.....	er ikke flyttet endnu.
Holsteen	Elben	Flydefyret ved Lühe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr skib	d. $\frac{10}{12}$ borttaget fra Stationen og denne betegnet med hvid Tønde Nr. 4 (see B., Sømærker m. m.).
do.	do.	Flydefyr ved Grauerort	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do. . .	Fyrskibet vil derefter indtage sin Station ved Grauerort paa det Sted, hvor sorte Tønde Nr. 16 laae (see B.), og blive der saalænge Isen tillader det. Det passerer altsaa paa Nordsiden og viser Ballon og hvidt Fyr.
Rusland	Finske Bugt	Fyret paa Sommerø	B. hv. Min.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Tidl. fast. Forandringen iværksat $\frac{27}{17}$ 66.
do.	Riga Bugt	Flydefyret ved Domesnæs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr skibet	inddraget $\frac{29}{12}$ ifølge Telegram af $\frac{28}{12}$ fra Riga.
Preussen	Østersøen Pommerns Kyst	Fyr ved Gross Horst	B. Blink 5s. Ophold 20s.	hvidt	Lindse	1ste	200	5	N 54 5 47 Ø 15 4 56	131	guult og hvidt	med verticale sorte og røde Striber. Mærkerødt Fodstykke. Tændt d. $\frac{1}{2}$ 66 første Gang.

Sverrig	Vestkyst Østersøen	Flydefyret ved Falsterbo						Fyr skibet	Inddraget uden Varsel d. 17/12 66. Bekjendtgjort fra Svensk- Norsk-Konsulat i Kbh. d. 13/12 66 gjennem Lodschefen i Malmö a. 18/12 i Berl. T. d. 20/12 66.
do.	Kattegat Indseilingen til Sundet	Flydefyret ved Svine- boderne						do.	Inddraget uden Varsel d. 17/12 66. Bekjendtgjort fra svensk- norsk Konsulat i Kbh. d. 17/12 Berl. T. d. 19/12 66.
Holland og Belgien	Schelden Kanal Wielin- gen	Flydefyr	B.	rødt					I Yderenden af Kanalen tæt ved sort Bøie Nr. 2, hvor Brygge og Lissewege skjære hinanden.
do.	do.	Ledefyr paa Havdiget	2 F.	hvide					Tætved Nieuwe Sluis.
do.	Kanal Oostgat	Fyr paa Wal- cheren	F.	hvidt		45	3		Ligger i S 15° V for West- kapelle Fyret, og paa en Dyne midt imellem de to første store Nord for Zouteland beliggende Dyner.
do.	do.	2 Ledefyr	2 F.	hvide		47 90	3		Paa Yderenden af Dynen Kaap- duien.
do.	I Vest-Schelden	Flydefyr	F.	hvidt				Fyr skib	I Kanal Everingen.
do.	do.	Fyr	F.	hvidt					Paa Pt. Baerlandt.
do.	do.	do.	F.	hvidt					Paa Yderenden af Diget Biezelin- schenham.
do.	do.	do.	F.	hvidt					Paa Diget Øst for Havnen Han- sweert; skal betegne Mundingen af Kanalen syd for Beveland.

Stat, Land	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.	
Holland og Belgien	I Vest-Schelden	Fyr	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Paa Yderenden af Barren Wel- seorden.
do.	do.	Flydefyr	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	Øst for Grund Welseorden.
do.	do.	do.	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	Yderenden af Grund Valkenisse.
do.	do.	Fyr	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Paa Diget, der danner Forlængel- sen af Fortet Bath Vestside; an- giver Retningen til Mundingen.
do.	do.	do.	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Paa samme Dige NV for det fore- gaaende.
do.	do.	Flydefyr	F.	hvidt	.....	.....	(bel gisk)	.....	.....	Fyr	skib	Mellem Grundene Balast Plat og Vieux Doel.
do.	do.	Fyr	F.	hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Paa Diget af det gamle Fort Frederick").
England	Østkyst	St. Nicholas Flydefyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	Er flyttet 2 Kabellængder V t. N hen og ligger nu i 10 Fv. med St. Nicholas Kirke i NNV og Lowes- toft do. SV t. S.
do.	do	Cockle Flyde- fyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	Er flyttet 4 Kabell. i N t. Ø ¾ Ø og ligger nu i 7 Fv. L. V. Sp. T. Nelsons Monument klar østen om Britannia Pier-Head, Winterton Kirke klar søndenom Fyrtaarnet.
do.	Sydskyst	Ledefyret ved Solent	.....	.....	.....	.....	65	.....	.....	.....	.....	Er flyttet fra det lave til det høie Fyrtaarn.
do.	Kanalen Needles Kanal	Hurst lave Fyr	.....	.....	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	Fyrtaarnet er nedtaget og Fyret vises nu fra en Lanterne inden- for Fæstningsværkerne. Retnin- gen fra det høie Fyr er den samme, men Afstanden er 650 Fod istedetfor 734 Fod.

		One Fat- hom Bank (•Breaksea)	med Blink hv. 15 ^s .	F.	rødt	.....	lav.	.....	.....	ligger i 8 Fv. L. V. Sp. 1. og hedder •Breaksea•. Nash høie Fyrtaarn i NV 10, 6 Km. Flatholm - — i Øst 7, 1 —
do.	do.	Nash høie Fyr- taarn	F.	rødt	.....	.....	.....	.....	.....	Siden $1\frac{1}{2}$ 66. Imellem Peilingerne N 57° V og N 46° V. Sidste Peiling fører c. 750 Alen Sønden for •Breaksea buoy•.
do.	do.	Burnham lave Fyrtaarn	F.	rødt	.....	.....	.....	.....	.....	Siden $1\frac{1}{2}$ 66. Imellem Peilingerne S 86° Ø og S 81° Ø. Sidste Peiling vil skjære Gore og Little Gore Bøierne.
do.	do.	do.	F.	rødt	.....	.....	.....	.....	.....	Mellem Peilingerne N 11° Ø og N 18° Ø. Misv. ved •One Fat- hom Bank• 22° 20' V. (1866) Misv. ved •Bridgewater• 22° 10' V. (1866).
Frankrig	Kanalen	Calais Tide- fyr (extra)	2 F.	røde	.....	.....	.....	.....	.....	Blev tændte d. $1\frac{1}{2}$ 66 foruden Fyret paa Østmolen, for at an- give Vandhøiden. Det hvide Fyr angiver 10 Fod, Et rødt Fyr under det hvide: 13 Fod, Et rødt Fyr over det hvide: 16 $\frac{1}{2}$ Fod, og alle 3 Fyr tændte: 19 $\frac{1}{2}$ Fod over hele Kanalen.

*) Som Følge af dette nye System, hvorefter Belysningen af Kanal Wielingen finder Sted, kan det hælde, at Fyrskibet ved Paarde Markt bliver taget bort, da denne Grund nu næsten er borte. Den belgiske Regjering har imidlertid ligeoverfor Holland forbeholdt sig Ret til igjen at udlægge det, saafremt Grunden atter maatte blive farlig for Navigeringen paa Scheldten.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve m. m.			
Frankrig Sydkysten	Middelhavet Départ. Bou- ches du Rhône Golfe de Foz. ø. D.	Nyt Fyr paa Kap Cou- ronne	B. af 20 ^s . Varig- hed og 20 ^s . Ophold	rødt	.....	..	54	2 $\frac{3}{4}$	0 . . . N 43 19 33 Ø 5 3 6	37	af Steen	tændt | 1867.
do.	do. Département Alpes Mariti- mes	2 nye Havne- fyr ved Ville- franche	F.	rødt	.....	..	46	1	N 43 42 10 Ø 7 18 43	42	.....	do. anbragt paa terrasse de la Santé.
			F.	grønt	.....	..	27	1	N 43 41 58 Ø 7 19 36	21	.....	anbragt paa Yderenden af Molen.
do.	do. Golfe St. Os- pizio	Nyt Havnefyr ved Port Saint-Jean	F.	rødt	.....	..	31	1	N 43 41 20 Ø 7 20 9	26	.....	tændt | 1867, anbragt paa Yder- enden af den østlige Havne- mole.
Korsika	Vestkysten, Calvi Bugten	Nyt Havnefyr v. Port Calvi	F.	hvidt	.....	..	98	1 $\frac{1}{2}$	N 43 34 15 Ø 8 45 32	7	.....	tændt | 67, anbragt ved Foden af Kastellet.
Spanien	Middelhavet	Barcelona Havnefyr	F.	rødt	.....	..	32, ⁵	1	N 41 22 10 Ø 2 10 55	..	.....	Istedetfor det forhen grønne Fyr. Det vil blive flyttet læn- gere ud efterhaanden som Ar- bejderne skride frem. Tændt d. $\frac{7}{11}$ 66.
de.	do.	Fyret ved Al- meria	.....	.....	.....	..	..	..	N 36 50 40 V 2 33 16	..	.....	Er d. $\frac{1}{11}$ 66 flyttet 206 Fod retv. S 52 ⁰ Ø udefter paa den nye Bolgebryder. Misv. 18 ⁰ 30' V.

Italien	Øen Sardinien Østkyst	Fyr paa Kap Bellavista	F.	hvidt	Lindse	1ste	541	7 $\frac{1}{2}$	N 39 55 50 Ø 9 43 16	staar 11,3 Fod høit	tændt d. $\frac{1}{11}$ 66.
do.	Øen Sicilien	Flydefyr. Yder- enden af Pa- lermos Mole.	F.	rodt	.....	.....	24	$\frac{1}{4}$	.....	.....	tændt d. $\frac{1}{1}$ 66 fra et Skib. for- toiet ved Yderenden af Molen, der for Øieblikket er 153 Fod lang.
do.	Sicilien, Mes- sina Strædet	Telegraffyret ved la Pace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	slukket, da Traaden er sprunget.
Rusland	Sortehav Indseilingen Adjigiol, Dniepr	Fyrene ved Ind- seilingen til Kinburn	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Da Skibe, der komme fra Kin- burn Kysten, ikke kunne see det sydligste Taarn, ere de gamle Indseilingsmærker blevne staaende som Dagmærker.
do.	Caspiske Hav	Fyr ved Pe- trowsk	F.	hvidt	Lindse	3die	..	..	.....	.....	.....
Madeira	Nord Atlanter- hav	Fyr ved Fun- chal	F.	rodt	Lindse	5te	112	2	N 32 37 42 V 16 55 21	Jern- taarn	tændt d. $\frac{1}{12}$ 66 fra Fort Ilhéu, Loo Rock.
Kanarerne	do. Øen Palma NØ-Pyht	Fyr paa Pynt Cumplida	B. med Blink hv.Min.	hvidt	Lindse	..	207	6 $\frac{1}{4}$	N 28 50 6 V 17 46 56	112 morke- graat lidt konisk	.....
Afrika	Atlanterhavet Biafra Bugten Øen Fernd. Po	Havnefyr i Bugten St. Isabel	F.	hvidt	.....	.....	..	1 $\frac{1}{4}$	.....	En Stang	tændt d. $\frac{3}{5}$ 66, paa Pynt Fernando, Østenden af Biafra Bugten.
Førene Stater	Massachusetts Buzzards Bay Gooseberry Pynt	Flydefyr ved Hen and Chickens Revet	F.	.....	8 Lam- per m. parab. Reflek- tor	.....	40	2 $\frac{1}{2}$	.....	Fyr skib	tændt d. $\frac{1}{11}$ 66; ligger $\frac{1}{2}$ Kml. SØ for »young and old Cock», er skønnertaklet, sort med en hvid horisontal Stribe. Om Dagen hvide Kjendetegn paa Topperne.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o	iPod	Hoide	Farve m. m.	
Førene Stater	Vestkyst Stille Hav Oregon. Goose Bay	Fyr paa Kap Gregory (Point Arago)	F. B. 3s. Varig- hed og 2m. Ophold	hvidt	Lindse	4dc	75	3 $\frac{3}{4}$	N 43 20 38 V 124 22 20	..	Skant. Jern- taarn, hvidt, rod Lant.	tændt d. $\frac{1}{17}$ 66. Saavel Blusset som Formørkelsen varer 3s. Fyrboligen ligger paa Sydspid- sen af Øen.	
do.	Nord Carolina Albemarle Sound og Croatan Sound	Fyret paa Cro- atan	F.	hvidt	Lindse	4dc	34	2 $\frac{1}{2}$	.....	..	hvidt, af Træ paa røde Jern- soiler	tændt igjen d. $\frac{1}{2}$ 66, slukket under Krigen.
do.	do.	Nyt Fyr paa North-river Barren	F.	rødt	Lindse	4dc	34	2 $\frac{1}{2}$	.....	staa er i 3 Fod Vand	tændt d. $\frac{1}{2}$ 66. Taarnet staaer omtrent 450 Alen vest for Ind- løbet, der er mærket med 3 Boier i een Linie.	
do.	Mexikanske Golf, Mississippi, Biloxi Bugt	Fyret v. Biloxi	F.	hvidt	....	4dc	63	3 $\frac{1}{2}$	N 30 23 45 V 88 53 6	..	hvidt, af Jern	tændt d. $\frac{1}{17}$ 66 paany.
Ostindien Ceylon	Bengalske Bugt Ceylon	Fyr ved Co- lombo	F.	hvidt	....	2den	134	4 $\frac{1}{2}$	.....	..	.....	tændes d. $\frac{1}{2}$ 67 istedetfor det provisoriske fra Clock Tower midt i Fortet.

Stat, Land	Farvand. Beliggenhed	Somærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Finland	Ålandshavet Bomarsund	Kost . . . . .	. . . . .	Paa et Steenrev, der strækker sig NV fra Øen Twegata	
do.	do.	Vager paa Lumpar- uddens Grund med	15 Fod	. . . . .	Denne Vager laae tidligere ved Kap Longness.
do.	Åbo Skærgaard Jungfrusund Lods- station	Vager paa Grunden •Lilla Skalran• med	9 -	ligger 73 Fv. retv. SØ $\frac{1}{2}$ Ø fra Øen •Lilla Skalrans• NØ-Spids	Grunden strækker sig 25 Fv. i N—S og 35 Fv. i Ø—V.
Preussen	Østersøen Pillau	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Paa Barren er Vandstanden nu 19 Fod Vand.
Holsteen	Elben	Hvid Tønde Nr. 4	. . . . .	Lühe Fyrskibs for- rige Plads	see Lühe Fyrskib under A) Fyr.
do.	do.	En sort Boie	. . . . .	Paa den Plads, hvor »sort Tønde Nr. 16« tidligere laae	om Vinteren ombyttes den med en spids listønde.
Storbritannien	Alle Farvande	Om Stormsig- naler	. . . . .	. . . . .	d. $\frac{17}{12}$ 66 ophørte de fra det meteorologiske Departement hidtil givne Stormsignaler.

		•Middle Caistor•		shoal. Gorleston sydl. Mølle overet m. Wellington Pier- Head og East Caistor Kirke V t. N $\frac{1}{4}$ N.	
do.	do.	Kande Bøie •Caistor Elbow•	i 9 -	Nelsons Monument i SV t S. Water Works Colonnen i NV $\frac{1}{4}$ N.	ved samme Grund (Caistor-shoal). Bøien er sort.
do.	do.	South-Caister Bøien	i 4 $\frac{1}{2}$ -	.....	er flyttet 8 Kabell. SV hen.
do.	do.	Indre og ydre Kettlebottom Bøierne	.....	.....	tagne bort.
do.	do.	Ny Kande Bøie •North Carton•	i 5 Fv.	Paa Nordenden af Carton shoal	
do.	do.	East Holm Bøien	.....	.....	er blevet spiralformet med Stage og Diamant.
do.	do.	Ny Kande Bøie •Covehithe•	i 4 Fv.	Paa vestlige Side af •Covehithe• Kana- len	malet rød og hvid i horizontale Striber.
do.	do.	East Barnard Bøien	.....	.....	Paa Stagen er anbragt en rød Ballon istedet- for den sorte.
do.	Sydskyst Kanalen Portsmouth Havn	Kande Bøie paa Vestkanten af en Knold paa Yder- barren	18 Fod Vd. L. V. Sp. T. paa Grunden	Southsea Castle Fyr- taarn N t. O $\frac{1}{2}$ Ø c. $\frac{1}{2}$ Kml. Spit. beacon Bøie NV t. V $\frac{7}{8}$ V c. $\frac{1}{4}$ Kml.	Bøien ligger i 19 Fod og er sort- og hvid- stribet.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Peilinger, Stedbestemmelse	
England	Kanalen Porsmouth Havn	En Knold med	22 Fod Vd.	1 $\frac{1}{2}$ Kabellængde i SV $\frac{1}{2}$ S fra oven- nævnte, lige i det ledende Mærke til Portsmouth	
do.	do.	Ny Sort Bøie (Nr. 2)	.....	1 $\frac{1}{2}$ Kabell. fra sort Bøje Nr. 1 og med Swashway Baakerne overet	Paa den østlige Side af Elbow Spit.
do.	do	De andre sorte Bøier i Kanalen	.....	.....	have faaet Nr. 3, 4 og 5. Efter seneste Opmaalinger er det dybeste Vand fundet 50 Fod vestenfor det tidligere Farvand; de ledende Mærker ere flyttede i Overeensstemmelse hermed. Misv. 20 ^o 45' vest. 1866.
do.	Østlige Indløb til Spithead	Vragbøie (grøn) i Østkanalen	i 12 Fv.	WarnerFyrsk.iNNV $\frac{1}{2}$ V Nab do. i SO $\frac{1}{2}$ S Nab Boien i S $\frac{1}{4}$ Ø	Paa Østsiden af et Vrag i Løbet. Misv. 20 ^o 45' V. 1866.
Frankrig	Kanalen Calais Havn	Tønde, hvid med et Speil-Prisme	.....	.....	Prismet er anbragt for at kaste Vagerens Bil- led tilbage.
do.	Dep. Manche	Bøie paa Grunden •Bout du Roc•	.....	.....	paa La Hougue Rhed.
do.	Côtes du Nord	Vager med Kost paa Klippen •Be- nestre•	.....	.....	ved Saires Munding, Réville Rhed.
do.	do.	Varde (Pyramide) p. Pynten Larcouet			

		ere nu anbragte paa følgende Grunde:		2) Les Holénéyeres, 3) La Grande Chaise, 4) Pynt Plougrescant, 5) Le Corbeau, 6) Les Souris, 7) La Corne (de tre sidste ved Floden Tréguier.
do.	Finistère	3 Jernstangvarder paa: Menheur Mescliek Platines de Callot		Morlaix Rhed.
do.	do.	Muret Taarn		Indseilingen til Portsall.
do.	Morbihan	do. le Pignon		Floden Penerf.
do.	Gironde	3 nye Bøier		i Sydpassagen.
Spanien	Middelhavet	Bjergebøie		Istandsæt. Ved Indseilingen til Floden Llobregat.
Rusland (i Landet)	Caspiske Hav Golfen Astrabad	Jernbøie	i 18 Fod	$\frac{1}{2}$ Mil vest for den 6 Fods Grund, der lig- ger 2 Mil N t. V for "Malo Achoursk".

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1866.

- 20 Novbr. Fyr og Vagerinspecteuren, Lieutenant v. d. Recke, beordret at assistere ved Nedlægningen af Telegraph-touget mellem Hirtshals og Arendal.
- 21 Novbr. Allerh. Resol., at der efter Ansøgning og paa Grund af Svagelighed meddeles Lieutenanterne J. de L. Pedersen og A. P. Jensen Afsked i Naade af Marinens Tjeneste, den Første med Pension.
- 21 Novbr. Allernaadigst tilladt, at Lieutenant Bluhme stilles à la suite i Marinen i 2 à 3 Aar.
- 24 Novbr. Resolveret: at der for Fremtiden fra Søcadet Academiet vil være at tilstille Udskrivningsdistricterne Meddelelse om saavel Antagelse som Afgang af Søcadetter.
- 26 Novbr. Allernaadigst tilladt, at Lieutenant W. Funch stilles à la suite i Marinen i 3 Aar, og at han maa anlægge og bære Decorationen som Ridder af den russiske Vladimir Ordens 4de Klasse.
- 26 Novbr. Allerh. Resol., at Lieutenanterne C. A. Funch og F. Lund oprykke i Lieutenants Nr. med Gage.
- 27 Novbr. Resolveret: at Orlogsværftets Plan for Arbejdsdriften tilligemed Overslag over Artilleriets og Eqvipagens Behov vil være at indsende til Ministeriet forinden Udgangen af hvert Aars Juli Maaned.
- 30 Novbr. Allernaadigst tilladt, at Lieutenant O. Baron Gyl-dencrone sættes à la suite i Marinen i 3 Aar.

Allerh. Resol., at Lieutenanterne C. J. F. Grev Tramp og K. C. J. Nielsen oprykke i Lieutenants Nr. med Gage. 30 Novbr.

Allernaadigst bifaldet, at Lieutenanterne T. Jessen og A. H. J. B. Münter beordres til som Auscultanter at overvære Constructions og Reglerings Commissionens Forhandlinger. 30 Novbr.

Circulaire til Marineministeriets Departementer, hvorved Behandlingen af tekniske Sager af reen videnskabelig Natur, vedkommende Orlogsværftet, atter henlægges fra Admiralitets Departementet til Secretariatet. 3 Decbr.

Allerh. Resol., at Briggen «Ørnen» udgaaer af Flaadens Tal for paa hensigtsmæssigste Maade at realiseres. 7 Decbr.

Allerh. Resol., at Tegningen til et Jernpanterskib med Maskiner af c. 360 Hestes Kraft og 2 Skruer samt armeret med 2 Stk. 300pundige Kanoner af c. 25000 Punds Vægt i 1 omdreieende Taarn, approberes, samt bifaldes, at et Skib efter denne Tegning bygges ved Orlogsværftet. 7 Decbr.

Allerh. Resol., at Commandeur F. A. Paludan meddeles efter Ansøgning Afsked i Naade, som Overlods i Sjællands samt Lollands, Falsters og Møens Districter og med Pension fra 1ste Januar 1867. 11 Decbr.

At Transportprammene Nr. 5, 12 og 17 casseres, bifaldes. 11 Decbr.

Orlogscapitain P. Wulff beordret at indtræde som Medlem i Avancements Commissionen. 13 Decbr.

Ministeriet har bifaldet, at Overlærer C. F. V. Olsen fra 1ste Januar n. A. oprykker paa ældst Gage, 400 Rd., og at Lærer V. T. Petersen oprykker paa 350 Rd. Gage med Prædicat af Overlærer. 21 Decbr.

Orlogscapitain Schultz beordret fra d. 1ste n. M., at indtræde som Medlem i Avancements Commissionen, hvoraf Orlogscapitain Pedersen udtræder. 27 Decbr.

Allerh. Resol., Orlogscapitain E. Suenson meddeles Afsked i Naade af Marinen med Contre-Admirals Cha- 29 Decbr.

1866.

- 29 Decbr. racteer og udnævnes til Overlods i Sjællands samt i Lollands, Falsters og Møens Districter,
- 29 Decbr. Capt. Lieut. H. J. A. Hagen udnævnes til Orlogscapitain, Lieutenant H. J. V. Rambusch til Capt. Lieut. og Lieutenant F. C. C. Bardenfleth oprykker i Lieutenants Nr. med Gage,
Orlogscapitain P. Wulff udnævnes til Formand for Constructions og Reglerings Commissionen istedetfor Orlogscapitain Suenson, samt
Orlogscapitain Wrisberg og Capitainlieutenant F. Lund til Medlemmer af samme Commission, hvoraf Orlogscapitain Muxoll efter Tour udtræder,
Alt fra d. 1ste Januar 1867 at regne.
- 29 Decbr. Allerh. Resol., at Lieutenant Bojesen bevilges 3 Aars Permission i fransk Tjeneste.
- 31 Decbr. Lieutenanterne Jøhnke og O. Irminger beordrede at forrette Tjeneste som Inspectionsofficerer ved Orlogsværstets Eqvipage og det derunder sorterende Takkelvæsen, fra hvilken Tjeneste Lieutenanterne N. Møller og Dreyer afgaae.
- 31 Decbr. Ministeriet har indtil videre ansat Cand. theol. S. Schjøtt som Underlærer ved Søetatens Drengeskoler.
-

Pantserforsøgene paa Amager i Novbr. og Decbr. 1866.

Af Artillericapitain Otto Blom, est. Underøimester.

I September 1863 nedsatte Krigs- og Marineministeriet i Forening en Commission af Sø- og Artilleriofficerer under Forsæde af Admiral van Dockum og, efter dennes Udnævnelse til Marineminister i Septbr. ifjor, Orlogscapitain P. Wulff, for at foretage Forsøg mod Pantserplader. Forsøgene begyndte ved Juletid 1863 og fortsattes om Sommeren 1864; den derom indgivne Rapport af 28de Juli 1864 er allerede tidligere meddeelt i dette Tidsskrift. Kort før Juul 1866 har Commissionen fortsat Forsøgene mod en ny Pantserkive; da den derom indgivne Rapport af 2den Febr. 1867, paa Grund af den deri optagne Detail angaaende de enkelte Skud samt de til samme fœiede Tegninger af Projectilerne og af Skiven, egner sig mindre vel til in extenso at meddeles i dette Tidsskrift, har jeg erhvervet Tilladelse til at meddele en friere Fremstilling af Forsøgene og deres Udbytte, hvortil jeg skal knytte nogle Bemærkninger, der maaskee kunne stille Udbyttet i et noget klarere Lys for Læseren.

Ved tidligere saavel danske som fremmede Forsøg var det bragt udenfor enhver Tvivl, at Projectiler, støbte af sædvanligt Støbejern, langt fra afstedkomme den Virkning paa en pantsret Skibsside, som Staalprojectiler, der navnlig behøve en langt mindre Anslagskraft for at gjenbryde selve Jernpladen. Det var endvidere godtgjort,

at vore sværeste Kuglekanoner, Flaadens 60pds og Landartilleriets 84pds, paa ganske kort Hold selv med Staal-kugler og med $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$ Kuglevægt Ladning ikke evne at gjennembryde en Skibsside som »Dannebrogs«; 84punderen ialtfald kun, naar den rammer Kanten af en Plade; Staal-kuglerne gjennembryde vel den $4\frac{1}{2}$ in. ($4'' 4''' 5^{IV}$) tykke Plade, men blive stikkende i den $28\frac{1}{2}''$ tykke Væg af Egetømmer. Derimod havde man opnaaet fuldstændig Gjennembrydning med aflange Staalprojectiler, udskudte af Riffelkanoner. Det Øiemed, som derfor laae nærmest ved de sidste Forsøg, var at undersøge, hvilken Virkning man kunde vente sig af de sværeste hidtil hertillands indførte Riffelkanoner, nemlig Flaadens 60pds, 144 Ctrs. Riffelkanon af Armstrongs Construction, samt Landartilleriets 30pds og svære 84pds Riffelkanoner af Støbejern, omlagte med Ringe. Det var endvidere magtpaaliggende at undersøge, hvilken Form af det massive Staalprojectil, der i Henseende til Gjennembrydning er heldigst.

Forsøget foretoges mod en paa Amagerfælled bygget Pantserkive, nærmest overensstemmende med de tidligere beskudte »Dannebrogsskiver«, idet man vistnok med Rette gik ud fra, at ingen svagere bygget Skive kunde tjene som Repræsentant for en forsvarligt pantsret Skibsside. Tømmervæggen var bygget af Eg; Spanterne, $12''$ i Fiirkant, vare stillede tæt opad hverandre uden Mellemrum; uvendigt var der en Klædning af $9''$ tykke, $14''$ brede Planker, indvendigt en lignende af $7\frac{1}{2}''$ tykke, $10\frac{1}{2}''$ brede Planker; saavel foroven som forneden var Skiven stærkt afstivet med Bjælker; den frembød saaledes en massiv Væg, $16' 5''$ bred, $9' 4''$ høi og $2' 4\frac{1}{2}''$ tyk. Paa Skiven var med gjennemgaaende Bolte fæstet $4'' 4''' 5^{IV}$ tykke Plader af engelsk Fabrikat, nemlig tvende større, den ene $15' 8\frac{1}{2}''$, den anden $9' 8\frac{1}{2}''$ lang, begge $4' 1''$ høie, samt en Pladestump $5' 6''$ lang og $3' 8''$ høi; ialt frembøde Pladerne et Fladerum af c. 120 Kvadratfod.

Heraf fragaaer imidlertid en stor Deel af Arealet langs Pladernes Kanter, hvor Projectilerne ikke vilde have mødt den fulde Modstand. For at undgaae at træffe i Kanterne, og overhovedet for at ramme som man ønskede, stilledes Kanonerne tværs for Skiven paa ganske korte Afstande, 30 og 60punderen paa 100 Alen, 84punderen paa 150 Alen. Da det kom an paa for de forskjellige Projectiler at finde det Beløb af Anslagskraft, hvormed fuldstændig Gjennembrydning netop lod sig opnaae, valgtes Ladningerne navnlig for de to svære Kanoner efter dette Hensyn, og deels for at kunne kontrollere Resultaterne, deels for at kunne underkaste disse numerisk Beregning, maales for hvert Skud Projectilets Hastighed i en Afstand af 40 Alen foran Skiven ved Hjælp af Leurs's elektrobalistiske Apparat; Maalingerne lykkedes meget godt, uagtet Apparatet maatte opstilles c. 2500 Alen fra Skiven, saa at man maatte laane af Felttelegraphens Materiel for at etablere de lange Traadledninger. Selve Anslagshastighederne have i Virkeligheden været en Ubetydelighed mindre end de maalte Hastigheder, dog ikkun saa lidet, at man uden mindste Betænkelighed kan indføre disse sidste i Beregningerne. Under Forsøgene viste det sig overmaade heldigt, at man havde indrettet sig paa at maale Hastighederne; i modsat Fald vilde man upaatvivleligt være kommet til falske Resultater med Hensyn til de forskjellige Projectilformers relative Indtrængelsesevne paa Grund af tilfældige Anomalier, som f. Ex. den meget iøinefaldende, at det 30pds spidshovedede Projectil med 15 Pd. Ladning kun fik en Hastighed af 1033', det fladhovedede derimod en Hastighed af 1085', derimod begge Slags ved 13 Pd. Ladning Hastigheder paa 1061' og 1064' resp. Man har deri et nyt og slaaende Exempel paa, at man ved Artilleriforsøg aldrig kan gaae for vidt i Foranstaltninger til at sikre sig en nøiagtig Opfattelse af Resultaterne, fremfor alt naar man som i dette Tilfælde er afskaaret fra at søge den Betyggelse for Resultaternes Paalidelighed, som op-

naaes ved at tage Middeltallene af Rækker af Forsøg under samme Omstændigheder.

Som allerede ovenfor berørt, var det et af de Øie-med, man havde sat sig, at undersøge, om Staalprojectilernes Form har nogen kjendelig Indflydelse paa deres Gjennembrydning. Den, som har Æren for allerførst at have foreslaaet Brugen af Staalet som Materiale for pantserbrydende Projectiler, nemlig Whitworth, foreslog som bekjendt for disse den fladhovedede Form; han afskjærer Projectilet fladt fortil kun med en ganske ubetydelig Hvælving af Fladen; denne Form er eller har idetmindste været optaget af den franske og den italienske Marine, og ligeledes er der til den danske Flaades 60pds Riffelkanoner blevet anskaffet fladhovedede Staalprojectiler. Denne Form blev anset for den, der særligt begunstigede Gjennembrydningen af Jernplader, og henseet dertil troede man at maatte sætte sig ud over de Ulemper, der klæbe ved den, nemlig at den møder en meget stor Luftmodstand, som giver Anledning til et stort Krafttab under Flugten gennem Luften, samt at den er høist ugunstig for Skudsikkerheden; Whitworth giver sine Riffelkanoner en Stigning af ikke fuldt 20 Kalibre, og det er muligt, at den voldsomme Rotationshastighed, han derved bibringer sine fladhovedede Projectiler, er tilstrækkelig til at holde dem støt i Luften, saa at de ikke faae Leilighed til at slaae Kolbøtter i Flugten; men det synes, at der er megen Fare for dette, naar man skyder fladhovedede Projectiler ud af sædvanlige Riffelkanoner af svære Kalibre med 40 eller 50 Kalibres Stigning; at denne Betænkelighed ved de fladhovedede Projectiler ikke er chimærisk, fremgik allerede af nogle tidligere af Landartilleriet foretagne Prøver med en 48pds Kanon, der udskjød massive Projectiler paa 120 Pd. med 20 Pd. Ladning; Resultaterne vare nemlig med 3^o Elevation følgende:

Projectilform.	Middel- skudvidde.	Sandsynlig Afvigelse	
		i Længden.	til Siden.
Cylindroogival . . .	2272 Alen.	78.3 Fod.	7.6 Fod
Cylindrosphærisk .	2209 -	134.7 -	3.4 -
Fladhovedet	2085 -	313.5 -	45.2 -

Med andre Ord, det fladhovedede Projectil havde slet ingen Skudsikkerhed bogstaveligt talt; det skjød aldeles vildt, uden al Sammenligning slettere, end hvilken-somhelst rund Kugle vilde have gjort. I England maa man for længe siden være kommet under Veir hermed, og man har af den Grund givet Staalprojectilerne en cylindrosphærisk eller rundhovedet Form, og denne Form havde da ogsaa de faa massive Staalprojectiler, der af Armstrong leveredes hertil samtidigt med de første af hans 60pds Riffelkanoner. Senere har man imidlertid i England, maaskee allerede tidligere i Preussen, givet Staalprojectilerne den cylindroogivale Form, c: ladet dem ende fortil spidsbueformigt, Buen slaaet med en Radius af $1-1\frac{1}{2}$ Kaliber.

Det var for at komme paa det Rene med det meget vigtige Spørgsmaal om Projectilformens Indflydelse paa Gjennembrydningsevnen, at man til hver af de tre Kanoner ved Pantserforsøget benyttede to Former af massive Staalprojectiler. Der blev saaledes skudt med:

- 1) 30pds fladhovedede Staalprojectiler, Kaliber $6'' 2''' 5\frac{1}{2}''''$ ^{IV}, Vægt c. 89 Pd.; den forreste Flade hvælvet med en Høide af $9''' 2''''$.
- 2) 30pds spidshovedede Staalprojectiler, Kaliber $6'' 2''' 5\frac{1}{2}''''$ ^{IV}, Vægt c. 89 Pd.; den ogivale Spids afplattet med en Flade af $2'' 0''' 10''''$ ^{IV} Diameter.
- 3) 60pds fladhovedede Staalprojectiler, Kaliber $7'' 8''' 5''''$ ^{IV}, Vægt c. $143\frac{1}{2}$ Pd.; den forreste Flade hvælvet med en Høide af $6''''$.
- 4) 60pds rundhovedede Staalprojectiler, Kaliber $7'' 8''' 5''''$ ^{IV}, Vægt c. $143\frac{1}{2}$ Pd.; den forreste Ende, halvkugleformig.

- 5) 84pds fladhovedede Staalprojectiler, Kaliber 8'' 6''' 10^{IV}, Vægt c. 170 Pd.; Forparten ganske svagt tilspidset, men plant afskaaren for Enden.
- 6) 84pds spidshovedede Staalprojectiler, Kaliber 8'' 6''' 10^{IV}, Vægt c. 211½ Pd.; den ogivale Spids afplattet med en Flade af 2'' 10''' Diameter.

Fuldkomment spidse Projectiler, saadanne som de bruges i England og Preussen, stode ikke til Raadighed.

Af efterstaaende Oversigt vil man see Virkningen af de enkelte Staalprojectiler. Af almindelige Bemærkninger skal jeg ikkun tilføie, at samtlige Staalprojectiler gjennebrøde den 4'' 4''' 5^{IV} tykke Plade, som oftest uden at bi-bringe denne nogen Bøining, saa at Forskjellen i Virkning alene beroede paa, om Projectilerne gjennebrøde Tømmer-væggen fuldstændigt eller bleve stikkende i større eller mindre Dybde. Virkningen af Skuddene Nr. 9 og 12 er ikke til at stole paa, da de traf Steder af Skiven, der vare stærkt medtagne af foregaaende Skud. Ved Skuddene Nr. 7 og 11 var det tydeligt, at de fladhovedede

Skuddets Nr.	Projectilsort	Afstand		Projectilets			$\frac{pv^2}{d}$	Indtrængelse i Tømmeret	
		Al.	Ladning Pd.	Dia- meter <i>d.</i>	Vægt i Pd. <i>p.</i>	Hastig- hed <i>v.</i>		beregnet	virkelig
1	30pds spidshov.	100	13	0'.51707	88.50	1060'.5	192,490,000	10''1'''	7'' ¹
2	30pds spidshov.	100	15	0'.51707	89.82	1033'.0	185,400,000	7''4'''	6'' ¹
3	30pds fladhov.	100	15	0'.51707	89.24	1085'.1	203,210,000	14''3'''	14'' ¹
4	30pds fladhov.	100	13	0'.51707	88.53	1063'.9	193,790,000	10''7'''	15'' ¹
5	30pds fladhov.	100	11	0'.51707	89.09	997'.0	171,270,000	1''5'''	4'' ¹
6	60pds rundhov.	100	17	0'.64207	143.25	1105'.6	272,720,000	27''11'''	27'' ²
7	60pds fladhov.	100	17	0'.64207	143.69	1118'.0	279,720,000	34''4'''	13'' ³
8	60pds fladhov.	100	17	0'.64207	143.64	1120'.4	280,830,000	34''8'''	— ⁴
9	60pds rundhov.	100	17	0'.64207	143.44	1123'.2	281,810,000	34''9'''	— ⁵
11	84pds fladhov.	150	21	0'.71413	169.97	1013'.1	244,280,000	21''2'''	12'' ¹
12	84pds spidshov.	150	21	0'.71413	211.31	912'.2	246,220,000	25''6'''	— ⁷
13	84pds spidshov.	150	21	0'.71413	211.47	938'.4	260,770,000	29''11'''	— ⁸

¹ Tømmeret forud svækket. ² Næsten igjennem, Foringsplanken sprængt. ³ Traf meget skjævt. ⁴ Igjennem. ⁵ Igjennem paa et svækket Sted. ⁶ Traf skjævt. ⁷ Igjennem paa et svækket Sted. ⁸ Igjennem.

Projectiler havde truffet skjævt, o: at de trods den korte Afstand havde været paa Veie til at vende Siden fremefter; det 60pds fladhovedede Projectil havde derfor slaaet et ganske aflangt Hul i Pladen, og det er da meget forklarligt, at det var blevet stikkende i Tømmeret.

Det i Oversigten forbigaaede Skud Nr. 10, vil nedenfor særligt blive omtalt.

Vil man gjøre sig Rede for, om Virkningen paa Pantser-skiven er afhængig af Staalprojectilets Form, saa ligger det nær, først og fremmest at spørge efter, om Formen har nogen Indflydelse paa Evnen til at gjenembryde selve Pladen. Ifølge de engelske Pladeforsøg lader den Pladetykkelse t , som kan gjenembrydes af et Projectil, sig udtrykke ved Formlen:

$$t = \frac{v}{A} \sqrt{\frac{p}{d}} \quad (1)$$

i hvilken A er en af Projectilets Beskaffenhed afhængig numerisk Værdi. Ifølge den engelske Ingenieur Fairbairn har man, naar t , v og d udtrykkes i danske Fod og p i danske Pund, for fladhovedede Staalprojectiler at sætte $A = 35578$; og denne Værdi har jeg i en Afhandling om »Artilleriets Virkning mod de jernklædte Skibssider« fundet at slaae til ei alene for fladhovedede, men ogsaa for rundhovedede og heelt sphæriske Staalprojectiler; imidlertid har den udmærkede engelske Artillerist Capt. W. Noble senere angivet, at for rundhovedede og sphæriske Staalprojectiler bør man sætte $A = 31809$, for spidshovedede endog $A = 28451$, idet han er enig med Fairbairn om, at det ikke gjør nogen kjendelig Forskjel paa den Kraft, der medgaaer til at gjenembryde en Plade, om denne er uden Understøttelse eller klædt paa en Tømmervæg. Herefter maatte man nærmest være fristet til at formode, at spidshovedede Staalprojectiler ei alene ligesaa let som rundhovedede, og disse ei alene ligesaa let som fladhovedede, men endog endnu lettere, med en endnu mindre Kraftanvendelse,

gjennembyrde en given Pladetykkelse.*) De nærværende Forsøg have ikke givet nogen Leilighed til nøiere at verificere Værdien A for de forskjellige Projectilformer; alle Projectilerne have gennembrudt Pladen, og Beregningen med den største af Værdiangivelserne, nemlig $A = 35578$, antyder, at de alle burde trænge igjennem dem. En Betragtning af de opnaaede Indtrængelser i Tømmeret leder imidlertid til den Erkjendelse, at saa stor en Forskjel i Evnen til at bryde igjennem Pladen som den, Fairbairns og Nobles Angivelser af Værdien for A antyde, er der ingen Rimelighed for at antage. Commissionen har troet efter Udfaldet af Forsøgene ikke at kunne skjønne rettere, end at man kommer Sandheden meget nær ved at antage, at de fladhovedede, rundhovedede og spidshovedede Staalprojectiler i og for sig besidde samme Gjennembrydningsevne.***) Men som en ligefrem

*) Til at gennembyrde en Plade paa $4'' 4''' 5^{1/4}V$ skulde nemlig f. Ex. et 30pds Staalprojectil af Diameter $6'' 2''' 5^{1/4}V$ og 89 Pds Vægt behøve, naar det var fladhovedet ($A = 35578$), en Hastighed af 988', naar det var rundhovedet ($A = 31809$), en Hastighed af 888', og naar det var spidshovedet ($A = 28451$), endeligt kun 790'. Den nødvendige Ansløgekraft skulde forholde sig som 1564:1250:1000.

**) For denne Antagelse troer jeg at have fundet en Støtte i Udfaldet af et mærkeligt Forsøg ved Shoeburyness i Sept. 1866 mod en Pantserkive, forsaa vidt Mage til Warriorskiven som den havde en $\frac{1}{2}$ in. Inderhud og en 18 in. tyk Tømmerpude, men pantsret med 8 in. tykke Plader. Den blev beskudt paa en Afstand af 364 Alen af den engelske Flaades nye 9''s, $12\frac{1}{2}$ Tons Riffelkanon med 39 danske Pds Ladning med følgende Resultater: Et fladhovedet massivt Staalprojectil, der ligesom de følgende havde et Tvermaal af $8'' 7''' 11\frac{1}{2}V$ og en Vægt af 2268 Pd., fik en Anslagshastighed af 1263' og gennembrød ikke Pladen; dette lykkedes derimod lige netop for et spidshovedet massivt Staalprojectil med Hastigheden 1301', og for en spidshovedet, Aldersons Staalgranat med Hastigheden ligeledes 1301'. Beregner man nu den Pladetykkelse, som de tre Projectiler netop skulde gennembyrde, efter den anførte Formel (I) med Benyttelse af Vær-

og nødvendig Conseqvens heraf har da ogsaa Commissionen maattet udtale, at det spidshovedede Staalprojectil ubetinget fortjener Fortrinet for det rundhovedede, og dette ligesaa ubetinget Fortrinet fremfor det fladhovedede; eftersom det sidste taber meest i Hastighed ved Luftmodstanden, har mindst eller rettere sagt slet ingen Skudsikkerhed, og ikke engang kan hævde sin Plads paa de allerkorteste Afstande, hvor Hastighedstabet og Skudsikkerheden har mindre at sige, aldenstund det har viist sig, at det fladhovedede Projectil paa 150 og selv 100 Alens Afstand kan komme til at vende Siden istedenfor Endefluden saameget fremefter, at Virkningeu derved mærkeligen formindskes. Commissionen udtaler i sin Indberetning, at den saameget mindre tager i Betænkning at tilkjende den spidse og den halvsphæriske Form Fortrinet for den fladhovedede, som engelske Forsøg mod skraatstillede Pantser-skiver have viist, at selv under de derved repræsenterede Forhold besidde de fladhovedede Projectiler intet af den Overlegenhed, man har troet dem at have forud for dem af andre Former.

Den foran citerede engelske Artilleriforfatter Capt. Noble er ikke blevet staaende ved Drøftelsen af Betingelserne for Gjennembrydningen af selve Pantserpladen; han har nemlig opstillet den Sætning, at, for at en Pantser-skive af en vis Bygning og S sammensætning skal kunne gjennembrydes af en vis Slags Projectiler, f. Ex. massive Staalprojectiler med sphærisk Forpart, altsaa enten heelt sphæriske eller cylindrosphæriske, maa der bestaae et vist

dien $A = 35578$ i alle tre Tilfælde, da faaer man $t = 7''6'''71V$, $7''9'''41V$, $7''9'''41V$; den virkelige Pladetykkelse var $7''9'''31V$. Man kan ikke ønske sig nogen bedre Overensstemmelse mellem Formlen og Erfaringen; den tyder hen paa, at den flade og den spidse Form ere lige gunstige for Gjennembrydningen, og den gjør det tillige hoist sandsynligt, at Værdien $A = 35578$ uden mærkelig Feil lader sig bruge for alle Staalprojectiler, hvorledes saa end Forparten er dannet.

Forhold mellem den levende Kraft og Projectildiameteren. Sætningen udtrykkes mathematisk simplest ved Formlen:

$$\frac{pv^2}{d} = M, \quad (II)$$

hvor M er en numerisk Værdi, der kan tjene til relativt Maal for hver enkelt Pantserkives eller pantsret Skibssides Styrke. Ligeoverfor Staalprojectiler med sphærisk Forpart anslaaer Noble saaledes for forskjellige engelske Pantserkibe Modstandsværdien M paa følgende Maade:

»Favourite» 4½ in. Jern + 22 in. Tømmer:	$M = 211,000,000$
»Warrior» 4½ in. Jern + 18 in. Tømmer	} $M = 292,000,000$
+ ⅝ in. Jern.	
»Minotaur» 5½ in. Jern + 9 in. Tømmer	} $M = 431,000,000$
+ ⅝ in. Jern.	
»Lord-Warden» 4½ in. Jern + 10 in. Tømmer	} $M = 431,000,000$
+ 1½ in. Jern + 20½ in. Tømmer	
»Bellerophon» 6 in. Jern + 10 in. Tømmer	} $M = 431,000,000$
+ 2 × ¾ in. Jern.	

Det er i Henhold til disse Værdier for M , at han har regnet sig til den Afstand, paa hvilken Pantserkibe ville lade sig gjenembryde ved lodrette Anslag af Staalprojectiler udskudte af forskjellige Slags Skyts, nemlig:

	Projec- tilvægt Pd.	Lad- ning Pd.
9" s engelsk Riffelkanon	227	39.0
»Lord-Warden» og »Bellerophon» c. 1450 Al. Afstand	-	-
»Warrior» og »Minotaur» c. 2900 -	-	-
»La Gloire» c. 3200 -	-	-
7" s engelsk Riffelkanon	104	20.0
»Warrior» og »Minotaur» c. 700 Al. Afstand	-	-
»La Gloire» c. 1000 -	-	-
15" s amerikansk Kuglekanon	439	45.4
»Lord-Warden» og »Bellerophon» c. 0 Al. Afstand	-	-
»Warrior» og »Minotaur» c. 800 -	-	-

Gaer man foreløbigt ud fra, at den ovenanførte Formel (II) af Noble er rigtig, og fastholder man tillige, at

spidshovedede, rundhovedede og fladhovedede Staalprojectiler af samme Tvermaal og med samme Anslagskraft staae lige i Gjennembrydningsevne, da fremgaaer det, som det vil sees af den foran meddeelte tabellariske Oversigt over de sidste danske Pantserforsøg, af det 60pds Skud Nr. 6, at den her beskudte Pantserkive maa have en relativ Værdi for Modstandsevnen M , der er større end 272,720,000, men ikke meget større, eftersom Projectilet var saa nær ved at bryde heelt igjennem, at det havde sprængt den indre Klædningsplanke; af Skuddet Nr. 8 fremgaaer det endvidere, at samme Pantserkives Modstandsværdi maa være mindre end 280,830,000; og med et rundt Tal maatte man vel herefter sætte Modstandsværdien $M = 275,000,000$. Men af samme Oversigt fremgaaer det endvidere, at det 84pds Skud Nr. 13 er brudt heelt igjennem, uagtet Forholdet $\frac{pv^2}{d}$ her kun naaede til 260,770,000.

Der er her øiensynligt en Modsigelse tilstede. Hvorledes skal man klare den? Det Mageligste er naturligviis at slaae sig tiltaals med den Betragtning, at Modsigelsen ikke er større, end at den kan tænkes at hidrøre fra en af de Anomalier, som man desværre saa tidt har at kæmpe med ved Artilleriforsøg. Og denne Betragtning fik vel ogsaa at gjælde, ifald man ikke fra franske Forsøg vidste, at Nobles Formel ikke kan være rigtig, hvor tiltalende den end seer ud ved sin Simpelhed. Der blev nemlig skudt mod en Pantserkive bestaaende af en $31\frac{3}{4}$ " tyk Væg af Egetømmer, klædt med en Plade af $4'' 7''' 1''$ Tykkelse; et 30pds Staalprojectil paa 160 Pd. brød heelt igjennem med Forholdet $\frac{pv^2}{d} = 282,710,000$, medens tvende Projectiler paa resp. 90 og 120 Pd. bleve stikkende i Tømmervæggen, uagtet Forholdet $\frac{pv^2}{d}$ for dem var 295,000,000 og 305,370,000. Man maa heraf nødvendig-

viis slutte, at Forholdet mellem Projectilets Vægt og Arealet af dets Tversnit spiller en Rolle ved Gjennembrydningen af Panterskiven. Ved Gjennembrydningen af selve Pantserpladen kommer det ikke i Betragtning; der spørges der, som Erfaringen viser, kun om Forholdet mellem den levende Kraft og Diameteren $\frac{pv^2}{d}$; der er det ligegyldigt, om Projectilvægten p er stor eller lille, blot pv^2 har det nødvendige Beløb; det maa da være ved Indtrængelsen i Tømmeret at det andet omtalte Forhold $\frac{p}{d^2}$ gjør sin Indflydelse gjældende, hvad der da ogsaa viser sig høist rimeligt for Betragtningen. Naar en saa kyndig Artillerist, som Capt. W. Noble virkeligt er, har kunnet oversee, at Indtrængelsen i Panterskivens Tømmervæg maa følge andre Love end Gjennembrydningen af Pladen, at begge disse Processer tilsammen derfor ikke lade sig indordne under et fælles mathematisk Udtryk, da finder det maaskee sin Forklaring deri, at han har støttet sin Opfattelse til de engelske Forsøg mod Panterskiver, i hvilke Tømmerconstructionen som oftest har udgjort et mindre fremtrædende Led, sammenlignelsesviis med Jernconstructionen, end i de Panterskiver, mod hvilke Forsøg ere blevne foretagne saavel i Frankrig som i Danmark.

For dog ikke at blive staaende ved disse almindeligere Betragtninger har man søgt at beregne, hvor langt Staalprojectilerne ved de senest her foretagne Forsøg efter deres Vægt, Diameter og Anslagshastighed burde trænge ind i Tømmervæggen. Man har herved benyttet følgende Fremgangsmaade. For hvert Projectil har man i Henhold til Formlen (I) beregnet, hvor stort et Beløb af levende Kraft der medgaaer til netop at gjennembyrde Jernpladen, idet man for alle Projectilerne har benyttet Værdien $A = 35578$. Dette Beløb er draget fra Anslagets levende Kraft, og der er da bleven til Rest et Beløb af

levende Kraft, repræsenteret ved pv_1^2 ; det er da let at finde, hvilken Bevægelsesmængde, pv_1 , Projectilet har tilbage efterat have brudt Hul i Pladen. Men denne Bevægelsesmængde maa Projectilet dele med den af Pladen løsrevne Deel. I Henhold til tidligere Erfaringer har man som en Tilnærmelse antaget, at den i Pladen frembragte Aabning er cylindrisk og af Projectilets Tvermaal igjennem Pladens halve Tykkelse og derefter udvider sig kegleformigt til den dobbelte Diameter; Vægten af den løsrevne Deel af Pladen er derefter $= \frac{5}{12} \pi d^2 t S$, hvor S er Vægten af en Cubikfod Smedejern; man har da:

$$pv_1 = (p + \frac{5}{12} \pi d^2 t S) v_{II},$$

hvoraf man finder den Hastighed v_{II} , hvormed Projectilet gaaer videre efterat have gjennebrndt Pladen, altsaa den Hastighed, hvormed det trænger ind i Tømmeret. Indtrængelsen endeligt er beregnet efter den efter det franske Laudartilleris Forsøg over runde Kuglers Indtrængelse i Egetømmer opstillede Formel, denne ikkun givet en Form, der intet Hensyn tager netop til den sphæriske Projectilform, nemlig:

$$E = \frac{0.056879 p \text{ Log} \left(1 + \left[\frac{v_{II}}{714} \right]^2 \right)}{d^2}$$

Det er paa denne Maade, at man har udledet de i den tabellariske Oversigt opførte beregnede Værdier for Indtrængelsen, og man vil finde, at disse Værdier stemme saa nøiagtigt med de virkelige Indtrængelser, som man kan ønske sig, i alle de Tilfælde, hvor ikke Resultatet haandgribeligen er blevet forrykket enten ved Projectilets skjæve Anslag, eller derved, at Skiven forud har været medtaget af tidligere Skud. I Modsætning til Nobles Formel har Beregningen fuldkomment rigtigt og uden Selvmodsigelse angivet, i hvilke Tilfælde fuldstændig Gjennembrydning skulde finde Sted, og hvor ikke.

Det er ganske instructivt at følge disse Indtrængelsesberegninger i deres Detail, fordi man derved bliver op-

mærksom paa, hvorledes det egentligt gaaer til, at Projectiler, der have en stor Vægt i Forhold til Arealet af Tversnittet, trænge saa meget dybere ind i Tømmeret, end de lettere Projectiler. Som et Exempel skal jeg her meddele et Udtog af Beregningen for Skuddet Nr. 13 for det 84pds. Spidsprojectil paa 211.47 Pd. og dertil føie Beregningen for en 84pds. rund Staalkugle paa 92.20 Pd., men udstyret med nøiagtigt samme Beløb af levende Kraft i Anslaget:

	Spidsprojectilet.	Rundkuglen.
Projectilets Diameter d . . .	0.71413.	0.71413.
— Vægt p . . .	211.47 Pd.	92.20 Pd.
— Anslagshastig- hed v . . .	938.4.	1421.2.
Den levende Kraft i An- slaget pv^2	186,220,000.	186,220,000.
Deraf medgaaer til at bryde Hul i Pladen	119,880,000.	119,880,000.
Tilovers bliver altsaa pv_1^2	66,340,000.	66,340,000.
Projectilet beholder en Ha- stighed v_1	560'	848'
Denne deles med en Plade- stump paa	104.36 Pd.	104.36 Pd.
Derved nedbringes Hastig- heden til v_{II}	375'	398'
Med denne Hastighed op- naaes en Indtræn- gelse	29"11"	14"6"

Gaaer man Sagen efter, vil man finde, at af det selvsamme Beløb af levende Kraft, som Spidsprojectilet og den runde Kugle have i Anslaget, medgaaer der i Procent:

	for Spidsprojectilet,	for Rundkuglen.
til at bryde Hul i Pladen	64.37 pCt.	64.37 pCt.
til at rydde Plade- stumpen tilside . . .	19.66 —	27.79 —

	for Spidsprojectilet,	for Rundkuglen.
til Indtrængelsen bliver		
tilovers	15.97 pCt.	7.84 pCt.

I Forbigaaende fortjener det at bemærkes, at den her beregnede Indtrængelsesdybde for den 84pds. Staalkugle stemmer meget vel overeens med Erfaringen fra Pantserforsøget mod en »Dannebrogsskive« i Juni 1864. Udskudt med 28 Pds. Ladning fra en Afstand af 300 Alen gjennembrød den 84pds. Staalkugle den $4\frac{1}{2}$ in. Plade og opnaaede en total Indtrængelse i Tømmervæggen af $9\frac{1}{2}$ "; henseet til, at Kanonen, hvoraf den udskjødes, havde en Løblængde af ikkun $13\frac{1}{2}$ Kalibre, kan Kuglens Anslags-hastighed næppe anslaaes til mere end allerhøiest regnet 1400', maaskee ikke til mere end c. 1350'.

Den i det Foranstaaende antydede Methode for Beregningen af Indtrængelsen har givet Resultater, der stemme meget godt med de virkelige Resultater af vore Pantserforsøg, og jeg troer ogsaa, at den i Hovedtrækene vil findes correct; en anden Sag er det, at den selvfølgelig trænger til yderligere Verification ved Forsøg, ved hvilke de forskjellige i Formlerne indgaaende Factorer f. Ex. Projectilets Diameter, Vægt og Hastighed variere indenfor videre Grændser, og ved hvilke navnlig Pladetykkelsen varieres; det er nemlig tænkeligt, at f. Ex. den Formel, som jeg har benyttet til en approximativ Bestemmelse af det udslaaede Pladestykkes Vægt, og som virkeligt synes at slaae til, saalænge Talen er om $4\frac{1}{2}$ in. Plader, ikke vilde føre til rigtige Resultater, naar man skulde anvende den med Hensyn til Plader af større Førlighed. Dette er noget, som jeg idetmindste foreløbigt maa lade henstaae uafgjort, indtil vi engang faae anstillet Pantserforsøg mod slige sværere Plader; thi de fremmede Pantserforsøg, som maatte kunne oplyse Spørgsmaalet, ere kun bekjendte i en altfor ufuldstændig Skikkelse, til at man skulde føle sig fristet til at tage dem paa Raad ved en Undersøgelse, der nødvendigviis, om

den skal føre til Noget, maa støtte sig til nøiagtige og paalidelige Data. Det er i Erkjendelsen af, at den antydede Methode for Beregningen af Indtrængelser i den pantsrede Tømmervæg trænger til nøiere Jevnførsel med en mere udstrakt, empirisk Erfaring, at jeg paa dette Sted giver Afkald paa ved Hjælp af den at oplyse forskellige, ved første Øiekast mindre let forstaaelige Forhold, der berøre Projectilernes Virkning mod jernklædte Skibssider.

Er den i det Foregaaende fremstillede Fremgangsmaade for Beregningen af Staalprojectilernes Virkning mod en af Jernplader og Tømmer i Forening bygget Skibsside rigtig, om end blot i det Væsentlige, og derom tvivler jeg ikke, saa følger deraf, at man ikke med Capt. Noble kan tildele enhver pantsret Skibsside en vis Modstandsværdi f. Ex. ligeoverfor rundhovedede Staalprojectiler; naar saaledes Noble tillægger «Lord-Warden» og «Bellerophon» samme Modstandsværdi, da kan dette være meget rigtigt ligeoverfor en enkelt bestemt Sort rundhovedede Staalprojectiler; men det kan godt være, at ligeoverfor en anden Slags relativt lettere Staalprojectiler vil «Lord-Warden» vise sig noget stærkere end «Bellerophon» paa Grund af sin større Tømmerførlighed, ligeoverfor en sværere Slags Staalprojectiler derimod svagere paa Grund af den mindre Pladetykkelse. Dermed skal det ikke være Meningen at frakjende de af Noble angivne Modstandsværdier al Værd; de give et om end noget usikkert Billede af de forskellige Skibes passive Styrke; de Afstande, paa hvilke «Lord-Wardens» og «Warriors» Skibssider gjenembrydes af 9" og 7" Riffelkanoner, maae efter de Data, som Noble er gaaet ud fra, skjønnes snarere at være ansatte for lavt end for høit. Der er virkelig skjellig Grund til at antage, at ligeoverfor den engelske Marines 9" Riffelkanon er «Warrior», naar Projectilerne ramme lodret paa Skibssiden, ikke mere skudfast paa 2900 Alen, end et af vore gamle Linieskibe var i

Vandgangen ligeoverfor den 60pds. Kuglekanon paa 2500 Alen, for den 30pds. Kuglekanon paa 1600 Alen. Have Krigsskibene i de sidste Aar vundet i Modstandsevne, saa har deres Artilleri ikke vundet mindre i Ødelæggelses-evne, og det vilde derfor vistnok være noget overilet at antage, at Kanonerne ikke i Fremtiden ligesom i de sidste 300 Aar skulde komme til at tale det store Ord i Kampen paa Søen.

Som bekjendt ere de allerfleste engelske Pantser-skibe byggede af Jern, og have derfor en indre Jernhud bag Tømmervæggen. Denne Jernhud tillægger man i England en stor Betydning for Skibssidens Modstands-evne; det betragtes saaledes som en given Sag, at »Warrior« med $4\frac{1}{2}$ in. Plader, 18 in. Tømmer og $\frac{5}{8}$ in. Jernhud holder Projectilerne bedre ude end f. Ex. »la Gloire« eller »la France« med $4\frac{3}{4}$ in. Plader paa en $32\frac{1}{2}$ tyk Tømmervæg uden Inderhud. Denne Paastand er formodentlig ikke ubetinget rigtig; den gjælder efter al Rimelighed, naar Talen er om lange og svære Projectiler, men er vistnok meget tvivlsom, naar Talen er om kortere og lettere Projectiler med en saameget større Anslagshastighed. Derimod er det nok muligt, at den indre Jernhud er et godt Middel til at formindske den ødelæggende Virkning af de Projectiler, som bryde igjennem, og til at begrænde Omfanget af Virkningen paa Skibssiden. Ved vore sidste Forsøg paa Amager, hvor Pantserkiven ingen Jernhud havde, viste det sig, at den indre Plankeklædning bortreves i et stort Omfang af de gjennembrydende Skud, hvorimod Ødelæggelsen paa Yderklædningen og Spantetømmerne ikke var særdeles vidtstrakt. Det 60pds. Skud Nr. 8, der gjennembrød Skiven paa et Sted, hvor den forud i vid Omkreds var urørt, ødelagde saaledes Inderklædningen paa et Fladerum af henved 22 Qvadratfod og gjorde altsaa paa hele denne Strækning Skivens Modstandsevne saameget mindre; de fem 30pds. Projectiler med deres ingenlunde

store Indtrængelse i Tømmeret, men som rigtignok anbragtes temmelig nær hverandre, bragte omsider Tømmervæggen og især dens Inderklædning i en temmelig delabreret Forfatning*). Det 84pds. Projectil Nr. 11, der traf en endnu urørt Plade, rigtignok kun $2\frac{1}{2}$ Fod fra Skivens Endeprofil, og som traf saa skjævt, at det kun trængte 12" ind i Tømmeret, sprængte dog tre Planker af Inderklædningen og løsrev endog betydelige Splinter, som kunde have virket dræbende nok. Denne ødelæggende Virkning vilde rimeligviis have været meget mindre, langt mere local, saafremt der havde været en Jernhud, for slet ikke at tale om, at i et jernbyggt Skib staae dets Ribbeen, Spanterne heelt bag Tømmervæggen, medens de i det træbygte Skib udgjøre et Led af denne, med kun en forholdsviis tynd Plankeklædning udenpaa. Hlavede Pantserkiven havt en Jernhud, da er

*) I Anledning af en Passus i Lieutenant C. Bruuns ligesaa interessante som lærerige Artikel om Slaget ved Lissa i nærværende Aargang af Tidsskriftet være det mig tilladt at præcisere en tidligere Yttring om Virkningen af flere umiddelbart ved hverandre træffende Projectiler. Naar der skydes med Projectiler, hvoraf hvert enkelt ikke formaaer at gjenembryde Pantserpladen, f. Ex. sædvanlige 60pds. Støbejernskugler, da synes det efter vore Forsøg, at Virkningen ikke forøges i nogen synderlig høj Grad derved, at Projectilerne træffe tæt sammen, naar de da ikke træffe i samme Kuglemærke; skyder man derimod med Projectiler, der vel gjenembryde Pladen, men blive stikkende i Tømmeret, da vil dette ganske vist lide ved flere i Nærheden af hverandre faldende Skud, og Skibssidens totale Modstandsevne derved efterhaanden formindskes paa det trufne Sted. Lieutenant Bruun har vist iøvrigt fuldkomment Ret i, at de store Virkninger, som Østerrigerne ville have iagttaget af deres convergerende Skydning, henføre til den samme Klasse af Hallucinationer, som dem Fjenden under Krigen 1864 var underkastet, da han opdagede et stort Hul i Bougen paa «Niels Juul» og paa det livagtigste saa de 24pds. Spidsgranater slaae ind i Skroget paa «Torden-skjold». Man har saa let ved at see det, som man gjerne vil see.

det rimeligt, at dens Tømmervæg ikke efter 13 Skud, hvoraf kun de fire perforerende, havde været saa medtagen, at Skiven nu kun er istand til uden Istandsættelse at modtage to eller høiest tre Skud med sin fulde Modstandsevne, og det uagtet Pladeklædningen endnu paa mindst Halvdelen af Arealet er at betragte som urørt.

Den store Splintring af Pantserskivens Tømmer er man let fristet til at sætte i en Aarsagsforbindelse med den forholdsviis ringe Hastighed, som Projectilerne have havt i Behold efterat have brudt Hul i Pladen og deelt deres Bevægelsesmængde med den løsrevne Pladestump. Det er jo nemlig en gammel og velbekjendt Sætning blandt Søfolk og Artillerister, at en Skibsside lider størst Splintring, naar Projectilet, der trænger igjennem den, kun lige netop har den dertil nødvendige Anslagshastighed. Denne Paastand støtter sig formodentligt til gammel Krigserfaring, maaskee fra de store Søkrige mod den franske Republik og Keiserdømmet, maaskee fra en endnu ældre Periode; men det synes næsten, at det skal gaae med den, som med adskillige andre Paastande i Artilleri-videnskaben, der ikke støtte sig til ligefremme Forsøg, men desuagtet have gjældt for grundmurede Sandheder, at de nemlig vise sig at være falske og at maatte have deres Oprindelse fra en skjæv og eensidig Opfattelse af en tilfældig Erfaring. Nyligt offentliggjorte Forsøg af det franske Marineartilleri med 30pds., 50pds. og 60pds. Rundkugler mod Skiver, byggede som Siden af et Linieskib, antyde nemlig, at Splintringen og i det Hele taget Ødelæggelsen af Tømmervæggen ingenlunde staaer i omvendt Forhold til Kuglernes Anslagshastighed, ialtfald ikke saalænge denne ei overstiger den, der opnaaes ved $\frac{1}{3}$ Kuglevægt Ladning, 1500—1600'. Herefter bortfalder da enhver Grund til at lægge Vind paa Brugen af de reducerede Ladninger i de glatløbende Kanoner.

Aarsagen til den store Splintring af Pantserskivens Tømmervæg søges maaskee rettest i Virkningen af de af

Pladen løsrevne Jernstykker; disse løsriveres jo paa Pladens Bagside i et Omfang af omtrent den dobbelte Projectildiameter; for en Deel følge de med Projectilet igjennem Tømmervæggen, for en Deel bryde de sig med den Kraft, der er meddeelt dem af Projectilet, og som gaar tilspilde for dettes egen Indtrængelsessevne, Vei skraat til Siderne i Tømmeret og forøge dettes Ødelæggelse og Splintring. Efter al Rimelighed er det ogsaa den secundaire Virkning af de løsrevne Brudstykker af Pladen, som det skyldes, at et Staalprojectil, som fuldstændigt gjennembryder Pantserkiven, stundom ihvorvel ikke altid efterlader et aabent, gabende Hul, der anbragt i eller under Vandlinien af et Skib vilde udgjøre en meget betydelig Læk. Det er bekjendt nok, at i en almindelig Linieskibsside efterlade selv 60pds. Rundkugler vel et Hul, der udvendigt har en noget større Diameter end Kuglen, men som er saa fuldstændigt opfyldt af knuste Træpartikler, at der ikke kan løbe meget Vand derigjennem, hvorfor da ogsaa et af Egetømmer bygget Skib kan taale en Hoben Grundskud af runde Kugler uden derfor at blive synkefærdigt; ikkun Spidsgranaterne, selv de af ganske smaae Calibre, efterlade aabne Huller i den Tømmervæg, de gjennembryde, idet som Forsøg paa Amager vise, Explosionen, der foregaaer under Indtrængelsen, feier Træpartiklerne ud af Indtrængelsesaabningen.

Ved Pantserforsøgene paa Amager viste det sig, at Landartilleriets 30pds. Riffelkanon ikke just er meget værd som Pandserbryder betragtet; paa ganske kort Hold med 15 Pd. Ladning og Staalprojectiler paa 90 Pd. formaaede den ikke at gjennembryde Skiven naar den ramte i fuld Plade. Den er med Hensyn til Kaliber, Rifling, Projectilvægt og Ladning ganske overensstemmende med den 30pds. Riffelkanon, hvormed størstedelen af de franske Pantserfregatter ere armerede, og den Hastighed, den bibragte sit Projectil 1083', er endda større end den, man i Frankrig gjør Regning paa, nemlig 1036'. Havde Ladningen bestaaet

af en saa storkornet og derfor i svære Riffelkanoner saa kraftigt virkende Krudtsort, som den der brugtes i den 60pds. Riffelkanon, saa er det ikke utænkeligt, at man havde opnaaet fuldstændig Gjennembrydning; men indtil denne Krudtsort bliver nærmere undersøgt, hvad der er den største Opfordring til, er der den Betænkelighed ved dens Brug, at den anvendt i samme Quantum som det sædvanlige Krudt, muligviis virker endeel mere sprængende paa Skytset end dette. Den 30pds. Riffelkanon staaer endvidere meget nær ved den saakaldte 40pds. Riffelkanon, som de italienske Pantserkibe næsten udelukkende vare bevæbnede med ved Lissa; denne har samme Kaliber, men dens Staalprojectiler veie 102 Pd. og udskydes med 16 Pd. Ladning; noget virksommere mod jernklædte Skibssider end den franske 30punder er den vel altsaa, skjøndt næppe meget, og der skal større Kalibre til for at afgive effectivt pantserbrydende Skyts. Ved Lissa havde Fregatterne »Ré d'Italia« og »Ré de Portugallo« jo rigtignok hver to eller fire 8"s, eller som vi kælde dem, 60pds. Armstrongkanoner, og »Affondatore« tvende 10"s eller efter dansk Benævnelse 120pds. Kanoner. Men de havde været saa faa Dage ombord, at Italienerne endnu næppe havde lært at betjene dem, ligesom de vistnok ikke have haft dem indskudte endnu. Det er da rimeligt nok, at Østerrigernes Pantserkibe ikke have taget stort mere Skade af Italiernes 30pds. og 60pds. Projectiler, end Italiernes af Østerrigernes 48pds. runde Staalkugler. Det vilde derfor være meget overilet af Slaget ved Lissa, hvor ingen af Parterne mødte med tidssvarende Artilleri, at ville drage Slutninger om Artilleriets fremtidige Rolle i Kampen tilføes.

De 60pds. Staalprojectiler paa 143½ Pd. og de 84pds. paa 211½ Pd. synes efter Forsøgene netop at være istand til at gjennembryde en pantsret Skibsside som Dannebrog, naar Anslagshastigheden er c. 1115' og 935', og disse Hastigheder opnaaes paa ganske kort Hold ved

Ladninger paa 17 Pd. af Donse storkornede Krudt og 21 Pd. af det sædvanlige Frederiksværks Krudt; Kanonerne kunne imidlertid taale større Ladninger, 60punderen 27 Pd. og 84punderen maaskee 28 Pd. Det er derfor forbeholdt senere Forsøg at bestemme, paa hvilke Afstande man med disse Maximumsladninger og med Anvendelse af den med Hensyn til Luftmodstanden gunstigste Projectilform endnu kan regne paa, at Projectilerne ville have de ovennævnte Hastigheder i Behold; derved vil man nemlig faae en Bestemmelse af, hvad man kan benævne disse Kanoners pantserbrydende Skudvidde, udenfor hvilken Kanonerne ikke ville være istand til, naar de ramme i fuld Plade, at gjenembryde en jernklædt Skibsside med 28½" Førlighed af Egetømmer og 4½in. Plader; og synderligt svagere end som saa ere vel de færreste større Pantserskibes Sider, og endnu mindre vil man i Fremtiden gjøre dem endnu svagere. Idetmindste for Øieblikket gaar Tendensen i Skibsbygningskunsten ud paa en næsten hensynsløs Forøgelse af Skibenes passive Modstandsevne.

Pantserforsøget paa Amager gik, forsaavidt jeg hidtil har omtalt det, ud paa at oplyse de massive Staalprojectilers Virkning. Imidlertid er det bekjendt, at man i de sidste Aar saavel i Preussen som i England har søgt at erstatte disse overordenligt kostbare Projectiler med de ulige billigere, støbte af Jern, men af saadanne Malme og ved en saadan Fremgangsmaade, at de besidde en overordenlig Haardhed og Gjennembrydningsevne mod Jernplader. I England har man i Løbet af afvigte Sommer og Efteraar anstillet store Forsøg med de efter Major Palliser benævnte massive og hule, haardstøbte Projectiler; et af de meest glimrende Beviser paa deres Gjennembrydningsevne gav det tidligere omtalte Forsøg mod en Warriorskive med 8in. Plader; den 9"s Riffelkanons Staalprojectiler formaaede ikkun lige netop at gjenembryde selve Pladen, medens samme Kanon sendte

en af Pallisers Granater heelt igjennem Skiven. Det engelske Admiralitet og Krigsministerium have antaget Pallisers Projectiler, der allerede tilvirkes i det for Flaaden og Hæren fælles Arsenal i Woolwich og udleveres i masseviis til Skibene og Søbatterierne. Den danske Commission for Pantserkydningen greb derfor Leiligheden til at forsøge et haardstøbt Spidsprojectil til den 60pds. Riffelkanon; det havde en Diameter af 7"8"^{IV} og en Vægt af 143.62 Pd., og udkødes med 21 Pd. Ladning; med en Anslags hastighed af 1222.6 Fod gjennembrød det Pladen, men opnaede kun en total Indtrængelse af c. 15". Virkningen af dette Støbejernsprojectil var altsaa, trods den meget større Anslagskraft, afgjort mindre end Staalprojectilernes; men dets Tilvirkning syntes ei heller ganske feilfri. Ikkedestomindre var Virkningen mærkelig nok; uagtet Projectilet splintredes i Anslaget, efterlod det dog i Pladen, uden at denne bøiedes, et af de udvendigt reent udskaarne, cirkulaire Gjennembrud, der ellers ere saa karakteristiske for Staalprojectilerne. Virkningen af dette ene Skud gav allerede god Føie til at ansee det for yderst ønskeligt at gaae videre med Forsøg med haardstøbte Støbejernsprojectiler, noget der ligger saa meget nærmere, som Spørgsmaalet om, hvorvidt disse kunne erstatte Staalprojectilerne, gjælder Besparelsen af mange Tønder Guld for Staten. Hvorledes iøvrigt de haardstøbte Projectiler ganske kunne erstatte dem af Staal, er ikke nogen let Sag at gjøre sig Rede for; at de ligesaa let som de sidste kunne gjennembyrde selve Pantserpladen, lader sig meget godt tænke; men hvorledes de efterat være sønderslaaede og splintrede i alle Retninger paa Pladen kunne afstedkomme nogen betydelig Indtrængelse i Tømmervæggen, hvorledes de endog skulle kunne gjennembyrde Pladelag, som ere indlagte i Tømmervæggen, saaledes som det f. Ex. er Tilfældet med »Lord-Wardens» Skibsside, dette er, det maa jeg ærligt tilstaae, ufatteligt for mig, hvormed jeg

dog er langt fra at ville paastaae, at det er factisk umuligt, og endnu mindre tvivler om, at Gaaden vil lade sig løse, naar man har den liggende for sig som en i alle Enkelt-heder nøie konstateret Kjendsgjerning. Det er tænkeligt, at huilstøbte Projectiler, som afstedkomme en Explosion efterat Gjennembruddet af Pladen har fundet Sted, ville være de massivstøbte overlegne. Hvorom Alting er, synes der at være Grund til, naar man forsøgsviis vil sammenligne Virkningen af Pallisers Projectiler med Staal-projectilernes, da at foretage Sammenligningen mod en Pantserkive med en forholdsviis massiv og solid Bagklædning; thi det vil rimeligviis være dennes Modstands-evne, der vil sætte Pallisers Projectiler paa den haardeste Prøve.

Pantserkydninger høre til de kostbareste og derfor i et Land som vort til de sjældnere Artilleriforsøg; der er deri en paatrængende Opfordring til at bestræbe sig for saavidt muligt at drage alle de videnskabelige og practiske Resultater ud af et saadant Forsøg, som en fleersidig Betragtning kan afvinde det. Dette være min Undskyldning for, at jeg i Anledning af det nærværende, i Omfang ikke meget betydelige Forsøg, har draget den velvillige Læser med mig igjennem en Række af Undersøgelser og Betragtninger, tildeels ved Hjælp af tørre Formler og Tal, der intet Tiltalende have for Phantasien, men som i en Sag som denne ere de bedste Hjælpe-midler for den klare videnskabelige Erkjendelse, uden hvilken Erfaringen er halvveis eller heelt spildt.

Om Torpedoer.

Af Artillerilleutenant Wolff.

Enhver Krig af nogenlunde Varighed og Udstrækning bringer sit Bidrag til at udvikle Krigskunsten, og dette har da ogsaa viist sig ved den nordamerikanske Borgerkrig. Udviklingen foregaaer sædvanligviis i tre forskjellige Retninger. Den første er den, der betinges af Felt herrernes Genialitet, saaledes at disse benytte de Midler, hvormed de virke, efter rigtige Principer og opdage og udvikle nye. I denne Retning turde dog Napoleon have fort Krigskunsten saa vidt, at et Fremskridt ikke er tænkeligt, og i alle Tilfælde er et saadant ikke gjort i den omtalte Krig. Dernæst udvikles Kunsten ved at Midlerne — og da især efter en lang Fredsperiode — ere blevne fuldkomnere, Krigen fuldkommengjør dem endnu mere, og naar Freden atter indtræder, er et synligt Fremskridt tilbagelagt. Dette er i fuldt Maal Tilfældet med Krigen 1861—1865. De riflede Kanoner, der opdukkede i 1859, Panterskibene, hvortil Ideen gaves i 1855, de svære Kanoner, der fremkaldtes ved disse, de riflede Bagladevaaben med Kobberpatroner, Afbenyttelsen af Jernbaner og Telegrapher i en hidtil ukjendt Maalestok, skyldes denne Krig. Som sædvanligt gjøres Forsøg, der ikke altid staae deres Prøve, og høstes Erfaringer, der ikke altid kunne benyttes andetsteds, saaledes ogsaa her. Benyttelsen af Luftballoner til fra disse at udspeide Fjen-

dens Stilling, synes ikke at være trængt igjennem; Anvendelsen af Cavalleri som Infanteri, en Anvendelse, der var meget hyppig i Begyndelsen af Krigen, blev efterhaanden indskrænket; og de store Fordele, som en udstrakt Benyttelse af Feltforskandsninger frembød, og som skabte Forskandsningslinier af 10 Miles Længde, skyldes for en stor Deel de ualmindelige Forhold: store Hære, som til det Sidste manglede det Sammenhold, der findes i de europæiske Hære, og et Land, der kun var lidet opdyrket, men derimod opfyldt med Høidedrag, Skove og Sumpe. Endelig skabes nye Midler. Monitorerne, Taarnskibene, ere et saadant, og disse have da atter fordret større Kanoner, saa at man nu støber Kanoner, der udskyde Kugler af 1080 \mathcal{L} 's Vægt*) og 20" i Gjennemsnit, medens Kanonen selv er 20' lang, 5' 4" tyk ved Bunden og veier 1165 Centner. Et andet nyt Middel er et simpelt Signalsystem med Flag eller Fakler, der vistnok vil være meget anvendeligt ved Krigsføring i Bjergegne. Et tredie, og saa at sige nyt Middel, er Torpedoerne, eller undersøiske Miner.

Værdien af denne sidste Opfindelse er meget vanskelig at bestemme. De anvendtes efter en stor Maalestok, i Hundredviis, ved Charleston, Savannah, Wilmington, Mobile, Pensacola og i alle de store Floder, Mississippien, Red River, Yazoo, Jamesfloden o. s. v., foruden at de tilsidst anvendtes paa Landet, foran Petersburghs og Richmonds Fæstningsværker, men den ligefremme Skade, de foraarsagede Fjenden, var at sænke 6 af dennes Skibe: 2 Monitorer, 1 Pantserbaad og 3 Kanonbaade. Medens saaledes den enkelte, heldige Torpedo har gjort overordentlig Virkning, er det et Spørgsmaal, om den udstrakte Anvendelse af dem virkelig har svaret Regning.

*) Den danske Hærs 4 Pundige riffede Kanon veier 890 Pd., Søetatens gamle 18 Pundige Carronade veier 940 Pd.

Misforholdet er opstaaet ved, at de dele alle passive Forsvarsmidlers Feil: at Fjenden gaaer der, hvor de ikke ere. Men dette peger hen til en mindre paaagtet, men dog stor Fordeel ved deres Anvendelse, nemlig den moralske Indflydelse, de have udøvet. Officerer, der have commanderet Skibe foran Charleston og paa Jamesfloden, og andre, der have havt Stilling foran de enkelte Værker, der ved Richmond og Petersburg vare forsvarede af Torpedoer, indrømme, at deres Folk Intet frygtede saameget som disse. Især i Marinen var denne velbegrundede Frygt stor, og bragte de forskjellige Escadrechefer til at indrette egne Afdelinger, der skulde opsøge og dernæst optage eller sprænge Fjendens Torpedoer. I de nye pantsrede Skibe trodsede man Fjendens Ild og brød sig kun lidet om hans svære Strandbatterier; med lidt Dristighed og Bevidstheden om at have et forsvarligt Pantser, trodsede man enhver saadan Hindring; men overfor Torpedoerne var man forsvarsløs. Midt i Seirsløbet kunde Bunden slaaes ind og Skibet synke; i Nattens Mørke, i oprørt Sø, aldrig var man sikker, og paa de udstrakte Stationer, hvor Skibene i halve Aar vedblivende holdt Vagt, maatte man stedse være belavet paa at træffe saadanne. Efterhaanden bleve de da en sand Plage og udøvede en moralsk Indflydelse, der var stor, men ikke let kan vurderes. Kun dette tør man paastaae, at Charleston, der nu glimrer ved et fireaarigt Forsvar, skylder Torpedoerne dette. Efterhaanden bleve Løbene bekjendte, og syv Dampskibsvrag tjente som gode Sømærker, i Monitorerne kunde man trodse Batteriernes Ild og seile igjennem denne, Kjæder og Bomme kunde sprænges, men Torpedoerne kunde ikke tilintetgjøres, — og i fire Aar viste da »Fort Sumter« ethvert Angreb tilbage. Det er derfor troligt, at de ville vise sig som det virksomste Middel til at forsvare smalle Løb — og den Tjeneste, de engang i Tiden kunne yde vort Fædreland i Drogden, kan maaskee være afgjørende for vor Tilværelse.

De Oplysninger angaaende Torpedoerne, der ere komne til Almeenhedens Kundskab, ere kun faa og mangelfulde. Det vil forhaabentlig ikke vedblive at være Tilfældet, da den amerikanske Regjering har paalagt en enkelt dygtig Officeer*) at undersøge det i Confoederationens Stater fundne Forraad af Torpedoer, ligesom at samle alle de Oplysninger, der kunne erholdes om deres Forarbeidelse og Anvendelse. Men maaskee bliver Resultatet af denne Undersøgelse aldrig offentliggjort, og i al Fald — indtil det Modsatte viser sig at være Tilfældet — turde følgende Oplysninger muligviis læses med Interesse.

Torpedoerne, som de Confoedererede anvendte, vare af høist forskjellig Størrelse, Form og Indretning og desuden construerede til at antændes paa forskjellige Maader. Størrelsen afgang af den Krudtmasse, man vilde anvende, og som varierede fra 50 Pd. til 2000 Pd. (Rappahannockfloden og Charleston). Formen var enten bestemt af Hensynet til Sprængningsvirkningen, Stabiliteten i Vandet, eller til det Stof, der blev anvendt (Kugleformen, Kegleformen, den cylindriske Form, Tøndeformen til Træ, Kasseformen til Blik og Zink, den dobbelte Kegle til Støbejern). Indretningen tilhørte Opfinderne eller Constructeurerne og forandredes med disses Anskuelser. Antændelsesmaaden rettede sig hovedsagelig efter de Steder, paa hvilke de skulde anvendes.

De første Torpedoer*) vare almindelige Træbøier eller fiirkantede Trækasser, der vare gjorte vandtætte

*) Det Meddelte skylder for største Delen denne Officeers, General Michies, velvillige Forekommenhed sin Tilblivelse.

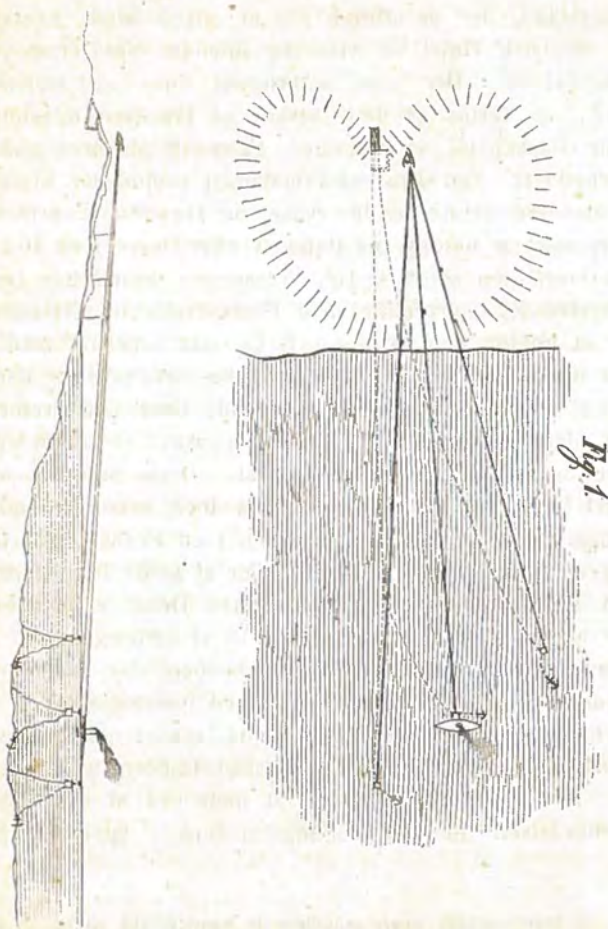
*) I Europa anvendtes Torpedoerne, saavidt vides, første Gang i den russiske Krig 1854 til 1856 ved Sebastopol og Cronstadt. Det første Sted var det Schaffnerske Miner, det andet Sted Ramstedtske, ved hvilke Antændelsen skeer ved chemiske Midler, Kallumets Egenskab, at ilte sig i en overordentlig hurtig Grad. I den danske Krig 1864 skulde de have været anvendte til at forsvare Als. Den Schaffnerske Antændelse vandt ikke Bifald,

med stor Omhu. En tynd Blyrand, malet Seildug, Værk, Beeg og Guttapercha vare Midlerne, der brugtes hertil. Antændelsen skeete ved den Schaffnerske Methode, der bestaaer i at lede en electricisk Strøm igjennem en Ledningstraad, der er afbrudt paa et enkelt Sted, hvorved en electricisk Gnist vil vise sig imellem Spidserne ved Afbrydelsen. Der maa naturligviis finde en Isolation Sted, og derfor er dette Stykke af Traaden indesluttet i en Glaskapsel, »Patronen«. Patronen placeres midt i Torpedoen. Ved Gnistens Fremkomst exploderer Krudtet i Patronen, denne sønderbrydes, og Torpedoen springer. Torpedoerne holdes ved Rammer eller Bøier i en Dybde fra Overfladen af 5' til 15'. Traadene, almindelige Ledningstraade, omvundne med Guttapercha og betyngede for at holdes paa Bunden, (f. Ex. paa hver 15' med et Par Kjædeled) førtes nu i Land, og nedgravedes der i en 2' Dybde, og hen til det Sted, hvor Observatoren var placeret med sit electriciske Apparat, et almindeligt electromagnetisk Inductionsapparat. Dette Sted var ofte gjort bombesikkert ved Bjælker og Jord, men var endnu hyppigere et simpelt Hul i Jorden i en Fordybning eller bag en Forhøining i Terrainet. For at holde Torpedoerne paa Plads vare de forankrede med Dræg eller Steen. For at sætte Observatoren istand til at bedømme, om de fjendtlige Skibe vare ligeover Torpedoen, der skulde exploderes, var Retningen angivet ved udsatte Stokke, og Afstanden angivet ved disses Høide, saa at et Sigte over Endepunkterne vilde give den forlangte Underretning (Fig. 1).

Det er let forstaaeligt, at man ved at combinere Forbindelsen imellem Ledningstraadene i Apparatet paa

og man foretrak nogle modificerede Ramstedtske Miner. Tiden forløb, og da de første Nat skulde udlægges, brød Dagen frem, før man var færdig; næste Nat, da man atter tog fat paa Arbejdet, gik Preusserne over Sundet. Oberst Schaffners Arbejder paa Kekenæs i sidste Øieblik vare uden Betydning.

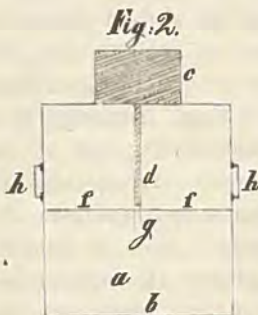
en forskjellig Maade vilde kunne sprænge een eller flere af Torpedoerne i Luften paa samme Tid.



Saadanne Miner anvendtes i stor Udstrækning ved Fort Fisher (Indløbet til Wilmington), hvor de vare ned-

lagte paa Glaciet, og det electricke Apparat befandt sig i et bombesikkert Rum i Brystværnet, men inden Stormen paa Fortet gik for sig, og Apparatet skulde virke, bleve Ledningstraadene overskudte af Projectilerne (50000 Skud i 30 Timer), der opløiede Jorden i en forfærdelig Grad. For Interessens Skyld skal her endnu omtales, at Unionisterne ved samme Leilighed sprængte et Dampskib, ladet med 4300 Centner Krudt, i Luften uden at tilføie Fjenden nogen Skade — men Afstanden fra Fortet var ogsaa 3000'.

I Rappahannockfloden opfiskedes i Aaret 1864 flere Torpedoer, indrettede til at explodere ved Friction af en River med Knaldsats i et Rør (omtrent som ved de almindelige Frictionsrør, Artilleriet benytter) og frembragt ved Afstrækning fra Land. Constructionen var følgende:



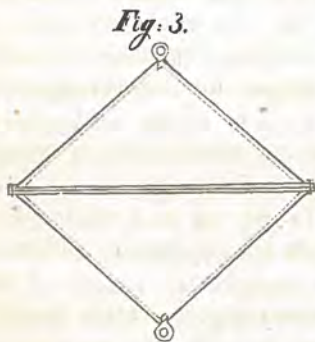
En Blikcylinder, *a*, modtog Krudtet, 50 Pd., igjennem et Hul, *b*, i Bunden. Dette lukkedes omhyggeligt og tættedes med Guttapercha. To Hanke, *h*, vare bestemte til at bære Torpedoen i og til at befæste Vægte til Forankring. En mindre Cylinder, *c*, ovenpaa den større var kun Kapsel for Aftræktersnoren, der gik herfra og igjennem

et paaloddet Rør, *d*, som for den anden Ende, i Midten af Cylinderen understøttedes af et Traadkors, *f*. For nederen i dette Rør befandt Riveren sig med Knaldsatsen i et lille Rør, *g*. Efter at nogle vare opfiskede, anstillede man Forsøg med dem. Snoren blev ført i Land og fra en Afstand af 150' skete Aftrækningen. Uden nogen- somhelst Lyd hævede da Torpedoen, der var sænket paa 15' Dybde, en Vandsøile i Veiret, 60' høi, 5' i Diameter,

rullede en Vandbølge, 1' høj, i Land, og stænkede en sin Regn ind i Skoven paa Bredderne. Lignende Torpedoer anvendtes i Floderne i Vesten og ved Mobile. Det sidste Sted fandtes de fleste, omtrent 4 af 5, fordævede ved at Vandet var trængt ind i dem; men de vandtætte sprængtes med Lethed, og saaledes engang, da Aftræktersnoren var bleven uklar af en fremstaaende Green ved Bredden, hvorved 5 Mand dræbtes og 9 saaredes. Paa andre Steder har man derimod opfisket flere, der vitterligt have ligget i Vandet i tre Fjerdingaar uden at tage Skade.

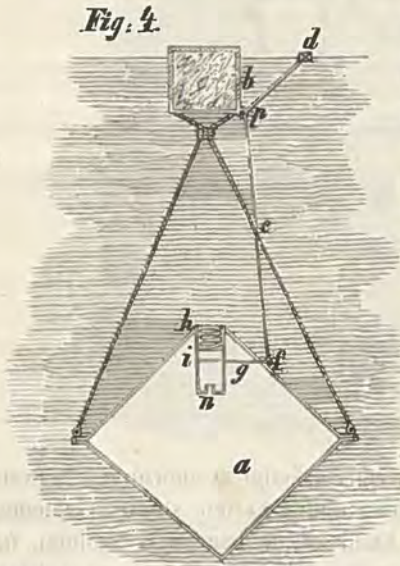
Angaaende Kraften, da angiver en Rapport fra de Confoedererede, at 100 Pd. Krudt i en Afstand af 15' fra et Skib upaatvivleligt vil slaae dets Side ind, uden Hensyn til Vandets Dybde under Torpedoen. Rapporten anbefaler Anvendelsen af Musket-Krudt (og saadant fandtes ogsaa overalt), for at skaffe en hurtigst mulig Forbrænding tilveie, og ender med slutteligen at anbefale den mest udstrakte Brug af Torpedoer, som »et ærligt Krigsvaaben«.

Hypigt benyttedes ogsaa et Slag, frembragt af en Hammer paa en Piston med Knaldhætte, for at faae Torpedoen til at explodere, og dette var saaledes Tilfældet med »Singers Torpedo«, hvor Knaldhætten befandt sig midt inde i Krudtet. Disse vare hypigt 20" runde Granater eller 15" Spidsgranater, eller ogsaa særegne støbte Kasser, bestaaende af to Kegler, holdte sammen ved Fals, Krave og Skruer, og 26 à 28" i Diameter.



Denne Slags (Fig. 3) benyttedes gjerne ved det næste Skridt i Udviklingen, hvorved man tilsigtede at lade Fjendens egne Skibe be-

virke Antændelsen. I saa Tilfælde fandtes flere befæstede til lange Bjelker, der presenterede sig for Fjenden som almindelige og uskyldige Flydebomme, men hvortil der var befæstet en Afrækkerindretning, der varierede paa flere Maader, f. Ex. saaledes:

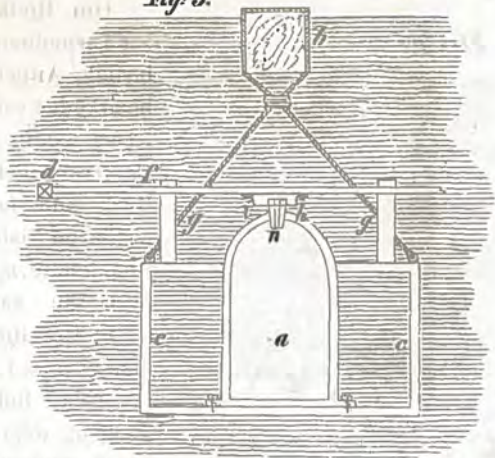


Om Bjelken, *b*, var Torpedoen, *a*, ophængt. Antændelsen bevirkedes ved at der i Torpedoen's øverste Deel var indskruet et Rør, som forneden havde en Piston med Knaldhætte, *n*, og foroven en sammenklemmt Spiralfjeder, *h*, med et Lod, *i*. Dette Lod blev holdt paa Plads og derved Fjederen sammenklemmt af en Stopper, *g*. Afrækningen foregik ved, at der om et Charniere, *p*, paa Bjelken bevægede sig en Vinkelvægtstang, hvis nederste Arm, *f*, var befæstet til Stopperen, *g*, og hvis øverste Arm havde en Tværstang, *d*. Ved et Stød imod *d* vilde *f* bevæges tilbage, Stopperen udrives, Loddet slynges ned paa Knaldhætten og Torpedoen explodere.

Paa lignende Maade benyttedes en Riverindretning til at frembringe Explosionen (Fig. 5), idet Torpedoen, *a*, var ophængt ved Bjelken, *b*, i en Ramme, *c*. Paa dennes Overdeel fandtes to Opstandere, *g*, hvori en Stang, *f*, der havde en Tverstang, *d*, hvilede. I Torpedoen var indskruet en Tap, *h*, med Fængsul, *n*, og et Rør med

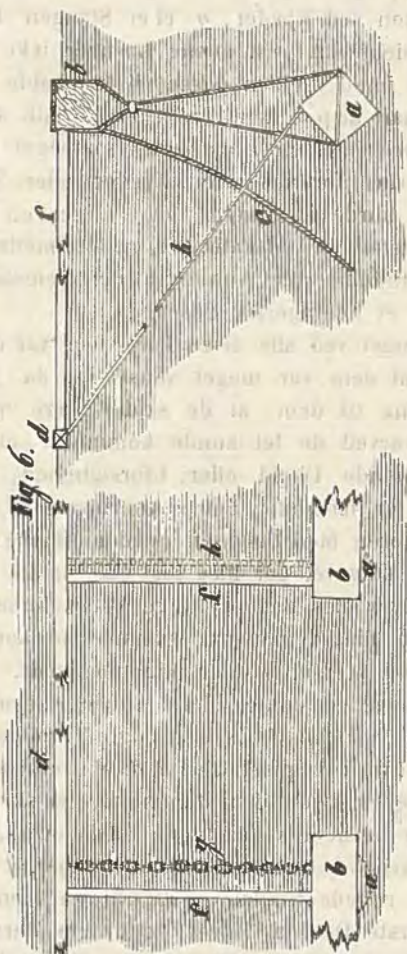
Tændsatsen foroven. Igjennem denne gik nu Riveren, *i*, fæstet til Stangen, *f*. Ved et Anslag imod *d*, vilde Riveren tvinges igjennem Tændsatsen og Frictionen bewirke Antændelsen.

Fig. 5.



Det vilde have været ønskeligt at anbringe det Tverstykke, hvorimod Skibet under Farten stødte, saaledes, at det laae omtrent $\frac{1}{2}$ Skibslængde bagved Torpedoen, for at denne kunde være under Midten af Skibet, naar dettes Forstavn bragte den til at explodere. Virkningen vilde ikke alene derved blive sikkrere, men ogsaa større, da Bunden af et Skib er den forholdsviis svagere Deel. Men dette var ikke let at opnaae; thi hvad enten de anbragtes i Havne (hvori ofte Floder udmundede) eller i Floderne, hvor det gjaldt om at standse Skibe, der seilede op ad disse, førte Strømningen altid fra Torpedoen imod Skibene. I meget snevre og grundede Løb udførtes det ved at lade Torpedoen hvile paa Bunden, og have Bomene, hvorimod Anstødet skeete, den forlangte halve Skibslængde ovenfor, fæstede paa deres Plads ved at de dannede en uafbrudt Række imellem Bredderne, hvor de

vare fastgjorte. Forbindelsen med Aftrækkerindretningen ved Torpedoen bragtes da tilveie ved en Snor eller tynd Kjæde. Men var Afstanden imellem Bredderne stor, var



ogsaa Vanskeligheden større. Man søgte da at opnaae det som fremstillet i ovenstaaende Fig 6., hvor *a* an-

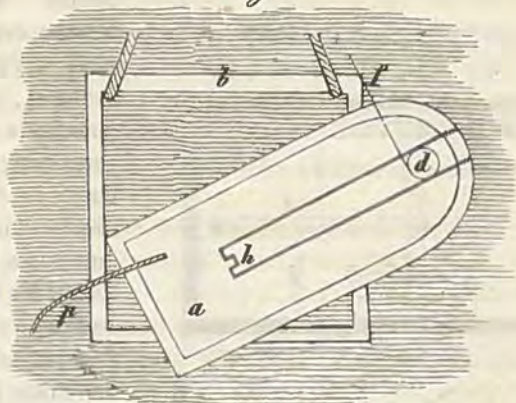
tyder Torpedoerne, ophængte ved Bommene, *b*, der have deres Forankring ved Touget *c*. $\frac{1}{2}$ Skibslængde tilbage findes Tverstykket *d*, forbundet med Bjelkerne ved Stængerne *f*, og bringende Forbindelse tilveie med Torpedoen, enten ved Kjæden, *g*, eller Stangen, *h*. Det er imidlertid øiensynligt, at denne Løsning ikke er heldig, da et Stød imod Bjelken ogsaa vil fremkalde en Explosion, og man næppe kan vente, at et Skib skulde ville søge at styre imellem Bommene, saameget mere som disse ofte vare forenede ved Kjæder eller Touge, og Skibet altid burde forudsætte det. Et enkelt Sted vare Bjelkerne erstattede ved Palisader, nedrammede i Bunden, hvorved idetmindste blev vundet, at den fremstaaede Aabning havde et bedragerisk Udseende.

En Mangel ved alle disse Torpedoer var det, at Ud-lægningen af dem var meget vanskelig, da det var en Hovedfordring til dem, at de skulde være meget fiintfølende, hvorved de let kunde komme til at explodere ved indtrædende Uheld eller Uforsigtighed, hvad der ogsaa ofte er hændet. Selve Anbringelsen af Riveren eller Hammeren med Pistonen og den tilhørende Knaldsats var en Opgave, der blev løst paa mange forskjellige Maader. Hvorledes den egentlige Vanskelighed, at have Indretningen fiintfølende paa samme Tid som den var vandtæt, blev overvunden, er mig ubekjendt.

Undertiden anvendtes flere Antændelsesmaader paa samme Tid. Saaledes f. Ex. ved nogle Torpedoer (Fig. 7), hvor Krudtet var i et Spidsprojectil, *a*, af overordentlig Størrelse. Dette var fæstet til en Ramme, *b*, i en skraatliggende Sulling, og havde i sig et Rør, i hvis øverste Ende en Kugle, *d*, hvilede, fastholdt ved en Stopper, *f*. Løsreves Stopperen, rullede Kuglen ned, traf en Fænghætte, *h*, i den nederste Deel af Røret og bragte derved Torpedoen til at explodere. Mislykkedes dette, kunde man antænde den ved en electrisk Strøm, Patron, o. s. v. igjennem Traaden, *p*.

Hvor udmærkede end disse Torpedoer kunde være, havde dog alle de, der antændtes ved Anslag, den Mangel,

Fig. 7.

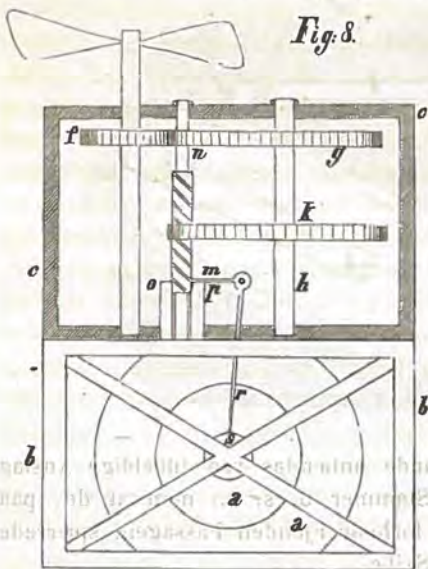


at de ikke alene kunde antændes ved tilfældige Anslag (drivende Planker, Stammer o. s. v.) men at de, paa samme Tid som de forbøde Fjenden Passagen, spærrede Farvandet for egne Skibe.

For at undgaae denne Ulempe konstrueredes derfor nogle Torpedoer til først at explodere efter en vis given Tids Forløb. Dette opnaaedes ved en Tandhjulsforbindelse og en Skrue som bevægende Kraft, hvorfor de kun kunde anvendes i et strømfult Farvand, f. Ex. oppe i Floderne.

Tegningen (Fig. 8) angiver den omtrentlige Indretning af en saadan, seet fra oven. Torpedoen, *a*, er op-hængt i en Ramme, *b*. Denne har ved sin ene Side et Gestel, *c*, der tjener som Understøttelse og Tappeleie for flere Axler. Axlen *d* har for Enden en Skrue, der sættes i Omdreining af Strømmen. Ved Hjælp af Tandhjulet *f*, der forplanter Bevægelsen til Hjulet *g*, sættes Axlen, *h*, og derved atter Hjulet, *k*, i omdreieende Bevægelse. Hjulet *k* griber ind i et skrueskaaret Hylster, *m*, der be-

væger sig paa Axlen *n* og i Hylsteret *o*. Ved Bevægelsen fønes nu Hylsteret op, og i det Øieblik, det slipper Hylsteret eller Skruemoderen *o*, skeer der et Ryk i Maskineriet. Dette Ryk benyttes til at frem-



bringe Slaget, og ved den omtalte Torpedo saaledes, at den ene Ende af en Vægtstang, *p*, der presseses ind imod Skruen af en Fjeder, pludseligt blev fri ved Rykket, i hvilket Øieblik den anden Ende, *r*, slap en Hammer, *s*, der nu faldt ned og exploderede Torpedoen ved Hjælp af en Knaldhætte.

Ved en anden Slags Torpedoer, der lignede denne, var Opgaven løst kun ved en Tandhjulsforbindelse, saa at det sidste Tandhjul, hvortil Kraften forplantedes, paa sin Overflade havde en Knast, der, i det Øieblik den under Omdreiningen befandt sig paa et vist Punkt, bragte en Fjeder til at virke, hvorved Antændelsen skete ved Hammer, Piston og Fænghætte.

Saalænge Strømmen skulde være den virkende Kraft, havde denne Construction meget ringe Betydning paa Grund af de Vanskeligheder, enhver Praxis vilde frembyde: Forrustning, Forstopning, Dreining af hele Apparatet af Strømmen, Forandring i Strømmens Fart, Unøjagtighed i Reguleringen, Uvished om, naar det afgjørende

Øieblik skulde indtræde o. s. v.; men ved ganske at slaae over i Uhrmagerkunsten *) — til hvis Hjælpemidler Løsningen maatte tye — og erstatte den drivende Kraft ved Fjederkraften, vandt man gode Resultater. Man construerede da simpelthen et lille Uhrværk, hvori Slagværket spillede Hovedrollen, og satte dette i Forbindelse med Torpedoen. Følgende tre Anvendelser ville bedst vise, hvilken vid Mark, der er aabnet for Benyttelsen af saadanne. Ombord i et Dampskib, der var ladet med Krudt og beliggende ved City Point — Basis for General Grants Operationer imod Richmond og Petersburgh — kom en Mand og bad om Tilladelse til at tage med det til Washington, naar det afgik om en tre Timer. Tilladelsen blev ham given, og han lagde da en Sæk fra sig paa en lille Træbænk nær Skillevæggen til et Rum, hvori der var stablet Krudt, for at vende tilbage, naar Skibet skulde afgaae. Sækken var af Læder som de meget almindelige Sække, der benyttes, og Indholdet saaledes vanskeligt at opdage, især da den var lukket med en lille Hængelaas i Løbegangen der bandt for Sækken. 2 Timer efter sprang Skibet i Luften. Det var umuligt at forklare sig, hvorledes dette Uheld var opstaaet, og først ved Erobringen af Richmond fandt man uomstødelige Beviser for, at Explosionen var foraarsaget ved at Sækken indeholdt et Uhrværk, som til den forud bestemte Tid exploderede det nødvendige Krudt, placeret i Sækken, hvorpaa Skibets Explosion paafulgte.

Den 25de October 1863 passerede et Jernbanetog Strækningen fra Stevenson til Tautalon i Alabama, og kom over en der henlagt Torpedo. Denne sprængtes, men kun den sidste Vogn befandt sig over Torpedoen, og med Tabet af denne Vogn fortsatte Toget sin Fart; Enhver Forhindring paa Banesponene vilde have opvakt

*) Det er i Virkeligheden ogsaa en Uhrmager i Richmond, hvem Opfindelsen skyldes.

Mistanke, og man havde derfor taget sin Tilflugt til at anvende et Uhrværk her.

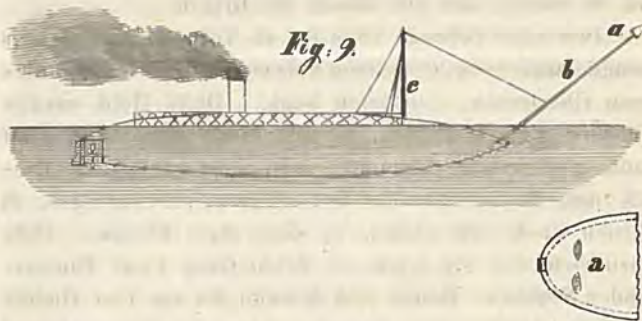
I 1864 opfangedes paa Mississippifloden en confoedereret Correspondance, hvori der indeholdtes en Tilla-delse fra Regjeringen til at oprette et hemmeligt Torpedo-Corps, der skulde tænde Oplag i Brand, sprænge Jernbanebroer, sænke Skibe o. s. v. Heri var ogsaa omtalt nogle nylig endte Støbninger, hvorved man havde frembragt Jernkasser, der skulde indeholde Krudtet, og som i det Ydre aldeles skuffende lignede almindelige Kulblokke. Anvendelsen af disse gav sig selv, uden at det foreøvrigt vides, at de ere blevne anvendte.

En sidste Anvendelse af disse var til svømmende Torpedoer, der af Strømmen skulde føres imod Fjendens Skibe. Det er imidlertid øiensynligt, at denne Anvendelse er altfor usikker, naar man seer hen til Explosionens ringe Virkningssphære, og der foreligger da ikke heller Beviser for, at de have været virksomme.

Det næste Skridt i Udviklingen vilde være selv at søge det fjendtlige Skib, der var udseet til Offer, befæste en Torpedo til det og sprænge det i Luften. Et saadant Forsøg udførtes med Held af en unionistisk Officeer, Lieutenant Cushing, som i en mørk Nat, den 28. Octb. 1864, anbragte en Torpedo under det confoedererede Vædderskib, Albemarle, der laae ved Bolværket i Plymouth, og sprængte den, hvorved Skibet sank. Øieblikkeligt sprang han overbord og blev reddet tilligemed 1 Mand, medens 2 druknede og 11 bleve fangne af den øvrige Besætning, 13 Mand, idet Baaden hvori han befandt sig, sank.

De Confoedererede byggede Torpedo-Baade. Disse havde »Cigarform«, og frembøde derved ikke alene ringe Modstand for Vandet, men kunde ogsaa haabe at bevæge sig ubemærket frem, da kun Lidet af dem ragede frem over Vandet. I sig selv var Fartøiet alt andet end sikkert, og kun amerikansk Forvovenhed og Energi kunde tænke

paa at benytte det. I Forenden af det var der reist en lille spinkel Mast, *c*, kun bestemt til derfra at hæve eller sænke et Spryd, *b*, (omtrent 20 Alen langt), paa hvis Ende Torpedoen, *a*, befandt sig. Denne havde, som viist i



3 Pistoner med Fænghætter. Under Bevægelsen fremad var Sprydet heist op. Naar man nærmede sig det fjendtlige Skib blev det nedfiredt saameget, at Torpedoen kom et Par Fod under Vandets Overflade.

Disse Torpedobaade forarsagede Blokadeescadrene en velbegrundet Frygt. Man maatte altid være parat til i et Øieblik at stikke Kjæden fra sig og altid have Dampen oppe, da Frelsen kunde afhænge af halve Minutter, naar man havde opdaget Baaden. Den størst mulige Agtpaagivenhed blev udfordret, og dog var det vanskeligt at opdage det lille, lave, graamaalede Fartøi, der lydløst bevægede sig frem i Vandet. I October 1863, Natten imellem 5te og 6te, nærmede en saadan sig til Pantserfregatten *New Ironsides*, der laae tilankers i Indløbet til Charleston Havn, S. Ø. for Fort Moultrie. Da man opdagede den, var den ikke 50 Alen fra Fregatten. Man raabte den an, men modtog til Svar en Geværsalve af nogle faa Mand, placerede paa Baadens Dæk, hvorved den vagthavende Officeer og tre Mand bleve dræbte. Umiddelbart derpaa fulgte Stødet og Explosionen. Imid-

lertid forblev Fregatten ubeskadiget, hvorimod Baaden, enten ved at den fik en Læk, eller ved at Vandsøilen, der hævede sig, i Forbindelse med Bølgegangen fyldte den, sank. Denne Baad der senere blev optagen, ligesom en ny og fuldfærdig, der gjordes til Bytte i Richmond, ere de eneste, der ere tilbage fra Krigen.

Den 17de Februar 1864 løb en Torpedobaad — hvis Længde angives til 30' — imod Skruecorvetten »Housatonic» foran Charleston; Corvetten sank. Dette Held maatte opfordre til nye Forsøg, og 6te Marts søgte den atter imod et Dampskib, Memphis, men i det afgjørende Øieblik maa Noget være kommet i Veien (det antages, at Skruen er bleven uklar), og den søgte tilbage. 18de April viste den sig igjen, og denne Gang imod Pantserbaaden Wabash. Denne stak Kjæden fra sig i et Øieblik og slap lykkelig bort, hvorpaa den i 60 Alens Afstand affyrede 2 Skud imod Torpedobaaden. Hvorvidt Skuddene traf, kan ikke angives; men Baaden sank med Mand og Muus.

Anvendtes Torpedoerne paa Landet, bestode de i Almindelighed af en svær Spidsgranat, *a*, med Spidsen vendt opefter. I denne fandtes en indskruet Tap med Fængsul, Knaldsats og en River, der endte sig i en opadgaaende Stift, *b*; over denne var der an-



bragt en løs Blikkapsel, hvis Bund kun var $\frac{1}{2}$ " over Jordens Overflade. Ved et Tryk paa Kapselen vilde Riveren drives ned og Torpedoen explodere.

Enten stode de enkeltviis saaledes, eller der var placeret flere samlede og et tyndt Brædt lagt over dem, hvorved man vandt, at et Tryk imellem dem ogsaa vilde fremkalde Explosionen. Da de hyppigt vare skjulte af opvoxende Græs, Ukrud o. s. v., vare de ikke lette at opdage, og baade foran Richmond og Savannah foraarsagede de Unionisterne flere Tab, der dog vare ringe. Men Fryg-

ten for dem var overordentlig stor, og lange Fronter fandt deres bedste Beskyttelse i denne Frygt. For at de confoedererede Soldater kunde finde Vei imellem dem, var deres Plads angivet ved smaae røde Flag paa 2 à 3' høie Stager, og næppe havde Unionisterne lært disses Betydning at kjende, før de Confoedererede med samme Vinkning men med mindre Udgift anvendte de omtalte røde Flag alene og sparede Torpedoerne. Som Beviis paa disses lette Antændelighed anførte General Michie, at ikke alene enkelte Explosioner havde fundet Sted ved Optagelsen uagtet al anvendt Forsigtighed, men at ogsaa en Hund, der en Dag satte efter en Fugl, bragte en af dem til at explodere.

Uagtet disse Oplysninger i mange Retninger ere ufuldstændige, turde de dog fortjene Opmærksomhed. Torpedoerne have rimeligviis en Fremtid for sig, og ere et Vaaben, der har størst Værdi for den, der skal forsvare sig, og som ved Energi og Opfindsomhed maa søge at bøde paa Kræfternes Ulighed.

Efterskrift af Redactionen.

Den overordentlige Ødelæggelse, Torpedoen har foraarsaget under den sidste Krig i Nordamerika, er sikkert for en Deel ukjendt her. Vi have derfor søgt at faae samlet en Liste over de Sprængninger og forsøgte Sprængninger, hvorom officielle Beretninger foreligge, og skjøndt den ikke er fuldstændig, vil den dog vise, at den ligefremme Skade, Torpedoen har anrettet, er ikke saa lidt større end der i ovenstaaende Artikel er angivet.

Iøvrigt er det let at fatte, at Torpedoer, uden at tale om den demoraliserende Virkning de øve paa Besætningerne, paa anden Maade kunne virke hæmmende paa en Fjendes Foretagender. Ved Charleston, hvor

Sydstaterne havde udsaaet en Masse Torpedoer, maatte saaledes Monitorerne, der vare paa Forpost, forsynes med løse Udbygninger paa Skroget under Vandet, for at disse skulde tage Stødet af, hvoraf Følgen blev, at de i Førveien langsomme Skibe manøvrerede høist maadeligt, og den Fare og det Tidstab, der var forbundet med at fiske efter Torpedoer, stillede de største Fordringer til Matrosernes Dødsforagt og Udholdenhed. Saa stort Afbræk gjorde Torpedobaadene Unionsescadren udfor Charleston, at den bekjendte Admiral Dahlgreen foreslog Ministeriet at udlove en Belønning paa 20—30,000 Specier for hver ødelagt Torpedobaad. Tydeligere end Alt vil dog følgende tørre Kjendsgjæringer tale til Gunst for det nye Vaaben.

1863 i Januar blev Unions-Kanonbaaden »Cairo« sprængt i Luften af en Torpedo paa Yazoo Floden. Skibet blev Vrag; nogle Mand saaredes, men da Skibet sank paa fladt Vand, reddedes Besætningen.

1863 i Februar ved Angrebet paa Fort M'Allister sprang en Torpedo under Unionsmonitoren »Montauk«. Skibet slap for alvorligere Beskadigelser, men maatte underkastes Reparation.

1863 i April ved Angrebet paa Fort Sumter sprang en Torpedo for Bougen af Unionsmonitoren »Weehawken«. Skibet havde den omtalte løse Udbygning at takke for sin Frelse.

1863 i Juni blev Unionsdampskibet »Baron de Kalb« ødelagt paa Mississippifloden af en Torpedo. Skibet Vrag, Besætningen reddet.

1863 i October laae den store Unionspantserfregat »New Ironsides« udfor Charleston. Kl. 9 om Aftenen angreb en Torpedobaad, ført af en forhenværende Unionslieutenant, Fregatten. Baaden blev bemærket kun en Minut inden Explosionen følte ombord. Vandmassen, der kastedes tilveirs, slukkede Fyrene i Torpedobaaden, hvis Besætning sprang overbord og reddedes. »New Ironsides« led Intet.

1864 i Januar gik Nordstatsmonitoren »Tecumseh« tilbunds med Mand og Muus, truffen af en Torpedo. Monitoren var den forreste af de Skibe, der under Admiral Farragut forcerede Indløbet til Mobile Bugt, og var særlig indrettet til Øiemedet.

1864 i Februar laae Unionscorvetten »Housatonic« paa Bløkode udfor Charleston. Klokken 9½ om Aftenen syntes den vagthavende Officeer at høre Støi; han sprang op paa Relingen og forklarede at have seet »Noget« komme imod Skibet. Nogle Minutter efter gik Corvetten tilbunds. Alle Mand paa Dækket bleve bedøvede, Chefen og en halv Snees Mand omkom eller saaredes. Heldigviis reddedes Størstedelen af Besætningen fra Reisingen. Skibet Vrag.

1864 i Marts laae Unionsdampskibet »Memphis« tilankers i Nord Edisto Floden (Syd Carolina). Klokken 1 om Natten opdagedes en Torpedobaad styrende mod Skibet. Et Øieblik efter var Baaden paa Siden, men en kraftig Gevær- og Revolverild standsede den. »Memphis« stak øieblikkeligt Kjæden fra sig. Torpedobaaden gjorde nok et Angreb, men kom uklar af det større Skibs Skrue. »Memphis« led Intet; Torpedobaaden, der var omrent 25 Fod lang, undslap.

Samme Nat opdagede Skibet »Acacia« en anden Torpedobaad og gjorde forgjæves Jagt paa den.

1864 i April sprængtes et Transport-Dampskib af en Torpedo ved Kysten af Florida.

1864 i April angrebes den store Unionscorvet »Wabash« af en Torpedobaad, men den vagthavende Officers Paapassenhed reddede Skibet, da Baaden blev skudt ned, inden den kom paa Siden af Corvetten.

1864 i April angrebes Unionsfregatten »Minnesota« af en Torpedobaad, der undkom efter at have bibragt Fregatten ubetydelig Skade.

1864 i Mai blev Unionsdampskibet »Commodore Jones« ødelagt af en Torpedo; Skibet Vrag, Halvdelen af Besætningen dræbt eller saaret.

1864 i August dræbtes og saaredes af Admiral Farraguts Escadre 14 Mand, der i Fartøier vare beskjæftigede med at fiske efter Torpedoer.

1864 i October ødelagde den 21aarige Unionslieutenant Cushing med en Torpedobaad det store Pantserskib »Albemarle« i Plymouth Floden (Nord Caroline). Skibet Vrag. Torpedobaadens, af 13 Mand bestaaende Besætning, omkom med Undtagelse af en Matros og Lieutenanten, der til Belønning avancerede en Grad og fik en Takskrivelse fra Congressen.

1865 i Januar sank Unionsmonitoren »Patapsco« udfor Charleston, ramt af en Torpedo. Skibet blev Vrag og 62 Officerer og Matroser druknede.

Farvandet var i Forveien nøiagtigt gennemsogt af tre Baade, og desuden havde »Patapsco« taget alle mulige Precautioner mod Torpedoer.

1865 i Marts sank Flagskibet »Harvest Moon«, udfor Charleston. Admiral Dahlgreen, der var ombord, troede først, at en Kjedel var sprunget. Skibet blev Vrag, men Besætningen blev reddet med Undtagelse af en enkelt Mand.

1865 i Marts sprængtes to Monitorer »Wilhawkie« og »Osage« i Luften af Torpedoer i Mobilebugt. Skibene bleve Vrag; Besætningerne havde 12 Mand Døde og Saarede, men reddedes, da Monitorerne sank paa kun et Par Favne Vand.

1865 i Begyndelsen af April ødelagdes samme Sted to Kanonbaade »Rodolph« og »Scotia« af Torpedoer og mistede 25 Døde og Saarede; længere hen paa Maaneden ødelagdes ligeledes to mindre Dampere »Althea« og »Ida« med et Tab af 13 Mand.

Uden at tale om mindre Ødelæggelser og ved blot at holde sig til Torpedoen anvendt mod de maritime Stridskræfter, see vi af denne ufuldstændige Liste, at i et Tidsrum af omtrent to Aar har dette nye Vaaben sendt ikke mindre end 5 Pantserskibe og 10 større og mindre Trædampskibe til Havsens Bund!

Lige overfor denne Række Kjendsgjæringer kan man ikke tvivle om, at det nye Vaaben har en Fremtid; og naar den amerikanske Marineminister, Mr. Gideon Welles, i et resumé over Søkrigsbegivenhederne har udtalt for Congressen, at: »Torpedoerne have været mere ødelæggende for vore Krigsskibe end alle Fjendens øvrige Ødelæggelsesmidler tilsammenlagte,« — fortjener denne Udtalelse at lægges paa Sinde.

For os, der leve paa Øer, adskilte ved ofte smalle Sunde, turde en udstrakt Anvendelse af Torpedoen være af stor Betydning for Forsvaret; men for at den skal kunne blive det, er det ikke nok at vi følge Vaabnets Udvikling paa andre Stæder; vi maae selv forberede os paa at bruge det gjennem praktiske Forsøg.

Især fortjene dog Torpedobaadene den største Opmærksomhed. De have ikke den Ulempe, som unegtelig klæber ved den stilleliggende Torpedo, at genere egne Bevægelser; de egne sig fortrinlig for vore Farvande, og det kunde vel være, at naar en Krig udbryder, og vi ikke kunne møde vor Fjende med lige Magt paa Søen, kunde et Par Torpedobaade, brugte med Mod og Dygtighed, bringe Balance tilveie.

Desværre have vi kun kunnet finde høist ufuldstændige Oplysninger om de i Amerika anvendte Baade. Den, hvormed Lieutenant Cushing ødelagde »Albemarle«, var den første af sex, som Unionen lod bygge efter Maskin-Inspecteur Woods Tegning. Disse Baade vare omtrent 40 Fod lange, 11 Fod dybe, førte en Kanon paa Dækket og havde en Skjærm til Beskyttelse af Mandskabet mod Riffelkugler. De gjorde ingen Støi; kunde have en Uges Brændsel ombord og vare bestemte til at løbe henved 10 Miils Fart. De kostede ikke over 5,500 Dollars Stykket. Senere byggede Unionen en større Torpedobaad ligeledes efter Mr. Woods Tegning. Den kaldtes først »Stromboli« og er siden omdøbt til »Spuyten Devil«. Den er omtrent 75 Fod lang, 16 Fod bred,

stikker 6 Fod, gjør mellem 6 og 7 Miils Fart, er deelviis pantsret og armeret med en Bombekanon. Bommen til Torpedoen er ikke til at løfte og affire, men til at fure ud indvendig fra. Indretningen have vi seet saaledes beskrevet: Der er forude to vandtætte Døre; i den indre Dør findes et sphærisk Led (ball-joint or spherical joint) igjennem hvilket Bommen, der kan fures 25 à 30 Fod ud, vandrer. Fremgangsmaaden er nu følgende: den ydre Dør lukkes; Vandet udpumpes af Rummet mellem Dørene; den indre Dør aabnes, og man gaaer ind og fastgjør Torpedoen paa Enden af Bommen; den indre Dør lukkes, den ydre aabnes og Bommen fures ud ved Hjælp af et Maskineri. Naar Torpedoen er sprængt, fures Bommen ind, den ydre Dør lukkes, Vandet pumpes ud o. s. fr. som før. Det anføres, at man paa denne Maade kan sprænge en Torpedo hvert fjerde Minut. Prisen for »Spuyten Devil» angives til circa 100,000 Dollars.

Der er saaledes en stor Forskjel i Bekostningen paa den første og sidste Torpedobaad, som formeentlig væsentlig er fremkaldt ved Bestræbelsen for at faae et Fartøi, der ydede Besætningen større Betyggelse under Udfarten, og som ikke selv var udsat for at ødelægges ved Torpedoens Sprængning. Saavidt vi des, har der ikke været Leilighed til at prøve den større Torpedobaad mod Fjenden, men for de smaae, billige Baades Anvendelighed have vi seet et glimrende Beviis, og vi ere overbeviste om, at der i vor Marine vil være Officerer og Folk nok som villigt ville vove, hvad Lieutenant Cushing og hans Folk vovede.

Regjeringen kan vistnok uden Vanskelighed faae paalidelige og fuldstændige Oplysninger om disse Smaa-baade, og man bør ikke betænke sig paa at anvende 20—30,000 Rdl. til Bygning og Prøve af et Par af dem.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

(Fortsat).

Saasnart den saarede Hval dykker ned, trækkende Harpunlinen med sig, viser man strax i Fartøiet et Flag for at underrette Kammeraterne ombord i Skibet om, at man har fast paa Dyret. Dette er Tegn for alle de øvrige Fartøier til at forlade dette saa hurtigt som muligt og ile den »faste Baad« til Hjælp, og ved Raabene: »Hval, Hval« eller »Fald, Fald« kaldes derfor alle Mand uopholdeligt paa Dækket. Undertiden komme de af Folkene, der have været tilkøis, næppe meer end halvpaaklædte op; men der er ikke Tid til at gjøre Toilet; selv om Thermometret staaer under Frysepunktet maae de i Fartøierne som de gaae og staae. Ligge flere Skibe samlede, heiser det, hvis Baad har faaet Harpunen fast i en Hval, øieblikkelig Flag under Gafflen, og herved er, efter »Grønlandsk Ret«, dets Fordring paa Dyret meddeelt til Alle og tillige anerkjendt af Alle. Man har kun faa Exempler paa, at denne er bleven krænkert, og det har da altid været Englændere, der have handlet imod den almindelige Skik og Brug.

Den harpunerede Hval søger i Reglen næsten lodret ned mod Havbunden, for at undgaae sine Fjender; kun

sjældent søger den at redde sig ved at løbe langs Vandskorpen, men oftere, naar der er lismarker i Nærheden, søger den Tilflugt under disse. Scoresby angiver at have observeret den Fart, hvormed Hvaler have løbet de første 300 Favne af Linen ud, til at være mellem 8 og 9 Miil i Vagten, og i Reglen ere samtlige et Fartøis 6 eller 7 Liner udløbne i 8—10 Minutter. Er der derfor ingen Baad i Nærheden, der kan komme »den faste Baad« til Hjælp ved at knobe nye Liner til dennes, seer det galt ud, og manges Gang gaaer Harpun og samtlige Liner, ja endog Fartøiet derved tabt. Harpuneren i det faste Fartøi maa omhyggelig paasee, at Linen løber fuld- stændig klar ud; thi kommer den nogetsteds i Bekneb, kunne de største Ulykker skee, hvis man ikke øieblikkeligt faaer den kappet. — Saaledes blev for nogle Aar siden et Fartøi fra et af de i Flensborg hjemmehørende Skibe, ved at Linen var bleven uklar, halet under Vandet af Hvalen, og hele Besætningen omkom. Baaden blev imidlertid bjerget, da Hvalen samme Dag blev harpuneret og dræbt af en engelsk Hvalfanger, der strax sendte Baaden tilbage, og endog, efter samme »Grønlandske Ret«, som vi tidligere have omtalt, kun tog den halve Hval for sin Part, medens Flensborgeren fik den anden*). — For imidlertid at hæmme Hvalens Flugt saa meget som muligt, tager Harpuneren et, to eller flere Tørn med Linen om den i Stevnen af Baaden staaende Pullert, og Frictionen bliver herved ofte saa voldsom, at der gaaer Ild i denne, hvorfor den stadig maa overhældes med Vand**). Begynder det at skorte en Baad paa Line,

*) Scoresby omtaler II. D. pg. 518 en Retssag, der opstod mellem Capitainerne for to engelske Skibe i en ganske lignende Anledning, men hvor Domstolenes Kjendelse gik ud paa, at Baaden vel skulde tilbageleveres, men Harpun, Line og Hval derimod tilfalde den, der havde dræbt Dyret.

**) I de Fartøier, som det danske Fiskeriselskab og Amerikanerne bruge til deres Hvalfangst under Island, er Linekassen og Pullerten

reises en Aare som Mast, og eftersom Trangen bliver større og større kommer der ofte een, to, tre ja selv fire til. Af de andre Baade ile derfor een eller to den faste til Hjælp, faae deres Liner knobede til dennes og hage sig derpaa fast til den, for ved at slæbe med at forøge Modstanden, medens de øvrige indtage Positioner i Nærheden af det Sted, hvor man antager, at Hvalen vil vise sig.

Det saarede Dyr bliver længere under Vandet end det usaarede, som oftest mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ Time. Jo større den Fart er, hvormed det bevæger sig, jo større den Dybde, til hvilken den stiger ned, og jo længere den Tid, det forbliver under Vandet, desto større er dets Udmattelse, naar det atter viser sig, og desto hurtigere kan man have Haab om at faae det dræbt. Saasnart det atter viser sig, roes de Fartøier, der ikke have fast, saa hurtigt som muligt hen til Stedet, og man søger at faae anbragt endnu en eller flere Harpuner, eftersom det er en mindre eller større Hval, man har for sig. Det forfulgte Dyr dykker atter ned, slæbende foruden den første Baad endnu de andre, som have faaet fast, efter sig, men nu kan det ikke blive saa længe nede som tidligere, det maa snart atter op for at drage Aande, og dette benytte dets Fjender sig af til at kaste det de skarpslebne Lændsere i Livet, idet de søge at ramme saa nær som muligt ved de ædlere Dele. Hver Gang det viser sig, forøges Lændestikkens Antal, og ved det Blod, det herved mister, gaaer det sit Endeligt hurtigt imøde. Man har en falsk Forestilling, naar man troer, at Harpunen dræber Hvalen; de ubetydelige Kjødssaar, denne fremkalder, kunne umulig tage Livet af en saadan Colos, det er Lændserne, der ere de sande Mordvaaben.

anbragte agter, og Linen, der derfor af Baadstyreren maa kastes om denne sidste, vises derfra over alle Aarerne gennem et Jernklyds eller en Kjæbe for.

Harpunen med den vedhængende Line udmatter Dyret, ophidser dets Blod ved Angsten og Anstregelserne, det gjør for at blive den kvit, viser Forfølgerne Veien og formindsker dets Iilfærdighed, naar det først begynder at mattes. Foruden Lændserne virke ogsaa det uhyre Tryk, som Vandmassen, i den Dybde Hvalen stiger ned til, og som sikkert undertiden kan anslaaes til c. 7—800 Favne, til at dræbe det umaadelige Dyr. Blodkarrene sprænges, Hvalen begynder at blæse Blod ud sammen med Vandet, men det varer ikke længe før dette sidste ophører at vise sig, og nu er det en tyk Blodmasse, der kastes i Veiret og som farver Havet rundt om. Efterhaanden standser Farten, de bugserede Baade kunne allerede begynde at hale ind paa Linerne, men dog maae de endnu vogte sig for at komme Hvalen for nær; thi det døende Dyr pidsker med krampagtig Kraft Havet med sine Finner og sin Hale, knusende Alt, hvad der kommer indenfor disses Omraade. Tilsidst ophøre dog ogsaa disse Bevægelser, Colossen vender Bugen eller Siden i Veiret og er død. Høie Jubelskrig hilse denne Begivenhed, og man gaaer strax igang med, hvis Skibet ikke kan seile hen til Hvalen, da at bugsere denne til Skibet.

Den Tid, der medgaaer fra man har sat den første Harpun fast i en Hval, og til denne er død, er høist forskjellig. Scoresby angiver Medium af Tiden, han har anvendt til at fange 12 store Hvaler, til 67^m for hver, men siger ogsaa at have i 16 Timer havt Harpuner fast i en Hval uden dog til Slutning at faae denne, ligesom det og undertiden er hændet under Spitsbergen, at Hvalen har taget sin Tilflugt til et eller andet aabent Hul i en stor Iisflage, hvorhen Baadene ikke kunde følge den, og derved har undgaaet sine Forfølgere i endnu meget længere Tid. Man har paa den anden Side ogsaa Exempler paa, at en stor Hval er bleven dræbt i mindre end $\frac{1}{2}$ Time, ja selv paa 15 Minutter; dog hører dette sidste vistnok til Sjældenhederne.

Vi have nu omtalt den i de arctiske Farvande almindelige Fremgangsmaade for at bemægtige sig Hvalen. De locale Forhold ere imidlertid ikke altid saaledes, at man kan bruge denne; meget ofte lægger Isen betydelige Hindringer i Veien, ja umuliggjør undertiden endog for Hvalfangeren at sætte sig i Besiddelse af det dræbte Dyr. Det vilde imidlertid her blive for vidtløftigt at gaae ind paa alle de Variationer i Fiskeriet, som Localiteterne kunne føre med sig, kun det ville vi tilføie, at hvis Hvalen søger ind under en større Iismark og dør under denne, er det meget vanskeligt at faae fat i den. Kan man finde Stedet, hvor den ligger, og Isen ikke er for tyk, gjennemsauger man den her, afskjærer Dyrets Hale, betynger Linen med Vægt, og bringer derved Hvalen til at synke, hvorpaa man fraborde haler ind paa Linen. Undertiden kan man ogsaa blive nødsaget til at affændse Hvalen, hvor den ligger, men man gjør det kun nødigt, thi det tager megen Tid og koster megen Uleilighed, inden man da faaer Spækket og Barderne bragt ombord. I tidligere Dage, før man blev ret fortrolig med Iisseiladsen, kappedes altid Linen, saasnart Hvalen tog sin Tilflugt til Isen, nu derimod gjøres det aldrig, men adskillige Tusinde Favne Line gaae ogsaa tabt derved; thi, kan man ikke som ovenberørt komme til Hvalen, er der ikke Andet for, end at prøve paa at trække den fri fra Isen ved at give Harpunlinerne til Spils og hive indtil enten Hvalen kommer frem, Harpunen rives ud, eller, hvad der langt fra er sjældent, Linerne sprænges og gaae tabt tilligemed Harpuner og Hval.

Naar Bugseringen af Hvalen til Skibet skal foregaae, afskjærer man det meste af de store Haleflige, og med en et Par Fod lang Kniv (den saakaldte Halekniv) stikkes et Hul i det Tiloversblevne, hvorigjennem man da fastgjør Bugseertouget, eller ogsaa fæstes dette med Rendestik indenfor Stumperne af Fligene. Finnerne gjennembores ligeledes og sammenbindes over Bugen, og efterat

have fastgjort Hvalen til Agterstavnen af en af Baadene, med Halen forefter, da man derved langt lettere slæber det store Dyr, end naar det vendte Gabet i Bevægelsens Retning, gaaer man i Gang med at kappe samtlige faste Harpunliner saa nær som mulig ved S sammensple-ningen med Forløberen (hvorpaa de indhales hver til sit Fartoi) og derefter med at bugsere Hvalen ombord, hvilket udføres af samtlige Fartøier roende paa Linie, det ene agtenfor det andet.

Langs Siden af Skibet placeres Hvalen med Hovedet agter- og Halen forefter og sikkres her ved Takler til Masten og en Pertline eller Kabeltoug om Halen op over Bakken. Tidligere lod man gjerne Hvalen blive liggende paa Siden af Skibet en Dag eller to, da den derved kom til at flyde lettere paa Vandet, nu derimod gaaer man øieblikkelig igang med Flændsningen.

En 2—3 Fod bred Strimmel Hud og Spæk, der gaaer rundt om hele Hvalen mellem Finnerne og Hovedet, alt-saa om man saa maae kalde det ved Halsen, benævnes »Kæntrestykket«, fordi Dyret ved det bliver dreiet rundt, naar Flændsningen skal foregaae. Efter at dette nemlig er løsnet paa den Deel af Hvalen, der vender op efter, hugger man deri en meget svær Gie, den saakaldte »Kæntregie«, der gaaer til Toppen af Stormasten og hvis Løber vises til Spils, og nu har man det i sin Magt at dreie Colossen rundt, hurtigt eller langsomt som man vil. Harpunererne gaae nu, forsynede med »Spore« under Støvlerne, for at kunne staae bedre fast, ned paa Dyret, og efter Spækskjærernes Anviisning giver man sig ifærd med at skille Spækket fra Kroppen ved Hjælp af de saakaldte Spæk-Spader og Spæk-Knive. Man afskjærer det i aflange Stykker paa $\frac{1}{2}$ —1 Tons Vægt, og naar et saadant er løsnet, hiver man det, ved Hjælp af Takler, ombord, hvor det paa Dækket modtages af andre af Skibets Folk, der skjære det i mindre Stykker, omtrent 1 Fod i Cubus og derpaa lange det ned i Lasten, hvor

2 Mand, de saakaldte "Spækkonger", modtage det og stuve det i Flændsgattet, den midterste Deel af Lasten, der i den Anledning er gjort ryddelig.

Naar alt Spækket er taget fra Bugen og Underkjæben, dreier man Hvalen rundt ved Hjælp af Kæntregien, saaledes at Siden kommer opefter. Man fortsætter her den samme Proces som tidligere og saa fremdeles til alt Spækket er fjernet. Naar man kan komme til det, afskjærer man Barderne og Kjæbebenene og heiser dem ombord, hvor de første, ved Hjælp af Kiler, deles i Stykker paa 5—10 Blade hver. Tilsidst heiser man Kæntrestykket, der kan have en Længde af maaskee 30 Fod, indenbords, og nu lader man Hvalkroppen, der ikke længer har nogen Værd, drive, et Bytte for Bjørnene, Haierne og Søfluglene. Er det en flink og øvet Besætning, man har, kan en stor Hval flændses i 3—4 Timer, men i modsat Fald kan det ogsaa tage 20—24 Timer at faae det Arbeide gjort*).

I samtlige amerikanske Skibe, beskjæftigede med Hvalfangst i Sydhavet, bruger man at afbrænde Trannen ombord, og herved vindes ikke ubetydelig Plads da 3—4 Tønder Spæk kun er liig 2—3 Tønder Tran. I de arktiske Farvande benyttes derimod aldrig denne Fremgangsmaade. Siden Tranbrænderierne paa Spitsbergen og Jan Mayn bleve nedlagte, da Hvalerne fjernede sig fra disse Landes Kyster, bliver al det Hvalspæk, der ind-

*) Capitainlieutenant Hammer brugte ifjor en anden Fremgangsmaade for at aflændse de Hvaler, han fangede; navnlig betjente han sig ikke af Kæntregien som her anført, men derimod af en Gle i Kjæde om Finnerne. Folkene gik ikke ned paa Hvalen for at løse Spækket, men udførte dette Arbeide fra Stillinger udenbords, og hele Overdelen af Hvalens Hoved toges ind paa Dækket, ligesom Spækket strax, naar det kom ombord, skares i lange, smalle Strimler. Den ovenfor anførte Fremgangsmaade er saaledes, som den skildres af Scoresby og de gamle hollandske Hvalfangere og saaledes, som den endnu udføres af Englænderne i Davis Strædet og under Spitsbergen.

vindes i disse Egne, bragt usmeltet til Europa, og først her udkogt, ja end ikke Hvalbarderne blive tilbørlig rensede, men komme hjem ligesom de ere udskaarne af Dyret. Efter at Spækket er blevet stuvet i Flændsgattet, bliver det, naar Tid og Leilighed tillader det, atter taget frem, skilt fra de Kjød- og Muskelpartikler, der muligviis kunne hænge ved det, afskaaret fra den vedhængende Hud, deelt enten ved Hjælp af store Knive i mindre Stykker eller paa en Maskine skaaret i 2—3^{te} lange og omtrent lige saa brede Strimler, og derpaa stuvet i store Jernbeholdere, bestemte til samme Brug.

Kjæbebenene, der samlede kunne danne en Bue paa 20 Fod og derover, stiller man ombord op ad Masten med Ballier under og forstøtter dem saaledes. Naar Skibet paa Hjemreisen kommer i et mildere Klima, ville ikke ubetydelige Kvantiteter Tran drive ud af dem. Har man ikke Plads til dem paa Dækket, stoves de nede i Lasten, for ved Hjemkomsten at blive fremtagne og udkogte. Ogsaa Tungen er meget tranholdig, og hele Underkjæben udgjør saa godt som eet Stykke Spæk.

Det Udbytte, man kan have af en Hval, er høist forskjelligt, og beroer ikke alene paa Dyrets Størrelse, men ogsaa paa Aarstiden og Foderpladsen. Spæklagets Tykkelse varierer fra 8—20 Tommer, og en stor Hval kan give indtil 200—250 Tønder Tran, dog overstiger det meget sjældent det første Tal. Finhvalerne, som de herfra nu udrustede Expeditioner gaae ud efter, give sjældent meer end 70—80 Tønder Tran, og det endda kun naar det er fuldt udvoxne Dyr. I Reglen falde Barde-Hvalerne større i Davis Strædet, end under Spitsbergen, og Gjennemsnitsudbyttet af samtlige, i forrige Aarhundrede af Hollænderne paa førstnævnte Sted fangede, var omtrent 140—150 Tønder Tran^{*)}. Nu seer man sjældent eller aldrig den grønlandske Hval (Balæna my-

^{*)} Nieuwe Beschryving des Walvisvangst. II. D. pg. 98 o. fg.

sticetus) af den Størrelse som tidligere, hvor 80 Fod i Længde var ganske almindeligt, hvis man i denne Henseende kan troe de gamle hollandske Beretninger, og den længste Hval, som Scoresby, der dog har været med til at dræbe 322 Stk., har seet, maalte ikke over 60 Fod*): Det fuldt udvoxne Dyrs største Omfang er mellem 30 og 40 Fod.

Værdien af Trannen har varieret meget betydeligt i det sidste Aarhundrede, som man vil see af efterfølgende Liste over Priser givne i England pr. Ton (til 252 Gal.).

1720: c. 12 £ pr. Ton.	1813: c. 60 £ pr. Ton.
1742: - 14 - - -	1814: - 32 - - -
1743: - 18 - - -	1830: - 42 - - -
1801: - 50 - - -	1834: - 20 - - -
1807: - 21 - - -	1866: - 45 - - -**).

Siden den har ophørt at spille nogen Rolle som Belysningsmiddel, finder Trannen nu sin største Anvendelse i Garverierne og Maskinværkstederne.

Barderne, hvis Antal i en udvoxen Hval udgjøre over 600 Stk., sidde som bekendt alle i Overkjæben. Efter deres Størrelse benævne Hvalfangerne meget almindeligt Hvalerne, saaledes at en 4, 6, 8, 10 eller 12 Fods Hval vil sige en Hval, hvis længste Barde har denne Størrelse. Barderne paa unge Hvaler ere ofte ikke $\frac{1}{2}$ Fod lange, og den største Længde, man kjender, er 15 Fod, men allerede 13' skal være meget sædvanlig. De længste Barder sidde midt i Munden, og herfra aftage de i Størrelse saavel ind- som udefter. Paa det bredeste, ved Ganen, kunne de være 10—12 Tommer. De benævnes Maals- eller Undermaals-Barder, eftersom de holde over eller under 6 Fod i Længde, og af hver har en Hval af

*) Scoresby. I. D. pg. 451.

***) Tildeels efter Leslie og Jamesons: Narrative of discovery and adventures in the polar seas and regions. 14th ed. Edinburgh 1843.

Middelstørrelse omtrent 300 Stk. De første betales ikke ubetydeligt høiere end de sidste. Den samlede Vægt af en Hvals Barder beløber sig undertiden til $1\frac{1}{2}$ Tons, (1 Tons = 2035 Pd.) og veier den længste Barde 7 Pd., kan man gjøre Regning paa at faae et Udbytte af omtrent 1 Ton.

Har Prisen paa Trannen varieret betydeligt i det sidste Seculum, gjælder dette i en endnu høiere Grad om Barderne, hvis Anvendelse, navnlig i Modens Tjeneste, som Fiskebeen, til sine Tider har givet dem en næsten fabelagtig Værdi. I forrige Aarhundrede skal den engang (jeg seer mig ikke istand til at angive Aarstallet) være stegen til 700 £ pr. Ton*), altsaa omtrent 3 Rdl. pr. Pd., men iøvrigt kan efterfølgende Liste tjene til at vise, at, rimeligviis paa Grund af Bardehvalernes Sjældenhed nu for Tiden, disse høie Priser ere godt ifærd med at komme igjen.

1763 betales i England c. 500 £ pr. Ton Barder.

1782	"	"	"	155	"	"	"	"
1813—18	"	"	"	90	"	"	"	"
1822	"	"	"	220	"	"	"	"
1830	"	"	"	380	"	"	"	"
1865	"	"	"	540	"	"	"	"**).

I Frankrig, hvor vistnok det største Kvantum Hvalbarder consumeres, var Prisen i 1842 omtrent 3 fr. pr. Kilogram; i 1849 betales det med 5 fr. og i 1856 endog med $6\frac{1}{2}$ fr. pr. Kilogram. Dette sidste Aar indførtes 342160 Kilogrammer Hvalbarder til franske Havne***).

Førend dette Afsnit slutes, ville vi, for at give de af vore Læsere, der maatte interessere sig for det, et Begreb om, hvilke forbausende Kræfter en Hval kan have, og for at illustrere vor tidligere Beskrivelse af Fangsten,

*) Ibid.

**) Ibid.

***) Dictionnaire universel du commerce. Paris 1861.

tillade os at anføre et enkelt, rigtignok usædvanligt Exempel paa denne, taget fra Scoresbys bekjendte og alt saa ofte citerede Værk.

Den 25de Juni 1812 blev en Hval harpuneret fra en Baad, høfende til Skibet »Resolution« af Whitby, ført af Scoresby junior selv. Hjælp blev hurtig ydet, og en anden Baads Liner i Løbet af nogle faa Minutter forenede med den førstes, medens de øvrige Fartøier indtog Positioner for denne, i den Retning, man antog Hvalen havde taget, og i hvilken den atter vilde vise sig. Efter omtrent $\frac{1}{4}$ Times Forløb gjorde den første Baad, til Alles Forundring, med en Aare Signal for at være i Trang for Liner. Da Skibet var i Nærheden, styrede dette øieblikkeligt hen efter Baaden for at yde den Hjælp med et Reserve-Fartøi, der endnu var ombord, men førend det naaede derhen, havde man i »den faste Baad« allerede reist 4 Aarer som Tegn paa den yderste Nød. To eller tre Mand saaes paa samme Tid siddende heelt agter for at trykke Agterenden ned, — men uden Nytte; thi Forstevnen var ved Linens Kraft halet heelt ned til Vandskorpen — og Harpunereren var fuldkommen indhyllt i Røg og Damp, fremkaldt ved Linens Friction om Pullerten. Da man med Skibet var naaet indtil næppe 150 Alen fra Baaden, saae man Folkene i denne gjøre Forberedelser til at forlade den. De kastede deres Stortrøier op paa de nærliggende Iisflager — Aarerne bleve lagte ned — Folkene sprang overbord — Baadens Boug begravedes i Søen — Agterenden hævedes lodret i Veiret og forsvandt derpaa ogsaa, — man havde »givet Hvalen Baaden«.

Ved dette Udtryk forstaaer man den frivillige Opoffelse af et Fartøi, naar man derved har Haab om lettere at komme i Besiddelse af Hvalen, og Muligheden af atter at faae baade Baad og Liner tilbage udelukkes ikke derved. I dette Tilfælde havde Harpunereren gjort Linen fast om Øiebolten i Bougen af Fartøiet. Baade

han og det øvrige Mandskab bjergede sig op paa den nære Iis; thi ingen af de andre Baade vare i Nærheden til at optage dem. Det er nemlig noget saa usædvanligt, at en Hval løber mere end to Baades Liner ud, at man ikke havde taget i Betænkning at lade »den faste Baad« uden yderligere Assistance end den, den alt havde faaet.

Efter at Folkene vare bjergede, pressede Skibet Seil i den Retning, Hvalen havde taget, og arbeidede sig gennem flere snevre og bugtede Løb i Isen. Imidlertid havde man i de øvrige Baade faaet Øie paa det flygtende Dyr og øieblikkelig begyndt en almindelig Jagt paa det, og med saa godt Held, at man i Løbet af en Time havde 3 Harpuner fast i det. Man troede nu at være sikker paa Hvalen, men man blev skuffet i sine Forventninger; thi Dyret dykkede under en stor Iisflage, og da den anden Baad ingen Assistance kunde faae, saae Harpunereren sig nødsaget til at lade sin Line gaae, efter dog først at have gjort den fast til et mindre Iisstykke. Den sprang imidlertid, og et Øieblik efter glippede den anden af de to Harpuner, saa at kun en enkelt Baad endnu havde fast i Hvalen. Med umaadelig Fart blev denne slæbt igjennem Vandet og mellem den spredte Iis, af hvilken Stykker, der havde været store nok til at fortøie et Skib ved, hvirvledes rundt, som vare de Nøddeskaller, ved Dyrets umaadelige Styrke. Da man havde stukket 14 Liner ud, eller med andre Ord omtrent 1680 Favne, fra denne fjerde Baad, blev Linen imidlertid uklar og sprang, og Hvalen flygtede anden Gang, medtagende den sunkne Baad og 28 Liner, tilsammen af $\frac{1}{2}$ danske Miils Længde og tilligemed Fartøiet repræsenterende en Værdi af over 150 £. Den Modstand, som disse Gjenstande maae have gjort mod Vandet, maa have været meget betydelig, da Linernes Vægt alene beløb sig til 35 Centner.

Noget efter at man atter var gaaet Glip af Hvalen, opdagedes den imidlertid paany i næsten 2 Kvart Miils Afstand, og Jagten begyndte atter, dog næsten uden Haab om lykkeligt Udfald; thi man havde nu kun een Baad med 6 Liner og to hver med to Liner, klare til at drive denne med. Efter under Pres af Seil at have forfulgt Dyret en 5—6 Kvartmiil, kom man det endelig atter saa nær, at Fartøjerne kunde udsendes efter det; det blev imidlertid disse vaer, dykkede atter, og ethvert Haab om nu at faae fat i det, blev opgivet. Imidlertid seilede man endnu omtrent $\frac{1}{4}$ Miil i den Retning, man antog det havde taget, og var herved saa heldig atter at støde paa det. I et Øieblik vare tre Harpuner fast i det og flere Lændsere bleve med Held anvendte imod det: dets Kraft var brudt ved de foregaaende Anstregelser, det overgav sig til sin Skjæbne, modtog de dræbende Saar næsten uden Modstand og bukkede tilsidst under næsten uden Kamp; men den Kraft, det tidligere havde udviklet for at værne om sit Liv, havde ogsaa været større end Scoresby nogensinde har truffen den hos en Hval. Og dog var den ikke nogen stor Hval, kun en $9\frac{1}{2}$ Fods (Barde-Maal). Ialt løb den næsten 6 engelske Miil Line ud, og af disse forlistes, tilligemed den sunkne Baad, der rimeligviis er bleven under en Iisflage, omtrent de 2 Miil.

(Fortsættes).

Om oversøisk, særlig amerikansk Fragtfart,
nærmest med Hensyn til Danskes Deeltagelse.

Af Holger T. Foss.

Hvad enten man betragter de store Fragtfarter fra et almindeligt politisk eller udelukkende nationaloeconomisk Standpunkt, forekommer en livlig Deeltagelse deri af danske Skibe, Søfarende og Rhedere særdeles ønskelig. Et kraftigt Søværn betinges blandt andet, og ikke mindst, af talrige, fra den tidlige Ungdom søvante, Skibsmandskabers Tilstedeværelse under det hjemlige Flag; men man kan ikke gjøre Regning paa at beholde saadanne, medmindre vi have en egen Handels-Seilflaade, som er stor nok til at beskjæftige Størstedelen af de mange Unge, der voxe op rundt omkring i vort Ørige, drømmende om Æventyr paa lange Reiser og rede til at søge langveis Koffarditjeneste udenlands, saafremt den ikke bydes dem herhjemme. Paa den anden Side bør især det fremhæves, at Skibsfart, der er en os ligesom af Naturen anviist Erhvervskilde, i høiere Grad, end mangan nu blandt os fremkunstlet Industri, kan bidrage til Nationalvelstandens Forøgelse. Der findes desuden blandt vore Næringsdrivende altid Adskillige, hvis Lyst, Indsigter eller Pengekraft kalder dem til en mere omfattende Virksomhed i Productudvexlingens Tjeneste, end den, vor egen af Naturen begrændsede Omsætning tilsteder; disse ville ved Udvandring eller Passivitet — der fore-

ligger Exempler i begge Retninger — unddrage sig Arbeidet i og for Fædrelandet, forsaavidt de ikke mene paa en betryggende Maade herhjemmefra at kunne tage Deel i Verdenshandelen.

Det træffer sig nu saaledes, at dette dobbelte Krav, for at fyldestgøres, stærkt peger hen paa en udvidet Deeltagelse i de store oversøiske Fragtfarer, der fornemmelig drives ved Hjælp af Seilskibe. Vor egen Handel, der nu er, og af naturlige Grunde for en stor Deel vil vedblive at være afhængig af og knyttet til de store europæiske Handels-Midtpunkter, benytter fortrinviis ikkun korte Søveie; Vareførselen til og fra vort Land maa derfor i en overveiende Grad tilfalde Dampskibe, ialfald saalænge disse lade sig nøie med saa ringe Fortjeneste, som nu omstunder; desuden medfører Omsætningens Beskaffenhed, at en Deel af Vareførselen maa komme et eller andet fremmed Handelsflag til Gode. Men Dampskibe og udenlandske Skibe afgive ingenlunde tilstrækkelig Leilighed til Uddannelse og Bevarelse af en talrig og dygtig i Søværnet anvendelig Sømandsstand. Et stik modsat Resultat kan endog blive Følgen af at mangle en egen passende Handels-Seilflaade. Og hine i deres Sphære fremragende Mænd skjønnes ikke paa nogen sikkrere og almeennyttigere Maade at kunne indtage deres Plads i den store Omsætning, end ved Oprettelsen af Filialer i de store europæiske Ind- og Udførselshavne. Men Erfaringen lærer, at slige fjerne, til Hjemmet knyttede og af dette afhængige, Etablissementer, der kunne tjene Moderlandet istedetfor Colonier, naturligst og hurtigst opnaaes og fremstaaer ved den Indsigt og de Forbindelser, som Deeltagelse i den store Fragtfart medfører.

Med Føie kaldes det af Productudvexlingen mellem Verdensdelene betingede Seilskibsøre stort. Der gives intet Hav og snart ingen Kyststrækning mere paa vor Klode, hvor der ikke allerede er eller med Tiden kan ventes at udvikle sig Fragtfart; overalt arbeides der med

mere Forstand end nogensinde paa at forbedre Productions-Evnen og mangfoldiggjøre de til Udvexling passende Frembringelser; og intetsteds haves, trods Dampskibsindustriens mærkelige og hurtige Opsving, noget hensigtsmæssigere Redskab for den langveis Vareførsel, end det velseilende, stærktbyggede og godtforsynede Seilskib, saaledes som dette netop kan findes blandt os.

I den store Fragtfart bør der skjelnes mellem to Hovedgrene, nemlig den Fart, der foregaaer mellem fjerne Dele af hver enkelt Verdensdeel — den store Kystfart — og den Fart, der finder Sted indbyrdes mellem de forskjellige Verdensdele — den egentlige oversøiske Fart. Begge disse Grenes Betydning for et hvilket som helst Handelsflag er ikke alene betinget af vedkommende Handelsflaades Beskaffenhed og Størrelse, eller af den Om-sorg, dens Regjering viser for at fremme og lette internationalt Samkvem overhovedet, men ogsaa af den høiere eller lavere Grad af kommerciel og politisk Selvstændighed eller Udvikling, som de Lande besidde, hvis Kyster og Havne beseiles. Saaledes kunne — for at anføre et Par Exempler i sidstnævnte Retning — danske Skibe ikke vente at faae nogen betydelig Andeel i Fragtfarten mellem Asien og Europa, eller omvendt, saalænge Englændere og Hollændere, der selv have mange og gode Skibe, udøve de overveiende Handels-Indflydelser og indtage mægtige politiske Stillinger i Syd- og Østasien, hvorimod den østasiatiske meget omfangsrige Kystfragtfart frembyder en Virkekreds under nogenlunde lige Betingelser, saalænge navnlig China's og Japan's indfødte Handlende ikke fortrænges eller disse Landes politiske Selvstændighed ikke omstødes af de store Sømagter til eget Bedste.

Forholdene i Amerika ere i denne Henseende ubetinget gunstige, hvorfor vi ogsaa hyppigst træffe vore faa Fragtfarere enten i de amerikanske Kystfarer eller

i Farten mellem Amerika og andre Verdensdele. Siden den bedste Deel af Nordamerika frigjorde sig navnlig fra det engelske, og Sydamerika navnlig fra det spanske Aag og Handels-Supremati, have vi kunnet slutte Handels- og Skibsfarts-Pagter med de uafhængige Stater, der reiste sig paa Coloniernes Ruiner, og vore Skibe kunne nu løbe ind og ud af de allerfleste store amerikanske Handelshavne paa samme Betingelser med Hensyn til Skibs- og Vare-Afgifter, som andre fremmede Skibe. Ikkun forsaauidt angaaer Engelsk-Nordamerika, Guyana, og de vestindiske Øer, der staae under anden europæisk Overhøihed, end vor egen, ere vore Skibe tildeels afskaarne fra Concurrence, enten paa Grund af Fordele, der alene tilkomme det nationale Flag, eller fordi Handelen er i Hænderne paa nationale Handlende og Rhedere.

Et Blik paa den amerikanske Fragtfarts fornemste, for alle Nationer aabne Søveie, og paa de Hovedartikler, der ad samme fortrinsviis befordres ved Seilskibe, vil formeentlig være tilstrækkeligt til at vise, hvilken viid Virkekreds her haves for danske Rhedere.

Hvad angaaer den store amerikanske Kystfart, saa kan, foruden Tømmerførselen fra Nordamerika til La Plata-staterne, nævnes Førselen sammestedsfra af Fødevarer, Steenolie og mange forædlede Producter til Vestindien, Centralamerika og Sydamerikas Nord- og Østkyster; fremdeles af: Fabrik- og Manufacturvarer fra de Forenede Stater til Sydamerikas Vestkyst ligeop til det Stille Oceans vordende Handelsmidtpunkt, San Franzisco. Omvendt gaaer der fra Vestindien: Sukker og Salt; fra Sydamerikas Nord- og Østkyster: Kaffe, Sukker, Indigo, Huder, Uld og Talg, og fra Sydamerikas Vestkyst: Metaller og Guano — til Nordamerika; endvidere fra Brasilien og La Platastaterne: tørret Oxekjød, deels søndenom Cap Horn til Vestkysten, deels nordefter til Vestindien; endelig er Førselen af Metaller fra Chili og Peru, og Far-

vetræ og Cacao fra Mexicos Vestkyst til San Franzisco*) i stærk Opkomst.

Men det er især mellem Amerika og de andre Verdensdele, navnlig Europa, at der viser sig en overordentlig Livlighed i Productudvexlingen, og skjøndt denne vistnok for en Deel foregaaer gennem vore sydlige Naboers mange amerikanske Filialer, hvis Tilstedeværelse er en for de tyske Handelsflag, især de hanseatiske og preussiske, meget heldig Omstændighed, saa staaer den dog forøvrigt under omtrent lige Betingelser aaben for alle gode Seilskibe i Almindelighed. Følgende Forsendelser fortjene at fremhæves: Fra Nordeuropa: Tørfisk, Fyrretømmer og Planker, og fra Sydeuropa: Meel og Salt til Sydamerikas Østkyst; fra Italien: Marmor, og fra Vestengland: Salt til Nordamerika; fra franske og sydeuropæiske Havne: Viin og Sprit, fra mellemeuropæiske Stæder: Fabrik- og Manufactur-Varer samt alle andre Slags forædlede Gjenstande til saagodtsom alle store amerikanske Handelspladse; men fremfor alt Andet modtage disse aarlig mangfoldige Steenkuls-Ladninger fra England. Omvendt sendes der fra Amerika til Europa: Tømmer og Sæd især til England fra Canada; Bomuld, Steenolie, Tobak, Sæd og meget Andet fra de Forende Stater til Tydskland, England og Frankerig; Kaffe, Sukker, Tobak, Farvetræ, overhovedet de endnu saakaldte Colonialvarer fra Landene i og omkring de vestindiske Farvande, og fra en Deel af Sydamerikas Østkyst til de fleste store Handelshavne overalt i Europa; ligeledes Huder, Uld og Talg fra Brasilien og La Platastaterne;**) Metaller og Ertser fra Chili og Peru; Korn og Meel fra Californien

*) Om San Franzisco's nuværende, storartede Udvikling og Vigtighed for Farten i det Stille Ocean haabe vi med det første at kunne give Meddelelser efter Consulatberetninger. Red. Anm.

**) Af den følgende Artikel i nærværende Hefte vil det sees, hvilken Betydning alene Buenos Ayres har for Fragtfarten paa Amerika. Red. Anm.

og Kryolith fra Grønland. Med Hensyn til Seilskibsfarten mellem Amerika og andre Verdensdele kan mærkes: Førsele af Meel fra Chili, Guano fra Peru og Næringsstoffer fra Californien over det Stille-Ocean til østasiatiske Havne, som ogsaa undertiden modtage Ladninger lige fra New-York og Boston; desuden gaaer der Kaffe fra Brasilien til Lille-Asien og Caplandet, samt Meel og Guano fra Vestkysten til Mauritius og Australien. Omvendt sender Asien: Thee og Oliefrø til Nordamerika; Riis til begge Sider af Sydamerika og til Vestindien; Kaffe til Vestkysten. Fra Afrika gaaer: Uld og Talg fra Caplandet til de Forenede Stater og Korn til Brasilien; og Australien udfører Metaller, Uld, Huder og Bark fra Sidney og Melbourne, Guano fra Carolinerne til de Forenede Stater, ligesom der ogsaa nu gaaer en Deel Steenkul fra Australiens Newcastle til Sydamerikas Vestkyst. Ogsaa benyttes Seilskibe endnu meget i engelske og tyske Havne til Udvandrere, og det maa indrømmes, at de ere hensigtsmæssigere, billigere og fremfor Alt sikkrere til dette Brug end Dampskibe. Ledes derfor Tanken atter hen paa en directe og regelmæssig Fart mellem vort Norden og de Forenede Stater, burde Forsøget gjøres med velseilende, for Passagerer indrettede Seilskibe. Det nordlige Atlanterhav mangler aldrig Vind og er hyppig endog stormfuldt; det er almindelig bekjendt, med hvilken forholdsviis Hurtighed og Sikkerhed gode Seilskibe i Reglen tilbagelægge Veien mellem New-York og det nordlige Europa, eller omvendt.

Med Hensyn til hele den ovennævnte Vareførsel er der først Anledning til at gjøre opmærksom paa, at man ikke i Amerika, hvor der dog hverken mangler Jern og Brændsel eller fortrinlige Værksteder, søger at tvinge den private Jernskibs- og Dampskibs-Industri ind paa Enemærker, hvor den i Længden ikke kan betale sig, saaledes som man i Europa, forført ved engelske Exempler og engelske Fabrikanters Tilbud, saa ofte

prøver paa, endog der, hvor man savner de væsentligste Betingelser for Hjemme-Udøvelsen. Tvertimod findes hos Nordamerikaneren en gammel og velbegrunnet Forkjærlighed for Træskibsbyggeri og Seilskibsfart, hvilken i Forbindelse med hans medfødte praktiske Sands rimeligheds er Grunden til den vor Deeltagelse begunstigende Kjendsgjærning, at Seilskibsfart paa og i Amerika sædvanligviis ikke trykkes af nogen urimelig eller hensynsløs Dampskibsconcurrence. Det er fornemmelig paa Floderne og Søerne, langs de Forenede Staters folkerige Kyster, og mellem fremragende Handelsmidtpunkter, saasom New-York, Sanct Thomas og Rio de Janeiro paa den ene og London, Liverpool, Havre, Lissabon, Hamborg og Bremen paa den anden Side, at der tildeels benyttes Dampskibe; og forsaavidt denne Benyttelse ikke, hvilket dog som oftest er Tilfældet, fortrinsviis foranlediges ved Post- og Pasageer-Trafikens Vigtighed og Omfang, men tillige ved Vareførsel, da er denne sidste dog forholdsviis ringe, thi den er ikke alene dyrere, men ogsaa ubekvemmere for Afledere og Modtagere, end naar den foregaaer i Seilskibe.*) Det

*) Følgende Data fra Amerikas første Fragtmarked New-York, vedrørende Dagene mellem den 28 Janr. og 2 Februar d. A., altsaa neppe een Uge, ere i denne og andre Retninger oplysende, hvorfor de her gjængives:

I den europæisk-amerikanske Fart afsluttedes Fragter pr. Seilskibe for: c. 3250 B. Bomuld, 800 Td. Kjød, 18000 Td. Sæd, 800 F. Rosiner, 500 Oxeh. og 200 Tons Terpentin, 300 P. Kløverfrø, 800 Tons Oliekager, 15 P. Talg, 50 Tons Farvetræ, 2000 P. og 500 Tons Steenolie, med Bestemmelse hovedsagelig til England, for en mindre Deel til Tydskland og Belgien; desuden fragtedes 1 Skib paa 300 Tons til Middelhavet og tilbage med Frugt.

Samtidig sluttedes til Afsendelse pr. Dampskibe til Tydskland og England for: c. 526 B. Bomuld, 150 F. Svinefedt, 1000 K. Ost, 300 Td. Flæsk, 900 K. Tobak, og 300 F. Meel, 200 Td. Kjød og 500 F. Rosiner.

I den amerikanske Kystfart fandt samtidig 16 Skibe Anvendelse, nemlig: 7 med c. 2000 Tons til Portorico og Cuba

vides saaledes bestemt, at, blandt andre, sydamerikanske Importeurer af Manufacturvarer, altsaa af en forholdsviis værdifuld Artikel, have opgivet at lade sig saadanne tilsende i Dampskibe, fordi Stuvning og Losning ikke der kan skee med den fornødne Omhu som Følge af det Hastværk, disse Skibe af oekonomiske Grunde ere nødsagede til at bringe i Anvendelse i alle deres Forretninger. At der til Colon, Panama-Jernveiens Endestation ved Atlanterhavet, og til Panama, Stationen ved det Stille-Ocean, i Reglen ankommer flere Dampskibe, end Seilskibe, med Gods til Overførsel paa Banen, har sin naturlige Grund i de samme Omstændigheder, der bevirke det livlige Dampskibsrøre til og fra den ægyptiske Jernveis Endepunkter, Alexandrien ved Middelhavet og Suez ved det Røde Hav. Passagerer, Poster og adskillige i Forhold til deres Rumfang dyre Artikler — saasom Silke fra China og Kobber fra Chili — befordres paa disse Dampskibe og Jernveie, men derved undgaaes ikke, at Størstedelen af Productudvexlingen maa skee ved Seilskibe, som gaae omkring Cap Horn og Cap det gode Haab, alt eftersom Udvekslingen finder Sted mellem Atlanterhavs-Havne og Havne ved det Indiske Ocean eller ved det Stille Ocean.

Der er dernæst en anden Omstændighed, som, ialfald nu og i den nærmeste Fremtid, har en Virkning, der er fordelagtig for europæiske Fragtfarere i de amerikanske Farvande. Forinden Udbruddet af den i 1865 tilendebagte nordamerikanske Borgerkrig fandtes allevegne derovre en Mængde af de bekjendte klippebyggede hurtige Yankeeskibe, der vistnok i Paalidelighed langtfra kunne maale sig med mange europæiske Skibe — hvilke de derfor heller ikke kunne fordrive —, men som dog ere farlige Medbeilere. Deres Mandskaber udgjøre ofte

og tilbage med Sukker, 3 med c. 1500 Tons til La Platafoden med Trælast, 1 med c. 700 Tons til Vestkysten og 5 med c. 1000 Tons til andre Havne paa Nordamerikas Østkyst.

kun, hvad vi vilde kalde halv Besætning, og deres Førere vide, saavel iland, som tilsøes, fortræffeligt at benytte den kostbare Tid og de gode Leiligheder. Intet Under derfor, at de kunne lade sig nøie med lavere Fragtsatser end Europæerne, og derved gjøre disse megen Afbræk. Men under den nævnte Krig bleve mange af disse nord-amerikanske Fragtfarere tagne og brændte af Sydstatskapere, medens endnu flere solgtes til Fremmede af Frygt for en lignende Skjæbne; og, efter Gjenoprettelsen af Freden har man, som bekjendt, for at skaffe Penge til Dækning af den paadragne Gjæld, taget sin Tilflugt til saa uhyre Toldafgifter paa Grændserne, at Underhold og Arbeidsløn i de Forenede Stater er bleven for dyr til at blandt andet den amerikanske Skibshygnings-Industri kan trives ved Siden af den europæiske.

Der er endelig et tredje Forhold tilstede i denne Sag, som fremfor andre fortjener at fremhæves. Danmark frembringer Intet, der egner sig til Udførsel til Amerika ladningeviis. Svenske og norske Ladninger af denne Art — Tømmer, Planker og Tørfisk til Sydamerika — ere ikke talrige og tilfalde hyppig det nationale Flag ligesaa naturligt, som Stykgods- og andre Udfragter fra Tydskland, Frankerig, Holland osv., om ikke af anden Grund, saa fordi hjemlige Skibe i Reglen ere nærmest ved Haanden. Dersom derfor den nævnte omfattende Steenkulsførsel fra England, der er betydelig nok til at beskjæftige alle Nationers udgaaende Skibe, ikke fandt Sted, maatte vore Fragtfarere, især naar deres Tal steg, rimeligviis som oftest savne Udfragt, hvoraf Følgen i mange Tilfælde vilde blive den, at Skibet ikke kom afsted, fordi Rhederen eller Føreren maatte frygte for ikke at kunne seile derude eller ikke at kunne tage en Fragt derfra til en anden Verdensdeel for den samme Betaling, hvormed andre Skibe, der havde fortjent en Udfragt, kunde lade sig nøie. Men nu ere disse Steenkulsfragter ikke alene meget talrige, men ogsaa lige let

erholdelige paa enhver Aarstid, saavel som tilgængelige for Skibe af enhver Nationalitet og af enhver Størrelse, der overhovedet passer for Fragtfarten. Er ogsaa Steenkulsfragten, som Følge af Concurrencen, undertiden temmelig lav, saa har den dog hidtil aldrig været for lav til ikke at yde vore Skibe et meget væsentligt og nødvendigt Bidrag til Reiseudgifterne.

Ingen vil formeentlig saaledes kunne negte, at den amerikanske Fragtfart, i Betragtning saavel af dens Omfang, som af de den ledsagende Omstændigheder fortjener stor Opmærksomhed, og det er da ogsaa, som antydet, en Kjendsgjerning, at vore nuværende faa Fragtfarere hyppigst og fortrinsviis findes i den. Alligevel er denne Fart kun en Deel, om endog en vigtig, af den hele Jordkloden omfattende store Fragtfart; de særlig europæiske og asiatiske Farter ere andre betydelige Dele, for ikke at tale om de endnu lidet udviklede særlig afrikanske og australske. Er det altsaa givet, at der i Alverdens langveis Vareførsel over Havene stedse er rigelig Anvendelse for større Seilskibe, og tillige, at vi Danske ikke paa nogen anden Maade kunne erhverve og bevare en saa betydelig Handelsflaade af denne Art, som netop er os nødvendig, end ved livlig Deeltagelse i hiin Vareførsel — saa maa Hidførelsen af en saadan Deeltagelse ubestrideligt være en af Tidens vigtige Opgaver. Ligesom enhver anden nyttig Industrigren i Verden har Fragtfarts-Industrien visse bestemte og naturlige Betingelser, under hvilke den alene kan trives og blomstre; men disse Betingelser ere heldigviis enten saadanne, som allerede ere tilstede blandt os, eller saadanne, som vi uden Vanskelighed kunne tilegne os. Det gjælder kun om at ville dette. Maaskee bliver der en anden Gang Leilighed til at drøfte denne Side af Sagen, men her skal endnu kun henvises til, at det indtil 1814 væsentlig skyldtes Sønderjyder og Normænd, og senere — ligeindtil 1864 — næsten alene Sønderjyder, at det danske

Handelsflag har faaet et anseet Navn iblandt Befragtere over hele Kloden. Det er en Arv, en Nationaleiendom, som det er en Æressag ikke at lade gaae til Grunde, en Capital, som bør og kan gjøres frugtbringende for Folket og Landet.

Fra Parana-Floden og Buenos Ayres i Decbr. 1866.

Den i Kjøbenhavn hjemmehørende Fragtfarer, Skonnerten Nordcap, er for Tiden befragtet af den argentinske Regering (hvis Sæde er i Buenos Ayres, og som er Brasiliens Allierede i Krigen mod Paraguay) til at tjene som Mais-Depot-Skib paa Parana-Floden ved Itapua i det sydøstlige Hjørne af Paraguay, hvor allerede flere Fægtninger have fundet Sted, og Rhederen har velvillig meddeelt os en Indberetning fra Føreren, dateret Buenos Ayres den 26 December 1866, hvoraf det følgende Uddrag er af Interesse i forskjellig Retning.*)

For Øieblikket er jeg — saaledes omtrent skriver Føreren — her i Buenos Ayres tilligemed flere andre, navnlig hollandske Skibsførere i den Hensigt at ind-

*) Parana har sit Udspring fra Montiqueira Bjergkjæden, der i ringe Afstand fra Havet skiller Kystprovindsen Rio Janeiro fra den anden, vestfor samme beliggende, brasilianske Provinds Sao Paulo. Floden beskriver en stor Bue ind igjennem Landet vest- og sydefter, bliver Brasiliens Grændseskjel mod Paraguays Øst- og Sydside, og dernæst Uruguays paa Vest- og Sydsiden mod La Platastaterne, indtil den — mellem Buenos Ayres og Montevideo — søger Kysten og Havet under Navn af La Platafloden. Noget nedenfor det Punkt, hvor Floden skiller sig fra det paraguayske Gebeet, ligger Byen Corrientes, og meget længere mod Syd, kort forinden Floden tager Retning mod Havet, ligger Byen Parana, begge paa Uruguays Gebeet, altsaa paa Flodens venstre Bred.

cassere de os paany tilkommende Maanedsfrafragtpenge. Der lader sig i saa Henseende Intet udrette ved Fuldmægtige; man maa selv møde i Finantsministeriet og bliver alligevel nødsaget til at vente paa Pengene; dog sige Consulerne, at vi trygt kunne stole paa at faae dem om nogle Dage. Regjeringen fragter endnu imellemstunder Skibe til Flodfarten, men jeg foretrækker »Nordcaps« nuværende Certeparti, der binder Skibet til et bestemt Sted, fordi alt Slid saagodtsom undgaaes; desuden udgjøre Heste altid en Deel af Ladningen — foruden Hø og andre Forraad — op ad Floden, og derved bliver Skibet i kort Tid saa ildelugtende, at Livet ombord bliver utaaleligt. Ogsaa er Flodseiladsen noget vanskelig her; foruden at man hyppig overfaldes af pludselige og voldsomme Vindstød, de saakaldte Pamperos, er man hvert Øieblik udsat for at løbe paa Grund, thi den forevrigt meget brede Flod er fuld af Banker, meget bugtet og har en Strøm, der paa denne Aarstid løber med en Fart af 3 à 5 Mile i Timen, alt eftersom Seilløbet i Krumningerne er bredt eller smalt. Skal man ikke høiere op, end til Byen Parana, kan det passe at afslutte tourvise Fragter; men skal man til Corrientes eller, som Nordcap, endnu høiere op, bør man søge at sikkre sig maanedsviis Betaling eller ialfald betinge sig Erstatning for Dampskibshjælp. Jeg har selv mellem Parana og Corrientes i November Maaned flere Steder ikke fundet over 8 $\frac{3}{4}$ Fod Vand. Her ligge for Øieblikket flere Seilskibe og et Dampskib under Ladning til Armeen. Denne er »Nordcap« saa nær, at vi fra dens Dæk i Kikkert kunne iagttage, hvad der foregaaer. Paraguayerne have forskandset sig i en Skov, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fra den brasilianske Leir, og gjøre næsten hver Morgen Udfald for at overrumple og nedskyde de brasilianske Forposter eller anrette anden Skade, hvorefter de hurtigt trække sig tilbage. Deres Soldater ere ikke uniformerede og i Reglen endog uden al anden Beklædning, end et Par Lærredsbuxer, der bæres

opsmøgede indtil Knæerne; men de ere modige og hurtige og have godt Skyts. Ethvert Forsøg fra Brasilianernes Side paa at fordrive dem fra Skoven er ogsaa hidtil strandet. I Begyndelsen — for et Par Maaneder siden — var den brasilianske Styrke ved Itapua omtrent paa 24000 Mand, men disse ere smeltede stærkt sammen, da der hersker stor Dødelighed iblandt dem paa Grund af Sygdomme. Desuden miste de daglig Folk ved Fjendens Kugler og ved Desertioner. Det er især de mange Fremmede, man i sin Tid havde saa travlt med at hverve i Rio Janeiro, som ombytte den brasilianske Tjeneste med Livet blandt Paraguayerne. Der findes saaledes hos disse enkelte svenske og danske Søfolk, der besøge os om Søndagen, for, som de sige, at høre Nyt fra Hjemmet, men rimeligviis snarere for at spionere. I saa Henseende ere ialfald Paraguayerne meget bedre betjente, end Brasilianerne, der endnu intet Bestemt have kunnet erfare om deres Fjendes Styrke. Denne anslaaes derfor meget forskjelligt, fra 20000 ned til 1000 Mand. Sagen er, at Paraguayerne ingen Overløbere have, og at de holde meget skarpt Udkig. Enhver Uvedkommende afvises fra Tilgangen til Skoven, forsaavidt han ikke strax nedskydes som Mistænkelig, hvilket hyppigt skeer. Betegnende for denne Krig er det ogsaa, at enhver brasiliansk Krigsfange dræbes af Paraguayerne, medens de Argentinere, der komme i deres Vold, skaanes og frigives. Naturligviis gjøre Brasilianerne Gjengjæld, og det er i saadanne — temmelig sjeldne Tilfælde — mærkeligt at see de vilde og haanlige Blikke, den stolte Paraguayer kan tilkaste sine Omgivelser. Da Græsgangene i en viid Omkreds ere nedtraadte, sulte mange Heste og Oxer ihjel for begge Parter, og Stanken af Aadslerne er ofte en Plage for os ombord i »Nordcap«, hvor ogsaa Mosquitoer og andre Insecter husere. Men forøvrigt ligger Skibet godt. Vi modtage hver Dag Mais fra smaae Flodfartøier, og hver Dag finde Udlosninger Sted til Brug for Armeen, men dette

Arbejde levner os dog rigelig Tid til at beskytte Skibet mod den herskende Solhede ved jevnlig at befugte det, samt ved at smøre og male oppe og nede, hvor det behøves.

Den argentinske Republiks Hovedstad, Buenos Ayres, der ved Hjælp af Parana-Floden har det i foranstaaende Anmærkning beskrevne store — ogsaa rige, skjøndt endnu tyndbefolkede — Opland, ligger omtrent 50 danske Mile fra Havet og har et Indbyggerantal, som nu overstiger 130000. Som Handelsplads indtager Staden en betydelig Rang i Sydamerika, og man regner, at Omsætningen der for Tiden er 4 Gange større end for 25 Aar siden. Det er fornemmelig Oxehuder, enten i tørret eller nedsaltet Tilstand, og Uld, vasket eller uvasket, som udføres. Der bragtes i 1866 c. 1½ Million Huder i Markedet, hvoraf omtrent Halvdelen i tørret Tilstand gik til de Forenede Stater alene; Landene omkring Middelhavet tage en Femtedeel, og Vest- og Nord-europa — England, Frankerig og Tydskland — omtrent Resten, tildeels i nedsaltet Tilstand. Af Ulden derimod, hvis aarlige Udbytte, saavidt det omsættes i Buenos Ayres, nu anslaaes til over 400000 Centner, gaaer kun en Fjerdedeel til Nordamerika, medens to Trediedele gaae til Frankerig, Belgien, England og Tydskland; Resten afsættes til Middelhavshavne. De næstvigtigste Udførsels-gjenstande ere: Hestehuder, især til England og Spanien; Faareskind og Talg, især til Frankerig; tørret Oxekjød, især til Vestindien; Kalveskind, især til Middelhavet, og Been, især til England. Under disse Omstændigheder er det let forstaaeligt, at Buenos Ayres spiller en stor Rolle som Fragtmarked hele Aaret rundt, da Udførselens Overflod mindre er afhængig af Aarstiden, end f. Ex. i Kaffe- og Sukker-Landene. Ligeledes kunne endog temmelig store Skibe, indtil paa 3 à 500 Læster,

finde Anvendelse i denne Hude- og Uldførsel, hvad der er et andet ikke uvigtigt Moment for Rhedere, da de større Skibe seile forholdsviis billigere end de mindre. Exempelviis skulle vi her nævne følgende Fragt-Noteringer fra Slutningen af forrige Aar:

For saltede Huder i Bundter	30 sh.	} og 5 pCt. Caplaken til England
- Talg i Fade	30 -	
- Uld i Baller	27½ -	
- saltede Huder i Bundter	15 fl.	} og 5 pCt. Caplaken til Belgien
- Talg i Fade	35 -	
- Uld i Baller	30 -	
- saltede Huder i Bundter	35 fr.	} og 10 pCt. Caplaken til Frankerig
- Talg i Fade	50 -	
- Uld i Baller	60 -	
- tørrede Huder løse, Guld	¾ cts.	} og 5 pCt. Caplaken til de Forenede Stater
- Uld i Baller	6 \$	

Hvad der yderligere opfordrer til Deeltagelse i Fragtfarten fra Buenos Ayres, er den Omstændighed, at letanskaffelige og letafsættelige Ladninger, saasom af Tømmer, Salt og Kul, spille en stor Rolle i Pladsens Indførsels-handel. Tømmeret kommer fra Nordamerika (i 1866 c. 3 Millioner Fod), Saltet fra Portugal og Spanien (i 1866 c. 50000 Centner) og Kullene fra England (i 1866 c. 16000 Tons); men dernæst indføres ogsaa en Deel Sukker, deriblandt Runkelroesukker fra Tydskland, Riis fra Italien og Vine samt Sprit fra Middelhavet, Frankerig og Tydskland; endelig Steenolie fra Nordamerika.

En Skyggeside ved Beseilingen af Buenos Ayres er det, at der ingen Havn eller Skibsbro findes; Skibe ligge enten paa Indre- eller Ydre-Rheden; paa dette sidste Sted, som kaldes Amarradero, og hvor alle Skibe paa over 16 Fods Dybtgaaende maae blive, er man henved 2 danske Mile fra Flobbreden. Saavel fra Indre- som fra Ydre-Rheden skeer al Losning og Ladning ved Hjælp af Pramme, der ikke sjældent, naar de skulle passere

Barren mellem de to Ankerpladse, ere udsatte for at blive overskyllede og sænkede, og Flodbredden er saa grundet, at end ikke sædvanlige Skibsbaade kunne naae Landet, hvorfor der altid findes Karrer, forspændte med Oxer, som møde ude i Vandet for at optage Passagerer og Gods. Ved Montevideo, der i saamange Retninger rivaliserer med Buenos Ayres, ere Farerne og Besværlighederne ved Ind- og Udladning for længesiden tildeels afhjulpne ved Hjælp af Skibsbroer, og man undrer sig derfor med Rette over, at Buenos Ayres i saa Henseende endnu staaer tilbage.

Efterretninger for Sofarende.

- A) Alle »Retninger« ere misvisende naar ikke »(retv.)« er vedføiet.
 B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.
 C) Disse Efterretninger slutte sig til de i »Tidskr. f. Søv.« 2. B. 3. H.

(Efter alle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser)
 samlede af Lieutenant A. Mourier.
 Januar—Februar 1867.
 Afsluttede den 28de Februar 1867.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.
 B. Blink -
 FB. Fast - med Blus.
 L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
 Lds. Lindse.
 Ktp. Katoptrisk.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide i Fod	Lys- vidde i Mill		Høide	Farve, Form		
Danmark	Kjøbenhavns Rhed	Trekroners Fyr	.....	.....	.....	.....	.....	63	.....	.....	.....	Fyrskibet	flyttet 15. Jan. 67 144 Fod SØ hen paa den nye kassematterede Bygning. (Bek. 16. Jan. 67 i Morg. Bl.).
	Kattegattet Læso-Rende	Flydefyret i »Læsø- Rende«	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do. . .	Slukket Fyr $\frac{6}{1}$ 67 Kl. 7 FM. og søgt Havn for Iisgang.
												do. . .	Indtaget Station $\frac{1}{1}$ 67 og viist Fyr samme Aften.
do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	do. . .	Slukket Fyr $\frac{1}{1}$ 67 Kl. 8 $\frac{1}{2}$ EM. og søgt Havn for Iisgang. (Bekjendtgj. 17. Jan. med Dato $\frac{1}{1}$). Indtaget Station $\frac{8}{2}$ og viist Fyr samme Aften. (Berl. Aft. $\frac{9}{2}$).
do.	Øster-Renden	Flydefyret »Trindelen«	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do. . .	Forladt Station $\frac{2}{1}$ - $\frac{2}{1}$ 67. (Bek. $\frac{2}{5}$ m. D. $\frac{2}{5}$). Indtaget Station $\frac{1}{2}$. (Bekj. $\frac{1}{2}$).
do.	do.	do »Kobber- grunden«	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do. . .	Forladt Station $\frac{2}{1}$ - $\frac{2}{1}$ 67. (Bek. $\frac{2}{5}$ m. D. $\frac{2}{5}$). Indtaget Station $\frac{1}{2}$ Kl. 9 FM. (Berl. Aft. $\frac{1}{2}$).

do.	do.	do. "Knoben"							Fyr skibet	Forladt Station 2^4 67. (Bekj. 30 Jan. m. D. 2^9). Indtaget Station 1^7 Kl. 9 FM. (Bekj. 1^8 Berl. Aft.).
do.	Drogden	do. "Drogden"							do...	Forladt Station 2^0 67. (Bekj. 2^2 m. D. 2^1). Indtaget Station 5 . (Bekj. i Berl. Aft. 2).
do.	Odense Fjord Hals Odde Sydl. Pt.	Nyt Fyr paa Enebær Odde	F.	guult				$1\frac{1}{2}$	N 55 34 30 Ø 10 33 55	Pæl Er tændt. Holdes brændende fra 30 Sept. til 1 April.
do.	Alle Farvande	Om Fyrskibene								Hver Morgen vil der i Vintermaanederne blive indrykket Bekjendtgørelser i Berl. Tid. om hvor Fyrskibene efter sidste Indberetning ligge. (Mar. Min. 2^4 67).
Sverrig	Indseiling og Opgang til Sundet	Flydefyret • Svi- nebådan • Flydefyret • Fal- sterbo •							Fyr skibet	Indtaget Stat. 1^9 67 (ifølge Telegraf Ordre 1^2 4 do. do. 1^9 67 fra Sjö-Forv. i Stockholm).
Storbritanien Skotland	Orkney-Øerne Ø. K. Nordsøen	Nyt Fyr paa Auskerry Stronsa Forth (i hvilken Anledning der er foretaget en Forandring ved):	F.	hvidt	Lds. 1ste	110	4		hvidt, af Steen	Tændt 1ste Gang 1. Marts 1867. Taarnet staaer paa Sydenden af Øen.
do.	do. Sanda Øen, Ronaldsha Firth S. S.	Fyret paa Start Point	F.	rødt						Forandringen indtraadt 1. Marts 67. Fyret var tidligere fast hvidt.
England	Østk. Tyne- mouth Nordsøen	Fyret Castle- yard eller Tynemouth	B.	hvidt	Lds. 1ste	154	$4\frac{1}{2}$	N 55 0 0 V 1 25		Er ved en Feiltagelse opført i Adm. Light List som rødt. Kaart og Sail. Directions ere rigtige, det er kun Fyrlisten der har den Feil. Fyret har Nr. 153.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form		
England	Østk. Lowestoft	Fyrene ved Lowestoft (det lave Fyr)	...	...	...	...	...	...	0	0	i Fod	er den $1\frac{5}{7}$ 67 bleven flyttet og vlist fra det paa Lowestoftness opførte nye Fyrtaarn (det lave), det bliver synligt fra Søen mell. SSV og NØ $\frac{1}{4}$ N og er hvidt i Landpeilingerne. Den yderste nordlige Kant af Peil. SSV. klarer NV-Enden af Holmsand og den sydlige Kant (NØ $\frac{3}{4}$ N) Vestsiden af Newcome-Sand. Er saaledes ble- vet Fyr (a). bliver for Fremtiden skjult fra SV t. V $\frac{1}{4}$ V og til Kysten for lettere at klare Lowestoftness om Natten. synligt fra Søen mellem SV $\frac{1}{4}$ S og SV $\frac{3}{4}$ V; naar dette er Tilfældet, skal Lowestoftness røde Fyr (a) samtidigt holdes aabent ved at staae sønderi indtil Fyret b faaes frem. Styr efter b indtil a bliver hvidt. I Taage vil en Klokke lyde fra det lave Fyrtaarn, 3 Slag ad Gangen med 15 ^{sec.} Mellemlum. paa et Fort ved Indseil. til Brading- haven tæt ved St. Helen's Pt. paa et Fort paa No-mansland shoal. — — Horse-sand.
		a. det nye Fyr (det lave)	F.	rødt	Lds.	..	40	2 $\frac{1}{2}$..	N 52 29 10	Ø 1 45 30		..
		b. det røde Fyr paa Lowes- toft nordl. Pier - Hoved	...	rødt
c. Nyt rødt Fyr fra Lowestoft "høie" Fyr- taarn	...	rødt	..	..	..	12 und. Fyr- ret	..	..	..	..	..
do.	Sydk. Kanalen	Foreløbige Fyr ved Spit- head . . . 1)	F.	grønt	..	..	38	..	..	..	..	..
		2)	F.	rødt	..	..	38	..	..	..	..	..
		3)	F.	hvidt	..	..	34	..	..	..	..	..

		4)	2 F.	hvide	..	..	31	..	det sydl. }	..	..	paa en Steenmole paa Sandhead,
							15	..	- nordl. }	..	..	midt mell. Ryde og No-mansland.
		5)	F.	hvidt	..	..	34	..	..	..	..	paa et Fort paa Spitsand.
Frankrig	Nordk. Kanalen, Manche Dun- kerque	Flydefyret "Ruytingen"	..	..	..	..	..	..	..	Fyr	skib	sprængt Fortøining og gaaet i Drift $\frac{3}{4}$ - $\frac{3}{4}$ 67. Atter udlagt $\frac{1}{2}$ 67.
do.	Vestk. Nord. Atlantehav	Havnefyret ved Royan	F.	hvidt	..	..	44	2 $\frac{1}{2}$	N 45 37 8 V 1 1 54	37	muret	flyttet $\frac{1}{10}$ 1866 til den nye Mole c. 80 Favne retv. N 55 Ø fra sit tidligere Sted.
do.	Syd. Middell- havet	Havnefyret ved l'Hérault	F.	hvidt	..	..	40	2 $\frac{1}{2}$	N 43 15 30 Ø 3 29 54	31	hvidt	flyttet $\frac{1}{2}$ 67 c. 55 Favne ud- efter til Midten af den nye Mole.
Korsika	Vestk. Calvi Bugt Middelh.	Havnefyret ved Calvi	F.	..	..	..	..	2 $\frac{3}{4}$	N 42 34 15 Ø 8 45 38	..	..	I forr. Nr. af Est. for Sof. vare baade Lysvidden og Breden feilt angivne.
Portugal	Vestk. Nord. Atlantehav	Nyt Fyr ved Es- pozende	F.	rodt	..	..	45	1 $\frac{3}{4}$	N 41 31 24 V 8 40 30	..	..	tændt 1ste Gang $\frac{3}{4}$ 66.
Spanien (England)	Gibraltar	Nyt Fyr (provi- sorisk) paa Gi- braltar Molen	F.	rødt	Lds.	4de	..	..	..	..	..	tændt $\frac{1}{2}$ 67, 90 Fod fra Yderen- den af Molen. Det tidligere røde, hvide og grønne Fyr ophørt. Man maa ikke tage Molen for klos, og ikke forsøge paa at lægge til i mørke Nætter.
do.	SØ-Kysten, Middelhavet, Valencia Bugt.	Nyt Fyr ved Grao de Castellon de la Plana	F.	hvidt	Lds.	4de	26	2 $\frac{1}{4}$	N 39 58 45 V 0 0 30	24	Betjent huus guult, Lant. grøn ere nu røde	tændt 1ste Gang $\frac{1}{2}$ 67. Syn- ligt i en Bue af 180°.
Rusland	Sorte Hav, Agjigiol Bugten	Fyrene (Lede-) ved Indseil- lingen	..	..	Lds.	..	..	..	N 46 35 45 Ø 31 48 0	..	..	paa Forsiden.
do.	do.	Eet af Indseil- lingsfyrene til Otchakow (det N-Østlige)	..	..	..	..	151	4 $\frac{3}{4}$	N 46 36 45 Ø 31 31 40	..	..	er bleven flyttet hen i Telegraf- taarnet og danner derved et nyt Indseilingsmærke (N 65 $\frac{1}{2}$ Ø -S 65 $\frac{1}{2}$ V) (retv.) med det andet Fyr, der bliver paa Plads.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Rusland	Azowske Hav	Fyrene paa Ber- diansk Molen	....	rødt grønt	..	..	..	..	N 46 45 20 Ø 36 47 0	..	....	SØ-Enden af Molen. { Forandrede NV- — — — — — { $\frac{1}{10}$ 66. Tid- ligere hvide.
do.	Kaspiske Hav	Fyr paa Pe- trowsky	F.	hvidt	..	..	295	5	N 42 59 27 Ø 47 30 20	79	rødt	
Algier	Middelhavet	Havnefyret ved Oran	....	....	..	..	..	..	N 35 44 21 V 0 41 16	..	....	(see Esterr. f. Sof. 2. B. 2. H.).
Nord-Afrika	Senegambien, Kap Verd	Nyt Fyr paa Pointe des Almadies	F.	rødt	..	4de	84	2	N 14 45 8 V 17 32 6	40	4kant. hvidt o. H. Ovf.	tændt 1ste Gang $\frac{1}{12}$ 66. Staaer 1,9 Kml. N 48 V fra Kap Verd Fyr. Pt. des Almadies skyder sig en 1 Kml. vesterud.
do.	Gorée Bugtens vestlige Indløb	Nyt Fyr paa Kap Manuel	F.	rødt	..	4de	169	2	N 14 38 56 V 17 28 31	40	hvidt m. rød- brune hvidt, konisk	tændt 1ste Gang $\frac{1}{12}$ 66. Staaer 5,9 Kml. i S 22 $\frac{3}{4}$ Ø fra Kap Verd Fyrt. (Misv. 19 $^{\circ}$ 15' V 1866).
Syd-Afrika	SØ-Kyst, Indi- ske Hav, Natal- kysten	Nyt Fyr ved Port Natal	B. *) hver 2 Min.	hvidt	Lds.	2den	292	6	S 29 52 50 Ø 31 3 35	81	hvidt, konisk	tændt 1ste Gang 2 $\frac{3}{4}$ 67. Da Fyret ikke bliver synligt fra Aliwal-shoal, maa man ved Anduvning SØ fra være varsom og ikke nærme sig Kysten indenfor 4 Kml. Afstand eller mindre end 40 Fv. Anker- pladsen er med Fyret i SV—SV $\frac{1}{2}$ S, 8 $\frac{1}{2}$ —10 Fv. Vand, 1 Kml. Misv. 27 $^{\circ}$ V 1866. (See 2. B. 2. H. af Tidsskr. f. Søv.).
Kanarerne	Nordl. Atlanter- hav, Øen Palma	Nyt Fyr paa Point Cum- plida	....	....	..	..	..	..	....	..	....	vil først blive tændt $\frac{1}{4}$ 1867, 1ste- detfor som først bekendtgjort $\frac{1}{11}$ 1866 (see T. f. Søv. 2. B. 3 H.).
Britisk Amerika	Nordl. Atlanter- hav, Nova Skotia, Mahone Bay	2 nye Fyr paa Ironbound- Øen	2 F.	hvide	Ktp.	..	25	3	N 44 26 15 V 64 4 30	..	hvidt 4kant.	Fyrene staae 25 Fod fra hinanden.

do.	Nova Scotia, Northumber- land Str., Ta- tamagousche Bay	Nyt Fyr paa Amet-Øen	F.	hvidt	Ktp.	44	3	N 45 50 15 V 63 10	32	hvidt 4kant.		
do.	Gut of Canso	Fyret paa Green-Ø	F.	rødt	..	..	..	..	..	..	forandret $\frac{1}{10}$ 66. Tidligere F. hvidt.	
do.	Egg-Øen, Ship- harbour	Fyret paa Egg-Ø	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	sort og hvidt m. vert. Striber	Taarnet var tidligere hvidt. For- andret $\frac{1}{10}$ 66.
do.	New-Brunsw- wick	Baakefyret ved St. John's	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	ødelagt ved Udsvaade og Fyret foreløbigt slukket.
Førene- de Stater	Nord-Karoline, Albemarle Sound, Mund. af Pasquetank Floden	Fyret paa Point Wade	F.	hvidt	Lds.	4	35	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	hvidt Fyr- huus	tændt igjen $\frac{1}{2}$ 67.
do.	Nord-Karolina, Albem. Sound, Roanoke Flod.	Nyt Fyr ved Roanokes Munding	F.	hvidt	Lds.	4	35	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	hvidt paa rød Fod	tændt 1ste Gang $\frac{1}{2}$ 67. Taar- net staaer i 7 Fod. D. V. 3: 730 Al. N. for den østl. Pynt ved Indløbet. Man kan løbe Fyret nær vesten- om paa 150 Al, dreies derpaa ved Indseil. ret Syd i, faaes dybeste Vand.
do.	Florida	Fyret ved St. Mark's	.....	.....	.....	.....	.....	N 30 4 24 V 84 10 37	.....	.....	.....	tændt igjen $\frac{1}{2}$ 67.
do.	do. Pensa- cola Floden	Indseilings- fyrene paa Pensacola Floden	5 F.	.....	.....	.....	.....	N 30 19 0 V 87 17 24	.....	.....	.....	ere gjenoprettede. De 3 yder- ste Fyr •Caucus Est. og •Barran- cas-Sud. ere hvide med sorte Lanterner, de 3 inderste ere heelt sorte. Dybtgaaende Skibe maa ikke gaae østen- men vestenfor Barrancas.

*) Ifølge „Cape Argus“ af 19. Nov. 1866 vil Blinket finde Sted hvert Minut (Naut. Mag.).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	o . . "	i Fod	Høide	Farve, Form	
Førene Stater	Sydk., Mexikan- ske Bugt, Loui- siana	Nyt Fyr ved Ind- løbet Bayou St. Jean	F.	hvidt	Lds.	Orden	i Fod	i Mill	0 . . "	i Fod	hvidt m. sort Lant.	tændt 1ste Gang $\frac{1}{2}$ 66. Staaer paa Yderenden af Molen.	
Sydamerika Brasilien	Para	Fyret ved Para	...	...	...	...	...	...	...	...	...	ifølge Medd. fra Dpsk. »Augustinus», Kapt. Jackson, er Fyret, paa Grund af Beskadigelse, indtil videre slukket (Børsenhalle Januar 1867).
Australien (N. S. W.)	Østkysten, Queens Land, Keppel Bay	Nyt Flydefyr ved Fitzroy river, Port of Rock- hampton	F.	hvidt	..	..	44	2	.....	Fyrskib	tændt 1ste Gang $\frac{3}{10}$ 66. Ligger i 7 Fv. Vd. Peilinger: Elbow Boien i NNØ $\frac{1}{4}$ Ø, 4 Kbl. Fyret maa ha- ves søndenfor SSV inden de 2 røde Havnefyr komme overet. Fyrskibet bør rundes af i 1 Kbl.s Afst., hvorved ikke vil faaes mindre Vand end 15 Fod L. V. Sp. T.	
do.	Østk., Curtis Channel	Nyt Fyr (provi- sorisk) p. Lady Elliot's Ø	F.	hvidt	..	..	67	2 $\frac{1}{2}$	.....	..	.....	tændt 1ste Gang $\frac{1}{11}$ 66.
do.	N. S. Wales	Nye Fyr fra føl- gende Lodsta- tioner: Richmond river Clarence - Manning -	F. F. F.	hvidt rodt hvidt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	tændte 1ste Gang $\frac{1}{7}$ 1866. Fyrene ere anbragte saaledes, at de have den største Cir- kel at lyse i tilsøcs. (Misv. 8 ^o 30' Ø 1867).
Østindien Philippi- nerne	Kina-Soen, Manila, Øen Corregidor	Eet af Corre- gidor Fyrene (p. Vestmolen)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	odelagt ved en Storm $\frac{1}{10}$ 66 og bliver ikke gjenopbygget.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varder), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kattegatet, Læsø-N.	Vrag ved	Nordre Rønner	.....	.....	5 Kml. NØ t. Ø for Nordre Rønner	En Jagt med Mastetoppen over Vandet. (Bekj. 3/67).
do.	Østersøen, Stevns S.	Vrag ved	Rødvig Havn	7 Fv.	.....	SV for Havnen, c. 1/4 Ml. søndenf. Felskov-Rev	En Slup, der sank 2 ⁴ /67. Naar nøiere Oplysning, fornyet Bekjendtgjørelse.
do.	Nordsøen, Fanø	Sømærkerne	i Graadyb og Knudedyb	.....	.....	.....	Vintermærkerne inddrages og Sommermærkerne udl. samt.
Rusland	Østersøen	Lodsvagt- huset paa do.	Emsjör	.....	.....	.....	er bleven flyttet til Torpø. er bleven flyttet til Kap Wida- niemi, hvor Lods kan faaes.
do.	Finske Bugt, Nordkyst	Jernbøien	Björkö Sund	.....	.....	tæt ved Kirken Koivist	borttaget.
do.	Nevaflo den	Jernbøien	Store-Neva- mundingen	.....	.....	.....	see Tidskr. f. Sov. 2. B. 3 H.
do.	do.	Vrag	Store Neva	9 Fod	.....	.....	er borttaget og Alt reent.
do.	Sorte Hav, Bug- floden	Vraget	.....	.....	.....	tæt v. Ravinen Popow	
do.	do. do.	Vraget af Dampskibet. . . ved Samme er lagt en rød Vager	*Gromono- sietz*	15 1/2-19 Fod	.....	N for Grunden Schi- rokoi. Rundt om Vraget er 34 Fod	Bemeldte Dpskb. forliste 1856 og ligger nu i Flodens Retning.
do.	do. do.	Baake v. Flo- dens Munding	.....	.....	.....	Baaken er 16 Fod høj og staaer paa den høire Flodbred	Er af Træ, hvidmalet, 4kant. Py- ramide, og fører Navnet *Didowa- Khata*, som er paamaalet den.
do.	do. Sebastopol Bugten	Jernbøie paa Revet ved	Kap Nikola- jewskaia	.....	22 Fod Steen	.....	.....
Preussen	Svinemünde Bugt, Vestkyst	Vager paa	Koserow og Vi- neta Grundene	.....	6 Fv.	Streckelsbergs Baake i S t. V 1/4 V, 2 Kml.	har sort Stage og 2 sorte Bal- loner, 25 Fod over Vandet, synlig omtr. 1 Mil.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Skotland	Nordk., Orkney Øerne, Stronsa Firth, Deersound	Syvfods Bøie paa	Taing of Barn, Tankerness Pl.	. . . . .	2 $\frac{3}{4}$ Fv. L. V. Sp. T.	•Tankerness manse- overet med N-En- den af •Stonehouse• eller i NV t. V, •Fea-hill• farm- house i N $\frac{3}{4}$ V, Tankerness Pynt i Ø t. N	Bøien er rød. Misv. 24° 40' V. (1867).
England	Østk., Yarmouth Rhed	Bøie paa	Cockle-sand, •North-cockle•	. . . . .	. . . . .	. . . . .	heed tidl. •Cockle Fairway•, men har forandret Navn paa Grund af at Cockle Sand strækker sig læn- gere nordefter. Maa ikke pas- seres paa Vestsiden. (Misv: 19° 15' V. 1867).
do.	Sydk., Kanalen, Dover	Vragbøie ved	Skibet •Star of Ceylon•	14 Fod	. . . . .	Boien er drevet $\frac{3}{4}$ Ml. NO for Vraget, hvis 3 Master staae endnu	(Børsenhalle Januar 1867).
do.	Sydk., Spithead	Bøie ved	Sandhead	. . . . .	. . . . .	. . . . .	borttaget, da den nu kun staaer 30 Fod fra Yderenden af den nye Mole (see under A. Fyr 4 ved Spithead).
do.	Vestk., St. Georgs Kanal	Taageklokke	Menai Strædet	. . . . .	. . . . .	N. Br. 53° 18' 51" V. Lgd. 4° 2' 21"	fra $\frac{1}{2}$ 67 lyder en stor Klokke i taaget Veir fra Menai Fyrtaarn
Frankrig	Vestkysten, Bretagne	Vagere paa	La Basse du Lys	. . . . .	. . . . .	Goulet de Brest	} ere paa Plads.
do.	do.	do.	Gamelle Bank.	. . . . .	. . . . .	Audierne Bugt (Vest- kanten af Banken)	
do.	do.	do.	do.	. . . . .	. . . . .	Audierne Bugt (Øst- kanten af Banken)	

do.	Départ. Flais-tère, Vestkyst, Nordl. Atlan-terhav	Trævarden p.	Grunden Car-rec Bazil	.....	.....	Indseilingen til l'Abervrach	omstyrtet af Havet.
Spanien	Santander, Vigo, Cadix, Cartagena og Mahon	Karantaine-Anordnin-ger	3 Dages Obser-vation	.....	.....	.....	Ordre af $\frac{9}{1}$ 67, ifølge hvilken de Skibe, der fra England og Frankrig anløbe spansk Havn, kun have at underkaste sig 3 Dages Obser-vation i Santander, Vigo ell. Cadix, medens de, der komme fra Middelhavet, en lignende i Cartagena eller Port Mahon.
Italien	Genua	Tids-Signa-ler for MMD (paa Stedet)	.....	.....	.....	Genua Ø. Lgd. $8^{\circ} 55' 21''$ eller $0^{\circ} 35^m 41^s, 4$	15 Min. før Tiden heises et rødt Flag, 30 Sec. før Tiden istedet derfor en rød Kugle med hvide horizontale Striber, 0 Tim. 0 Min. 0 Sec. MMD i Genua falder Kuglen. Signalet gives 1ste Gang $\frac{1}{2}$ 1867 fra det nye Observatorium i det gl. Fort »St. George«, der er synligt overalt i Havnen.
do.	Vestk., Middelhav, Bugten ved Neapel	Klippe med 2 Hoveder i	Havnen v. Nisita	8 Fod	.....	Fyrtaarnet paa Mølen i VSV, $1\frac{1}{2}$ á 2 Kbl., yderste Nordspids af Nisita Øen overet med Kap Miseno's høieste Top	Rundt om Klippens 2 grundeste Spidser eller Hoveder findes fra 20—26 Fod Vand (det vides ikke om den anførte Peiling er misv. eller retv.
Sardinien	Sydk., Cagliari Bugten	Klokkebøie paa ..	et Vrag v. Pula	.....	9 Fv.	c. 90 Alen Vest for Vraget, der ligger mellem Diavolotaar-net og Pynten della Savorra	Bøien er sort. Klokke etc. ere hvidmalede, synlig i $\frac{1}{2}$ Mi. Afstand.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Britisk Amerika	Ny-Brunswick	Klokkebøien ved . .	Partridge Øen	. . . . .	. . . . .	. . . . .	gaaet i Drift og erstattes snaest muligt. (Hydr. Off. 2 ^p 67).
Brasilien	Sydl. Atlanter- hav	Klippe ved	Brasiliens Kyst	4 à 5 Fod over Havets Overflade	. . . . .	13 à 14 Miil fra Ky- sten. Paa det Sted, hvor den spanske Orlogsmænd passe- rede, gav Løddet 30 Fv. Havet brød jævnt paa Klippen, skjøndt det var blik- stille. Ved god Observation S. Br. 32° 51' 32" V. Lgd. 51° 30' 59" hvilket er 54 Kml. (13½ Miil) retv. SØ t. S for Fyret paa Bar- ren Rio Grande de San Pedro de Sul	Spansk Krigsskib •Princesa de Join- ville• har passeret ½ Miil syd for Klippen d. 14 ^{te} 1866 Kl. 6,20 EM. paa Reisen fra Montevideo til Rio Janeiro. Klippen saae foroven ud som et Skib, og dens Længde ansloges til c. 500 Alen.
Selskabs Øerne, Samsan Øerne ell. Naviga- teurs	Sydlige Stille Ocean	Ankerplad- ser	ved Manoua ell. Manua-Tele Øerne	. . . . .	. . . . .	1 Passattiden kan man ankre udenfor Landsb. Felecaseau i en Bugt paa NØ- Siden af Øen	Engelsk Krigsskib •Brisk• ankrede i 15 Fv. og laae godt, men paa Spring. For at komme til Land- gangspladsen maa man passere et meget smalt Løb mellem Revene.
do.	do.	do. ved	Olo-Singa Øerne	. . . . .	. . . . .	. . . . .	•Brisk• har opholdt sig ved Øens Nordende, men ingen Ankerplads fundet, ligesom Landgangen var yderst vanskelig.

do.	do.	do.	ved	Sevai-Gruppen			
						Rheden Mataou-Ou-tau	Man man gaae $\frac{1}{2}$ Mil udonom Revet, der skyder ud fra Pynten. Paa 2 Kabell. havde »Brisk« kun smaae 5 Fv. og der skal være mindre.
Wallis ell. Uvea Øerne	Sydlig Ocean	Stille	Ankerpladser	i Havnen		Paa Øens yderste Sydspids	Capt. Hope i »Brisk« bekræfter hvad der af Sir Everard Home er anført i Findlay South Pacific Directory (1844) Indseilingen er meget bugtet, men let at iagttage og frembyder ingen Vanskeligheder for en Damper. Kan Lods faaes, bør han tages.
Rotumah Øen	do.			Port Lec		En aaben Bugt, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Øens yderste V-Pynt, kjendelig ved en høi, skovbegroet Humbel. »Brisk« ankrede her i 15 Fv.	Den vestligste af Øerne er lodret gjennemskaaret og gjennem denne Kløft gaaer Havet. Imellem Øerne er Passagen meget farlig. Misv. 9° 30' Ø. (1866).
do.	do.			NØ-Havnen		5 Kml. Øst for Port Lec. Under Passaten er der Læ.	
Curtis Øen	do.					Efter Hvalfangerberetning var Længden 178° 38' V, hvad der stemmer baade med d'Entrecasteaux (1793) og d'Urville (1827) nemlig: V. Lgd. 178° 43',3 og 178° 37',3	Sammenholdes Denham (1854) og d'Entrecasteaux faaes Øens Position at være: Curtis Ø { S. Br. 10° 36' { V.Lgd. 178° 37' 0" »Brisk« har ikke seet Øen.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Øerne Suwarow	Sydlig Stille Ocean	.....	.....	.....	.....	Øerne Suwarow (Centret) S. Br. 13° 14' 56" Ø.Lgd. 163° 3' 46" hvilket er 28' østligere end de spanske Kaart fra 1861	Spansk Fregat »Berenguela» passerede d. 27/6 66 Gruppen Suwarow og bestemte Centret ved 3 gode Søuhre.
Øen Greenwich	Nordl. do.	.....	.....	.....	.....	Øen Greenwich N. Br. 1° 3' Ø.Lgd. 154° 44' 58"	d. 2/6 66 passerede samme Fregat den og bestemte vedfoiede Position, der stemmer med den af Kapt. W. Symington, eng. Skib »Northfleet», angivne Plads.
Japan	Japanske Hav, Bugten Possiet	Grunden	»Klykow»	paa den sydl. Deel 10 Fod, paa den østl. Deel 14 Fod, paa den vestl. D. 17 Fod	.....	N. Br. 42° 34' V.Lgd. 130° 52' 40" Afstanden fra 10 Fods Pullen til Øen Touroujels Midte er 6½ Kml., til Kap Ostrena 3¼ Kml., til Kap Tshourkadow 7 Kml., til Kap Deguero 1¾ Kml. og til Øen Amiot 3¾ Kml.	En tidligere Opdagelse af denne Grund bekræftes ved denne Undersøgelse. Den bestaaer af 3 Dele.
do.	do. Amerika Golf	Steen ved	Kap Popow	2 à 3 Fod	.....	VSV for Sydspidsen af Øen Lissy — paa ½ af Afstanden mell. Sydspidsen og Kap Popow	tæt ved det Sted paa Kaartet, hvor Dybden er ang. i de russiske Kaart at være 9½ sajener (smaa 10 Fv. dansk). Opdaget af Skonnerten »Farwater». I et senere Hefte vil følge nærmere Beskrivelse.

do.	do. Nowgorodski Golf, Postawala Bugten	Bøie v. Grund.	Schellkhow	.....	15 Fod	Tætved Yderenden af det Steenrev, der strækker sig vesterud fra K. Schelikhow
Alle Lande	Alle Farvande	Soulykker	.....	.....	.....	.....

Bureau Veritas bekendtgjør at i 1866
 ere forulykkede: 2581 Seilskibe
 og 165 Dampskibe, forsvundne:
 183 Seilskibe og 3 Dampskibe. I alt
 2932 Skibe. Af Seilskibene vare 32
 af Jern. Ulykkernes Art vare for-
 deelte saaledes:

Forliste eller forladte	
i Søen	2336 Skibe.
Forsvundne	186 —
Kondemnerede	160 —
Paaseilede	130 —
Brændte	101 —
Sønderskaarne af Iis	15 —
Explosion	4 —
	2932 Skibe

Officielle Meddelelser.

1867.

- 2 Jan. Orlogscapitain P. Wulff beordret som Formand at overtage Ledelsen af Taktik og Signal Commissionens Arbejder.
- 8 Jan. Allerh. Resol., at Lieutenant W. Lüders efter Ansøgning bevilges Afsked i Naade af Marinen og tillægges Capitainlieutenants Charakter.
- 8 Jan. Allernaadigst tilladt, at Lieutenant G. Jacobson anlægges og bærer Decorationen som Ridder af den græske Frelser-Ordens 5te Klasse.
- 8 Jan. Allerh. Resol., at den af Commissionen i Sagen mod Orlogscapitain F. C. G. Muxoll og afskediget Orlogscapitain H. P. Rothe afsagte Dom stadfæstes, og bestemmes, at den Orlogscapitain Muxoll idømte Straf af Fæstningsarrest vil være at udholde i Citadellet Frederikshavn.
- 8 Jan. Meddeelt Lieutenanterne Schiwe, Buchwald og F. Lund, at de ere bestemte til Tjeneste ved Artilleri-Exerceerskolen for Værnepligtige i indeværende Aar, den Første som Forstander, og beordret dem at deeltage i den forestaaende Skole ved Sø-Artilleriet.
- 8 Jan. Beordret Lieutenanterne Nielsen, F. Bardenfleth, O. Suenson og F. P. Uldall at gennemgaae Exerceerskolen ved Sø-Artilleriet.
- 11 Jan. Lieutenant T. Bræm beordret til Tjeneste ved Sø-kortarchivet.

1867.

Directeur for Sø-Artilleriet Skibsted beordret til 16 Jan.
Medlem af en af Krigsministeriet nedsat Commission til
at afgive Betænkning over et Forslag til Regulering af
Artilleriets og Infanteriets Skydebaner paa Amager.

Lieutenant L. Holm beordret under den Directeuren 16 Jan.
for Søkortarchivet bevilgede Permission at varetage Di-
recteurens Forretninger ved Archivet.

Directeur for Sø-Artilleriet Skibsted, Orlogscapitain 17 Jan.
Hagen og Lieutenant Hohlenberg beordrede at
sammentræde i Commission og at gjøre Forslag til Lo-
calernes Fordeling m. m. i Søkvæsthuus Kasernen lige-
som ogsaa at revidere den nu bestaaende Ordning af
Kasernetjenesten og hvad dermed staaer i Forbindelse.

Lieutenant Meldal beordret fra den 1ste Mai d. A. 28 Jan.
at forrette Tjeneste som 1ste subalterne Officeer ved Sø-
cadetcorpset, hvilken Tjeneste Capitainlieutenant Ram-
busch fra samme Dato fratræder.

Allernaadigst tilladt, at Lieutenant E. Suenson an- 1 Febr.
lægger og bærer Decorationen som Ridder af den franske
Æreslegion.

Allerh. Resol., at der til de ved allerhøieste Reso- 7 Febr.
lution af 19de Novbr. 1854 stadfæstede Bestemmelser
for Anvendelsen af Understøttelsesfondet af 2den April
1801, der i alt Øvrigt forblive uforandrede, tilføies:

»Sønner af Mænd i Marinens faste Tjeneste skulle,
naar Faderen er falden i Kamp for Fædrelandet,
have fortrinlig Adgang til Understøttelse«.

Capt. Lieut. J. Tuxen beordret fra d. 1ste Mai d. 14 Febr.
A. at fratræde Tjeneste som Lærer i Navigation og Reg-
ning ved Søcadetcorpset, hvorhos Ministeriet har til-
kjendegivet Capitainlieutenanten sin Paaskjønnelse af den
Dygtighed og Interesse, hvormed han saavel i sit Fag som
paa flere andre Maader har virket til Academiets Gavn.

Lieutenant Fischer beordret fra den 1ste Mai d. 14 Febr.
A. at forrette Tjeneste som Lærer i Navigation og Reg-
ning ved Søcadetcorpset.

1867.

- 18 Febr. Allernaadigst tilladt, at Orlogscapitain Schultz anlægger og bærer Decorationen som Ridder af den russiske St. Anna Ordens 2den Klasse.
- 18 Febr. Allerh. Resol., at Lieutenanterne Holbøll og Mac Dougall permitteres for at ansættes som Postdampskibsførere fra 1ste Marts d. A., den Første i 3 Aar og den Sidste i 8 à 9 Maaneder.
- 19 Febr. Allerh. Resol., at der indtil videre tillægges Navigationsskolen paa Bogø samme Andeel i det ved Placaten af 11te April 1837 § 9 bestemte Examinationsgebyr, som ved allerhøieste Resolutioner af 17de April 1839, 22de August 1853, 13de Juni 1860 og 29de Marts 1865 indtil videre allernaadigst er forundt Navigationsskolerne i Kjøbenhavn, Aalborg, Aarhus, Randers, Svendborg, Nordby og Marstal.
- 19 Febr. Bestemmes, at Navigationsexamen afholdes paa Bogø 3 Gange om Aaret, nemlig i April, September og December Maaned, naar mindst 3 Elever indstille sig til Prøve.
- 20 Febr. I Henhold til den Betænkning, som Constructions & Reglerings Commissionen har afgivet over Orlogscapitain Pedersens Generalrapport om Fregatten Jylland efter Togtet med samme i f. A. har Ministeriet resolveret følgende:
1. Fokkestagene ansættes til det faste Skib, og Vaterstagene forfærdiges af Kjætting.
 2. Jernarmene til Fokkehals forlænges 1 Fod.
 3. Et solidt Krydsholt anbringes paa Kobryggen, agterligere end det nuværende.
 4. Kjættingstoppere anbringes under Banjerdækket.
 5. Closetrørene fra de øverste Closetter forhindres paa sikker Maade fra at kunne faae Afløb i Kahytten; eventuelt gives Closetterne en anden og hensigtsmæssig Plads.
 6. I Bestemmelserne for Krigsskibenes Maling ved forekommende Udrustninger af 15de August 1865 fore-

tages den Forandring, at Kanonportene males sorte 20 Febr. udenbords.

7. Om Bagbord paa Fregatterne anbringes en Falde-
rebstrappe.
8. Skibe paa Togt til Atlanterhavet og videre gives 2
af de sværeste Dyblod og 2 Liner til disse.
9. Krigsskibene ville være at medgive 2 Sæt farvede
Sidelanterner.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. At Skinklen til Fokke- og Foremersebraser forandres
saaledes, at den ikke bliver til Hinder for Stor-
stangens Strygning.
2. At Pumperne, især den Bagbords, have viist sig til-
bøielige til at blive uklare.
3. At Skottet omkring Skruebrønden gjøres tæt.
4. At Skottet mellem Maskinmesterens Lukaf og Kul-
kassen var utæt for Kulstøv, samt
5. At have Opmærksomheden henvendt paa, hvor der
ombord i Skibene for Fremtiden hensigtsmæssigt
kan anbringes andre Dørhaandgreb uden Messing-
beslag.

Lieutenant F. P. A. Uldall beordret at forrette Tje- 20 Febr.
neste ved Søkortarchivet.

Allerh. Resol., at Lieutenant Wilhelm Michelsen 26 Febr.
udnævnes til Capitainlieutenant og at Lieutenant uden
Gage Otto Waldemar Suenson oprykker i Lieute-
nants Numer med Gage.

Capt. Lieut. Obelitz beordret til Chef for Logis- 6 Marts.
skibet Dronning Marie, og til at forrette Tjeneste der-
ombord Lieutenanterne Tegner og Morgenstjerne.

Allerh. Resol., at Lieutenant uden Gage F. P. Ul- 11 Marts.
dall oprykker i Lieutenants Nr. med Gage.

Allerh. Resol., at Lieutenanterne S. A. Bille og E. 11 Marts.
Suenson udnævnes til Riddere af Dannebrogordenens
3die Klasse.

1867.

- 11 Marts. Capt. Lieut. F. Lund beordret til Chef for Skonnerten Fylla.
- 11 Marts. Underlæge Bech ansat som Overskibslæge paa Loggiskibet Dronning Marie, og Secondlieutenant Nissen som Proviantforvalter og Skibssecretair paa samme Skib.
- 12 Marts. Lieutenant L. Braag beordret til Høistcommanderende for Vagtstationen paa Batteriet Trekroner fra 1ste April.
- 12 Marts. Lieutenant Christiansen beordret til som Næstcommanderende at forrette Tjeneste ombord i Skonnerten Fylla samt Lieutenanterne P. Bruun, N. Møller og Nielsen til at gjøre Tjeneste i samme Skib.
- 14 Marts. Capt. Lieut. D. Braag beordret at indtræde som Medlem i Commissionen til at revidere Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe.
- 15 Marts. Underlæge Wiinstedt ansat som Skibslæge paa Skonnerten Fylla og H. Johnsen som Proviantregnskabsfører og Skibssecretair paa samme Skib.
- 20 Marts. Resolveret, at Skonnerterne Fylla og Diana med Hensyn til Emolumenter for Chef, Officerer og Officianter, der udcommanderes med disse Skibe, betragtes som Brigger.

(Fortsættes).

Artilleri og Pantser.

I forrige Hefte af dette Tidsskrift har Hr. Capitain Blom meddeelt Resultaterne af det sidste Pantserforsøg paa Amager, der give et Billede af Forholdet mellem Artilleriets Ødelæggelsesevne og Pantsrets Modstandsevne hos os. Vi skulle i de følgende Linier søge at give et Bidrag til Belysningen af dette Forhold andetsteds, idet vi dertil benytte Meddelelser i de bedste fremmede Tidsskrifter, som vi formode, at kun faa af vore Læsere have Tid og Leilighed til selv at gjøne sig bekendte med. Lad os da først give et kort Overblik over de svære Kanoner i de forskjellige Lande, nærmest for Marinernes Vedkommende.

Blandt de Kanonstøberier, der isærdeleshed beskæftige sig med Fabrikationen af de svære Piecer, ville vi nævne de franske i Ruelle, Nevers og Saint-Gervais, de engelske i Woolwich, i Elswick (Armstrongs) og i Manchester (Whitworths), det store Kruppske Etablissement i Essen og endelig forskjellige Støberier i Nord-Amerika.

Skjøndt man i England og i Kanonstøberiet i Preussen næsten udelukkende beskæftiger sig med Fabrikationen af Kanoner af Smedejern og Staal, bygger Frankrig endnu sine sværeste Piecer af Støbejern med Staalringe udenom, da de franske Værker endnu ikke ere komne saa vidt i Jernets Forarbeidning som Naboerne mod Øst og Nord. Imidlertid kan Frankrig som Stormagt ikke være afhængig af Fremmede i et saa vigtigt Spørgsmaal som

Fabrikationen af svært Skyts; det hjælper sig derfor selv efter bedste Evne og er ogsaa nu i Besiddelse af Kanoner, der siges, om ikke i Lethed, saa dog med Hensyn til Holdbarhed og Kraft, ikke at staae tilbage for andre Stormagters Skyts.

I Frankrig hemmeligholdes Skydeforsøgene langt mere end paa den anden Side af Kanalen, og det var først Hr. Dupuy de Lôme (Fuldkraftlinieskibet »le Napoléon's« og den første Pantserfregat »la gloire's« berømte Bygmester), som ifjor Sommer i »det lovgivende Corps« paa Regjeringens Vegne løftede det Slør, der havde hvilet over det svære Marineartilleris Tilstand. Senere Beretninger fuldstændiggjorde de første Meddelelser.

De tunge franske Kanoner ere, som anført, forfærdigede af Støbejern med Staalringe udenom, der naae til Noget foran Tapperne, der ere i Eet med en af Ringene; de ere alle Bagladekanoner og forsynede med tre til fem parabolske Riffelgange. Projectilerne ere to Slags Granater, der tændes i Anslaget, og massive Staalprojectiler, bestemte til at slaae igjennem Pantserkibes Sider. De massive Projectiler ere enten cylindriske eller ogivale; de første anvendes paa kortere og de sidste paa længere Hold. Projectilerne ere forsynede med Zinkknaster, der passe ind i Riffelgangene. Mellem Projectil og Ladning indføres en Forladning.

De svære Piecer ere inddeelte i 4 Klasser*):

1) En $6\frac{1}{2}$ " Kanon, Vægt 10,000 Pd., 3 parabolske Riffelgange. Det massive Projectil, der veier 90 Pd., udskudt med en Ladning af 15 Pd. Krudt, slaaer paa en Afstand af 450 Alen gjennem en $5\frac{1}{2}$ " Jernplade. Med 4° Elevation er Rækningen for det ogivale Projectil 2,500 Alen.

2) En $7\frac{1}{2}$ " Kanon, Vægt 16,000 Pd., 5 parabolske Riffelgange. Det massive Projectil, der veier 150 Pd.,

*) Vægt og Maal ere danske.

bliver udskudt med en Ladning af 25 Pd. Krudt. Mod $5\frac{1}{2}$ " Pantser kan det ogivale Projectil med god Virkning anvendes paa en Afstand af 1200 Alen. Med 2° Elevation er Rækningen 1350 Alen; med 35° Elevation 10,500 Alen. De $7\frac{1}{2}$ " Kanoner ere ikke blevne sendte til søes førend efter en forceret Prøveskydning.

3) En $9\frac{1}{4}$ " Kanon, Vægt 28,000 Pd., 5 paraboliske Riffelgange. Til det massive Projectil, der veier 288 Pd. bruges en Ladning af 40 Pd. Krudt. Med 3° Elevation er Rækningen 1700 Alen. Denne Kanon kan anvendes paa 3000 Alens Afstand mod $5\frac{1}{2}$ " Pantser; paa 1500 Alens Afstand ødelægger den med faa Skud de tykkeste Pantsereskibssider, der for Øieblikket flyde paa Søen. Naar det cylindriske massive Projectil slaaer gennem $5\frac{1}{2}$ " Jern udenpaa 30" Træ er Virkningen uhyre: Projectilet kaster 280—300 Pd. Jern indenbords og afriver 27 \square' Træ. Affutagen veier 13,000 Pd; Systemet betjenes i Sø med Lethed af 20 Mand og tilankers i stille Veir af 14 Mand. Der bliver skudt omtrent 1 Skud hvert 10de Minut.

4) En $10\frac{1}{2}$ " Kanon, Vægt 44,000 Pd.; med en Ladning af 60 Pd. Krudt udskydes et massivt Projectil, der veier 432 Pd. Prøverne med denne Kanon ere ikke tilendebragte; men det hedder sig, at den med Lethed gennemskyder $6\frac{1}{2}$ " Pantser paa 2,500 Alens Afstand.

De $9\frac{1}{4}$ " Kanoner ere ombord i de nyeste franske Fregatter blevne prøvede baade i Sideportene og paa de aabne dreiende Platformer, som Franskmændene anvende paa Fregatternes øverste Dæk og ombord i et Par mindre, hurtige Skibe, der nærmest ere bestemte til Kystforsvar.

Pengespørgsmaalet maa altid træde i Baggrunden, naar det gjælder om at være i Besiddelse af det fortrinligste Materiel; imidlertid giver Hr. Dupuy de Lôme den interessante Oplysning, at medens de franske Pieser koste

henimod 1 Mk. pr. Pd., koste de armstrongske svære Kanoner $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ Mk. pr. Pd.

At indrangere det svære engelske Marineartilleri i nogle faa Klasser, er ikke muligt som med det franske.

I Frankrig gaae Prøveskydningerne fornemmelig ud paa at fuldkommengjøre et godkjendt Princip; de i høi Grad videnskabelig og praktisk uddannede Artilleriofficerer ere Ledere for Fremskridtene i artilleristisk Retning, og det er Regjeringen, der udelukkende fabrikkerer Kanonerne.

I England tvinger den offentlige Mening og de store Fabrikanter Regjeringen ind paa en anden Vei: Mange Projecter blive underkastede Prøve, Fabrikanternes Værksteder levere ligesaa gode Kanoner som Regjeringens Etablissement i Woolwich, og den engelske Artilleriofficer er, isærdeleshed som Følge af den sløvende Colonitjeneste, ofte ikke istand til at følge med, hvorfor forholdsviis mange vigtige Fremskridt skyldes Mænd, der ikke særlig have ofret Artillerividenskaben deres Kræfter.

Den hurtigste Oversigt over det engelske Artilleries nærværende Standpunkt faaer man ved at see, at Krigsministeren ifjor Sommer forelagde Parlamentet følgende Liste over de Kanoner, der vare ombord eller klare til at sættes ombord i Orlogsmændene:

30 Stykker riflede 9" Kanoner, Vægt 24,500 Pd.

27 — — 7" — — 14,000 -

229 — — 7" — — 13,000 -

I Begyndelsen af 1867 ventedes færdige:

1 Stykker riflede 13" Kanoner, Vægt 44,000 Pd.

46 — — 9" — — 24,500 -

78 — — 8" — — 18,000 -

23 — — 7" — — 14,000 -

71 — — 7" — — 13,000 -

Bevilling forlangtes til:

6 Stykker riflede 13" Kanoner, Vægt 44,000 Pd.

100 — — 9" — — 24,500 -

En Admiralitetsordre af 8de Juni 1866 bestemmer Pantserflaadens Armering til:

	4 Stykker	13"	Kanoner
67	—	9"	—
82	—	8"	—
341	—	7"	—

Alle disse Kanoner ere riflede, — om det bedste Riffelsystem hersker Uenighed, — af Smedejern eller Staal, og ere alle Mundingsladere. (Vi have nylig seet, at alle franske svære Piecer ere Bagladere). De engelske 7" og 9" Kanoner ere altsaa lidt mindre end de franske 7½" og 9¼"; imidlertid er det engelske Krudt kraftigere end det franske, hvilket giver de engelske Projectiler omtrent ¼ større Initialhastighed, saa at den levende Kraft (Masse multipliceret med Hastighedens Kvadrat) meget nær bliver den samme for de forskjellige Systemer.

Den 7" Kanon skyder Warrior's Side igjennem paa 2700 Alen med den reglementerede Ladning af 20 Pd. Krudt, Projectilets Vægt 105 Pd.*).

Et 8" Projectil veier 163 Pd., Krudtladning 27 Pd.,
- 9" — — — 227 Pd., — 39 Pd.

Foruden disse riflede Kanoner haves ogsaa enkelte 150 Pd. og 100 Pd.s glatløbende Kanoner til omtrent ¼ Kugle Krudtladning.

De engelske Piecer ere saaledes omtrent i Et og Alt forskjellige fra de franske, og der hersker en ligesaa stor Uoverensstemmelse, hvad Projectilerne angaaer. De Skydeforsøg i Shoeburyness, der sluttedes ifjor, have isærdeleshed havt til Hensigt at klare det vigtige Spørgsmaal, om Major Pallisers billige haardstøbte Projectiler kunne træde istedetfor de saa kostbare Staalprojectiler. Spørgsmaalet er blevet løst aldeles til Fordeel for Major

*) Dette Resultat opnaaes efter en Beregning af Virkningen af en Prøveskydning, der foretoges med 16 Pd. Krudtladning paa kortere Hold.

Palliser, idet baade hans massive og hule Projectiler have trængt ligesaa godt igjennem Prøveskiverne som Staalprojectilerne, ja, hans massive Projectil har endog den yderligere Fordeel at virke som Granat, naar det har slaaet gennem Siden.

Den 9" Kanon, Vægt 24,500 Pd., er den sværeste Piece, der har været prøvet ombord.

Vi komme nu til de Piecer, som leveres fra det bekjendte Kruppske Etablissement, der kun beskæftiger sig med Fabrikationen af riflede Støbestaalkanoner. Fremgangsmaaden ved Fabrikationen hemmeligholdes. Krupps Kanoner ere Bagladekanoner, og Mekanismen bestaaer i sine Hovedtræk af en Jernblok, der vandrer i en Aabning lodret paa Løbets Axe. I Blokken er et Hul af Størrelse som Løbets Diameter; naar Blokken er trukket ud, indføres Projectil og Ladning gennem et Hul i Stødbunden. Naar Kanonen er ladt, skydes Blokken for og befæstes. En Kobberring, som Krudtgassen spænder ud imod Fugerne mellem Blokken og Udskjæringen i Kanonen, lukker Løbets Bund hermetisk til.

Projectilerne ere af Støbestaal med en Blyfodring, der griber Riffelgangene. Granaterne ere bestemte til at springe i Anslaget.

Krupps 8" Kanon udskyder et massivt Projectil, der veier 200 Pd.; det hule veier 150 Pd.; Ladning 24—26 Pd. Krudt. Kanonen koster omtrent 19,000 Rdlr.; hvert Projectil omtrent 140 Rdlr. Kanonen slaaer paa 1800 Alen gennem 4½" Jern; den har udholdt 800 Skud, og en russisk Commission, der i sin Midte talte den fra Beleiringen af Sewastopol navnkundige General Todleben, har anbefalet denne Piece fortrinlig til Søforters og Monitors Armering.

Den kruppske 9½" Kanon veier 25,600 Pd.; det massive Projectil 300 Pd., det hule 250 Pd., Krudtladning 30 Pd. Løbet har 32 Riffelgange. Kanonen koster omtrent 28,000 Rdlr. Saadanne Kanoner ere efter at have

udholdt forceret Prøveskydning blevne bestemte til at udgjøre Fæstningen Antwerpens Armering.

Den sværeste europæiske Kanon har Krupp for Tiden i Arbeide; det er en 1000 Pd.g riflet, hvormed hvert enkelt Skud er beregnet til at koste mindst 1400 Rdlr.!

Forat give et Begreb om dette preussiske Etablissemments Virksomhed, ville vi anføre, at det er istand til at levere daglig en 8" Kanon og nogle og tredive Felt-piecer, og Hastværksarbeide er med Hensyn til de nærværende store Fordringer til en Kanons Styrke og Kraft en Umulighed. (Som man vil erindre sprang den 550 Pd.ge (saakaldet 600 Pd.ge) armstrongske Kanon, der havde kostet 36,000 Rdlr., ifjor Foraar efter det 54de Skud, og med de amerikanske 360 Pd.ge glatløbende (saakaldede 400 Pd.ge), som sikkert Mange have beundret ifjor Sommer ombord i den svenske Monitor «John Ericson», maatte efter Officerernes Udsagn kun skydes 20 Skud med største Krudtladning).

I Amerika frembragte Krigen forskellige svære Kanoner baade glatløbende og riflede; disse sidste vare dels forfærdigede af Støbejern, dels af Smedejern og Staal.

Af glatløbende Kanoner af Støbejern har man:

	Vægt circa	massiv Kugle	Krudtladning
Den 10"	12,000 Pd.	114 Pd.	16 Pd.
- 13"	30,000 -	252 -	36 -
- 15"	40,000 -	362 -	45 -

Denne sidste Kanon koster 15,000 Rdlr. De glatløbende Kanoner bleve meget anvendte under Krigen. Nordstatsmonitoren «Weehawken» tvang d. 17de Juni 1863 Sydstatspanterskibet «Atalanta» til at stryge efter blot at have løsnet 5 Skud fra sine svære Kanoner. Paa 450 Alens Afstand slog en 15" Kugle gennem Fjendens Side, der bestod af 4" Jern paa 18" Træ, kastede en Masse Splinter og Jernstumper indenbords, bedøvede 40 Mand og saarede Adskillige. Under Slaget i Mobilebugt den 5te August 1864 beskød Unionsmonitoren «Manhattan»

paa kort Hold Sydstatsvædderskibet «Tennessee» med sine 15" Kanoner med en Krudtladning af 60 Pd. Kuglerne trængte ikke heelt igjennem, men bleve siddende i «Tennessees» heldende Sider, der vare byggede af 5—6" Jernplader paa 22" Træ.

De 15" Kanoner have gjort Reisen over Atlanterhavet og rundt Sydspidsen af Amerika om i det stille Ocean ombord i Monitorerne «Miantonomoh» og «Monadnock».

En enkelt af disse Kanoner har udholdt 900 Skud med en Ladning af 30—55 Pd. Krudt.

Af Støbejernskanoner med Smedejernsringe har man 8" og 10" riflede Mundingsladere.

Den 8" udskyder et Projectil, der veier 155 Pd., Krudtladning 15 Pd., Priis 4,000 Rdlr.; den 10" udskyder et Projectil, der veier 225 Pd., Krudtladning 23 Pd., Priis 9,000 Rdlr.

Disse Kanoner sprang imidlertid ofte under Angrebene paa Charleston og Fort Fisher. Efter at 6 vare sprungne og havde dræbt 44 Mand ombord i Unionsflaaden under Angrebet paa den sidste Fæstning, disrecommanderede Admiral Porter disse Piecer i de skarpeste Udtryk*).

Foruden ovennævnte svære Kanoner gav Krigen Anledning til Constructionen af forskjellige andre Slags svært Skyts, der ikke kom til at spille nogen Rolle som Frembringelser af altfor »uholdbare« Projekter; men vi ville ikke forlade Amerika uden at omtale de 1000 Pd.ge Uhyrer, der ere støbte i Kanonstøberiet i Fort Pitt.

Kanonens veier 81,000 Pd., Løbets Diameter er 20", Kanonens Længde 15½ Fod, dens største Tykkelse 5 Fod.

*) Overhovedet har Smedejernskanonerne (de armstrongske) den store Fordeel fremfor Støbejerns- og Staalkanoner, at de ikke springe, men kun revne.

Tre Ovne, der indeholdt omtrent 130,000 Pd. Jern, leverede Materialet til disse Piecer, der ere 25 Dage om at afkjøles.

En saadan Kanon har for nylig været underkastet en Prøveskydning af 9 Skud med et Projectil, der veiede 985 Pd. De tre første Skud vare med en Krudtladning af 54 Pd., de tre næste med 73 Pd. og de tre sidste med 91 Pd.

Landartilleriet eier 1 og Marineartilleriet 2 saadanne Kanoner, der ere bestemte til at sættes ombord i de største søgaaende Monitorer.

Medens det amerikanske Artilleri hovedsagelig har til Hensigt, med tunge, store Projectiler, begavede med ringe Hastighed, paa en Maade at gennemryste Fjendens Skibssider og derved at sønderbryde Pantseret, er det det engelske Artilleris Maal at bringe aflange, massive Projectiler eller Granater til at gennemtrænge de fjendtlige Skibssider for at dræbe Kanonbesætningerne, antænde Krudtmagasinerne, beskadige Maskinerne eller skyde Grundskud.

Forskjelligheden mellem disse to Systemer, der hvert har sine Talsmænd, bringer den engelske Artillericapitain Noble, Medlem af den nedsatte store Artillericommission, til at anstille følgende sammenlignende Betragtninger, idet han gaaer ud fra, at det System, der hurtigst, lettest og billigst kan gjøre det af med Modstanderen, øiensynlig maa være det bedste.

I fremtidige Kampe mellem Pantsereskibe vil »Tiden« komme til at spille en stor Rolle. Lader os antage, at to Pantsereskibe, det ene armeret efter det »sønderbrydende« og det andet efter det »gennemtrængende« Princip, skulde optage Kampen mod hinanden. Det er da sandsynligt, at det Skib, der kunde skyde sin Modstander glat igjennem, vilde have størst Chance for i en given Tid at træffe de saarbareste Steder. Ydermere er det »gennemtrængende« Projectil i Almindelighed begavet

med en temmelig stor Hastighed og har derfor en fladere Bane end det »sønderbrydende« Projectil med den ringere Hastighed, hvorfor det første har Chancen for et større Antal Træffere.

Naar et Skib angribes efter det »sønderbrydende« Princip, maae alle Anstrengelser hovedsageligen rettes mod Pantserpladerne, men det, der skal rammes, er Mandskabet og Kanonerne, der staae bag Pantsret.

Disse Betragtninger gjøre det rimeligt, at man ved at bruge Gjennemtrængningssystemet sandsynligviis vil vinde Tid, da Skibets saarbare Steder ikke ville blive truffne saa hurtigt ved Sønderbrydningssystemet; og lykkedes det endog saa at sige at knuse et Skib og bryde dets offensive Kraft ved Virkningen af kraftige Anslag, saa vil dette Resultat dog næppe naaes, inden det saaledes ødelagte Skib har havt rigelig Tid til at bide dygtigt fra sig.

Det er nemmere at angribe ved Gjennemtrængningssystemet end ved Sønderbrydningssystemet; thi ved det første anvender man lettere riflede Kanoner paa 12—24,000 Pd.s Vægt, medens det andet fordrer tunge uhaandteerlige Piecer, der veie fra 24,000 Pd. og op-efter. De tunge Piecer betjenes naturligviis hverken saa let eller saa hurtigt som de lettere.

Bekostningsspørgsmaalet, som i Undersøgelser af denne Natur maae træde i Baggrunden, bliver ofte betragtet som af stor Vigtighed. Sammenholder man imidlertid Prisen af den engelske 9" riflede Kanon, af 24,000 Pd.s Vægt med, hvad den amerikanske glatløbende af 40,000 Pd.s Vægt koster, vil man finde, at Udgiften for Kanon, Affutage og 100 Skud er omtrent eens for disse Piecer, der hver er Repræsentant for sit System.

Paa den ene Side har man en Kanon, der baade med massivt og huult Projectil kan slaae igjennem Siden paa det stærkeste Pantserskib, der flyder paa Søen paa en Afstand af 1500 Alen. Paa den anden Side har man

en Kanon, hvis massive Staalprojectil vil blive stikkende i Siden, og hvis hule Projectil vil være magtesløst.

Endvidere opstiller Capitain Noble følgende Slutninger som Resultater af de talrige og kostbare Prøveskydninger mod Pantserkiver:

1) Naar man vil gennemtrænge en Pantserplade, maa Projectilet være af en haard Materie som: Staal eller haardstøbt Jern.

2) Naar man ved et normalt eller skraat Anslag vil gennemtrænge en Pantserplade, bliver den spidse, ogivale Form den bedste for Projectilets Hoved.

3) Den bedste Form, man endnu kjender for en Staalgranat, er den, hvor Krudtet kan virke i en Retning fremad. Hovedet maa være massivt med ogival Spids.

4) Projectiler af haardstøbt Jern ere næsten ligesaa gode — om ikke ligesaa gode — som af Staal.

5) Til et virksomt Angreb mod stærktbyggede Pantserkibe maae Kanonerne, om muligt, ikke have mindre Vægt end 24,000 Pd., Calibren ikke være mindre end 9", udskydende aflange 225 Pd.ge Projectiler med en Krudtladning af 36 Pd.

6) For Projectiler af haard Materie er Gjennemtrængningsevnen proportional med den levende Kraft. Det er indenfor almindelige Grændser temmelig ligegyldigt, om den levende Kraft skyldes Massen eller Hastigheden.

7) Pantserpladers Modstandsevne mod Staalprojectiler forholder sig som Tykkelsernes Qvadrater.

8) Det har viist sig, at Smedejernspladers Modstandsevne mod Staalprojectiler kun forøges Lidet eller Intet ved et simpelt Træunderlag i den Udstrækning, hvori det almindelig anvendes.

9) Jernskibe, hvor Pantsrets massive Underlag bestaaer af Eeg eller Teak, yde en langt større Modstandsevne end Træskibe med samme Pladetykkelse.

10) Et Underlag af Træ og horizontale Jernplader — som i »Bellerophon« og »Hercules« *) — synes at være det hensigtsmæssigste.

11) En indvendig Jernklædning er til stor Nytte, thi ikke alene befæstes Pantsret bedre derved, men løsrevne Jernstumper forhindres ogsaa i at anrette Ødelæggelse indenbords. Intet Pantsereskib, det være sig af Træ eller Jern, bør mangle denne Jernklædning.

12) Et Pantser, der er sammensat af tynde, paa hverandre liggende Plader, yder langt mindre Modstandsevne end det massive Pantser.

13) Gjennembrydningsevnen er for haarde Projectiler, udskudte mod heldende Plader, proportional med Sinus af Indfaldsvinklen.

Af det her Fremsatte vil det sees, at Artilleriet fuldstændigt har beseiret det ældre Pantser, saa at der ikke findes noget færdigt, udrustet Pantsereskib uden at der jo er en Kanon, som kan gjennembryde det. Men Pantseret har ikke naaet Enden af sin Udvikling. Allerede det ovenfor omtalte Skib »Hercules« er for en væsentlig Deel uigjennemtrængeligt for det endnu prøvede Skyts, og det næste Skib, som vil blive bygget i England, vil være det i endnu høiere Grad. Da det har viist sig, at den Maade, »Hercules's« Side er bygget paa, giver større Modstandsevne end de samme Førligheder af Jern og Træ, sammensatte paa anden Maade, er man beskæftiget med yderligere at udvikle det nye Princip for Skibssidens Bygning for om muligt at naae endnu bedre Resultater. Man søger ogsaa at forbedre Jernfabrikationen saaledes, at man kan give Plader af samme Tykkelse en større Styrke end hidtil, og der er Haab om, at det vil lykkes.

*) Pantserfregatten »Hercules's« Skrog er af Jern. I Vandgangen bestaaer Sidetykkelsen i forskjellige Lag af $11\frac{1}{4}$ " Jern og 39" Træ (de yderste Plader ere 9" tykke). Endvidere give langskibs Spanter Siden endnu større Modstandsevne.

Endelig — og dette er det betydningsfuldste Skridt i Udviklingen, synes det, at man i Fremtiden vil gaae fuldstændigt over til Taarnsystemet i Skibene, og Pantser-tykkelsen vil da i væsentlig Grad kunne forøges. I det Mindste har den engelske Marines Constructeur Mr. Reed udtalt sig derhen i et Foredrag, han holdt sidste Vinter om Pantserskibe. Vi skulle meddele et lille Brudstykke af dette Foredrag, der i flere Henseender har Interesse ogsaa for os.

Efter en Udsigt over Pantserskibenes Udvikling hidtil, gaaer han over til at fremsætte de Principer, der bør følges i Fremtiden, og siger da blandt Andet:

«For det Første betragter jeg det som en Grundregel, at vi altid maae bygge eet eller flere Skibe, der saavel i offensiv, som defensiv Kraft er ethvert Skib, som er eller bliver bygget af andre Lande, overlegent. Jeg siger ikke, vi skulle lægge an paa at faae et stort Antal af saadanne Skibe; thi med et rimeligt Budget blive de enkelte Skibe svage, naar deres Tal skal være stort, medens det netop er vor Tids Særkjende at eet kraftigt Skib er mere værd end mange svage*). Hvorfor er vor store Flaade af Træskibe næsten bleven ubrugelig? Ene fordi eet Pantserskib maa ansees langt stærkere end mange af dem. Netop paa samme Maade staaer det i vor Magt at faae et Skib med Pantser af en saadan Tykkelse og Kanoner af en saadan Kraft, at Frankrigs Pantserskibe ikke tør vove at møde det meer end Træskibe vove at møde det stærkeste Pantserskib, som nu haves. — Jeg mener, vi bør bygge saadanne Skibe efter Taarn-Systemet; hverken heelt efter det amerikanske Princip eller heelt efter Capitain Coles, men efter et, som forener begges bedste Egenskaber, og Størrelsen eller Bekostningen af nogle af vore største nuværende Pantserskibe behøver ikke synderlig at over-

*) Udhævet af os.

skrides for at faae et Skib med 15 eller 16 Tommers Pantser, 20 Tons Kanoner og 15 Miils Fart. Det kan tillige gjøres sikkrere imod Stød af Vædderskibe end noget endnu eksisterende Skib. Jeg er ganske paa det Rene med, at et saadant Skib kan konstrueres og bygges, og efter min Mening vilde eet eller to af den Slags Skibe bidrage mere til at haandhæve vort Herredømme paa Havet end mange Pantserskibe af sædvanlig Art, der koste meget mere. Saaledes betragtes Sagen af den preussiske Regjering, der har kjøbt et Skib, som er ethvert andet Pantserskib, bygget hertillands, ubetinget overlegent, nemlig Fregatten »Fatikh« (nu Vilhelm 1ste). Dette Skib vil gjøre det muligt for Preussen betydeligt at forringe Fordelene ved Englands og Frankrigs sædvanlige Pantserskibe, og at sende det preussiske Flag Verden over med en Fortrøstning og Stolthed, som man maa misunde det. Og jeg mener, at Englands Haab maa søges i Brugen af lignende Midler. — Vi have allerede i »Bellerophon« et Skib, med hvilket ingen engelsk Chef vilde betænke sig paa at kjæmpe mod flere saadanne Skibe som »la gloire«; thi det engelske Skibs Pantser, Kanoner og Manøvreevne under Damp vilde være deres langt overlegen. Og vi bygge i »Hercules« et langt stærkere Skib end »Bellerophon«, da dets hele Vandlinie er absolut uigjennemtrængelig for Skud. Men der er endnu et stort Spillerum for Fremskridt tilbage, og det vil ikke være paa Grund af nogen teknisk Vanskelighed, om vi ikke begynde Bygningen af et endnu kraftigere Skib end baade »Hercules« og »Fatikh«. — Det er paa denne Maade, jeg troer, at vi virksomst kunne hævde vor Plads ikke blot i Europa, men ogsaa ligeoverfor det dristige og energiske Folk, som nylig sendte os »Miantanomoh« over Atlanterhavet. Med et saadant Folk kunne vi kun kappes paa Søen ved en Dristighed og Energi, der er ligesaa stor som dets egen. Jeg deler ikke den Anskuelse, at »Miantanomoh« i det Hele taget er bedre end eller ligesaa

god som mange af vore egne Skibe, betragtet som søgaaende Krigsmaskine; men ikke destomindre har den i sig optaget mange udmærkede og nye Principer, og er en Ære for det Folk, som har frembragt den. Jeg maae ogsaa tilstaae, at jeg beundrer Erikssons dristige Aand ved at gjøre en Monitor til et søgaaende Skib; og jeg er overbevist om, at først naar vi udvikle Grundtanken i denne Klasse Skibe og forbinder den med saadanne Forandringer og Forbedringer som vore større industrielle Midler ville gjøre os det muligt at tilføie, kunne vi frembringe den kraftige Krigsmaskine, som vi kunne sende tilsøes.»

I nær Forbindelse med disse Yttringer staaer en anden Udtalelse af Mr. Reed i samme Foredrag om Ønskeligheden af at komme bort fra Brugen af Seil paa Panterskibene. Han fremhæver de væsentligste Fordele, der vilde flyde deraf: at Skibet kunde gjøres lavere, saa at det med samme Displacement kunde bære sværere Pantser; man vilde opnaae større Fart, da Luftmodstanden vilde blive forringet, man vilde spare Mandskab; det lave Skib vilde desuden være roligere, saa at Skydningen blev sikkrere, og endelig undgik man de Vanskeligheder, som ere uundgaaelige, naar der ved et Skibs Bygning, skal tages Hensyn til to saa forskjellige Fremdrivelsesmidler som Damp og Seil.

Det er saaledes en forbedret Monitor i stor Stiil, som Mr. Reed anbefaler som Fremtidsekib, og han staaer ikke ene med denne Mening. En anden engelsk Ingenieur Mr. John Bourne, har saaledes i et Foredrag i »Institution af Civil-Engineers« varmt anbefalet det amerikanske Monitorsystem, som det bedste af alle.

Naar man erindrer, hvilken Opposition Taarnsystemet tidligere mødte i England, er et saadant Omslag betydningsfuldt. Det skyldes aabenbart to Omstændigheder: Artilleriets Udvikling, der med Nødvendighed fordrer langt sværere Pantser, end det er muligt at anvende paa

Skibe af almindelig Form, og de to bekendte Monitor-Reiser, der have fjernet Betænelighederne i Henseende til Monitorers Sedygtighed.

Men det er ikke blot i England, at der for Alvor tænkes paa at forlade Fregatformen; ogsaa i Frankrig er Spørgsmaalet reist. Et af de fremkomne Indlæg i Sagen skulle vi give fuldstændigt, da det forekommer os at være særdeles læseværdigt. Det er en Artikel af Vice-Admiral Touchard. Han kommer igjennem en Række Betragtninger over Slaget ved Lissa, der tage Hensyn ikke blot til det nye Artilleri, men ogsaa til de nye Momenter, der med Pantserskibene ere komne ind i Søkrigskunsten, i det Væsentlige til samme Resultat som de nysnævnte engelske Ingenieurer. Hans Artikel lyder saaledes:

Fra 1827—1866, det vil sige fra Slaget ved Navarino til Slaget ved Lissa, har Historien intet egentligt Søslag at opvise, ja, man bliver nødsaget til at gaae tilbage til Aarhundredets Begyndelse, til Slaget ved Trafalgar eller til Slaget ved St. Vincent, for som ved Lissa at have to Flaader for sig, der i rum Sø manøvrerede mod hinanden og sloges med de Vaaben, som Tidernes Krigskunst havde forsynet dem med.

Under den 39aarige Periode er der skeet en fuldstændig Omvæltning i Søkrigsmaskinerne. Dampen har afløst Seilene, og det med Spore*) bevæbnede Pantser-skib er traadt istedetfor Træskibet.

I ikke ringere Maal end Skibet har Kanonen været Forandringer underkastet. Forhen, eller rettere sagt, for ganske nylig, gjaldt det om at skyde sikkrest og hurtigst, idet Seiren ligemeget var betinget af Træfsikkerheden og Skydningens Hurtighed. Dengang stode de forskjellige Mariners Artilleri omtrent paa det samme Standpunkt, og i denne Lighedstilstand var et Skibs effective Styrke

*) «Vædder» betegner Skibet; «Sporen» er Vædderens Vaaben.

for største Delen betinget af Kanonantallet. Men Pantsret har vendt op og ned paa det Hele, thi nu betinges Artilleriets Virksomhed langt mere af hver enkelt Kanons Kraft end af Antallet, og, med Ret eller Uret, stræber man nu hen imod det Maal, at sammentrænge Tredækernes talrige Kanoner i et ringe Antal svære og kraftfulde Piecer.

Efterhaanden som Artilleriets Udvikling har taget denne Rétning paa Grund af Pantsrets voxende Tykkelse ere nye Spørgsmaal fremkomne, som endnu kun ere blevne ufuldstændigt besvarede. Man fatter derfor let, hvorfor Lissaslaget saa levende har interesseret hele den maritime Verden. De følgende Linier indeholde ingen ny Beretning om Slaget; de have blot til Hensigt at drøfte nogle af dets Consequentser.

Lige ned til den allerseneste Tid afgjorde Kanonerne Antal Søslagene; men alle Beretninger fra Lissa ere enige i, at Kanonerne langtfra ikke der har spillet den betydelige Rolle som forhen, og det endskjøndt enkelte Skibe af den italienske Flaade, der for største Delen var bygget i Udlandet, førte nogle meget svære Kanoner, og endskjøndt »Affondatores» Taarne vare armerede med 300pundige Armstrongske Kanoner. De østerrigske Skibe med deres Pantsers, Maskiner og Kanoner vare derimod alle byggede i Hjemmet og svagt armerede med 24pundige riflede, 48pundige glatte og 60pundige Granatkanoner; hverken Brugen af Staalkugler eller den convergerende Skydning kunde opveie disse Piecers Mangel paa Kraft.

Sikkert er det, at Artilleriets Virkning paa begge Sider var betydningsløst, og at Pantsret gik seierrigt ud af Kampen; men enten det nu var Artilleriets Skyld eller af en anden Aarsag, saa vandt Pantsret Seir for godt Kjøb. Det maa derfor være tilladt at mene, at efter ligesom før Slaget ved Lissa er Kampen mellem Pantsret og Kanonen svævende, og et Spørgsmaal uafgjort, der

forresten ligesaa godt lader sig afgjøre ved fredelige Skydeforsøg som paa Kampladsen. Mellem Artilleriet og Pantsret vil Striden vedvare, indtil der bliver tilveiebragt et Slags Ligevægt mellem det Enes Gjennembrydningsevne og det Andets Modstandsevne, naar begge Parter have modtaget den yderste Grad af Udvikling, som er forenelig med et søgaaende Skibs eller Kystforsvarets hele Væsen; det er først, naar der kommer Ligevægt mellem Forsvars- og Angrebsvaaben, at Spørgsmaalet vil blive løst.

Hvis Kanonen i Slaget ved Lissa ikke har indtaget den Plads, som dens nye Egenskaber synes at have forbeholdt den for Fremtiden, saa forholder det sig ikke saaledes med Stødet, og »Ré d'Italias« Odelæggelse vil til alle Tider staae som et lysende Exempel paa den nye Angrebsmaades Kraft. Var »Erzherzog Max«, som gav det fameuse Stød bevæbnet med Spore? eller var blot Stevnen skærpet som en Øxe? Medens en af de officielle Beretninger fremstiller os »Max« som borende sin Spore i Modstanderen og derpaa bakkende sig klar af hans Side, fortæller en anden Kilde, at det østerrigske Admiralskib løb med fuld Fart ind paa »Ré d'Italia« og frembragte en Aabning, hvorigjennem Vandet strømmede ind og øieblikkeligt sendte Skibet tilbunds.

Det skal saaledes paa den ene Side have været Sporen, som under Vandgangen har givet Dødsstødet, medens det paa den anden Side skal have været hele Skibssiden, der over Vandgangen er bleven knuust. Denne Dobbeltvirkning forklares iøvrigt let, hvis det er Tilfældet, at »Max« stødte normalt mod sin Fjendes Side med $11\frac{1}{2}$ Miles Fart, thi med en saa betydelig Fart er det ikke alene Sporen, som borer Hul, men det stødende Skibs Forstavn maa da ogsaa aabne Modstanderens Side over Vandet, og det er det, som er skeet i det nærværende Tilfælde.

Der er da, eller der kan da i Stødet være en Dobbeltvirkning, som vi nærmere skulle undersøge, og som man vel maa gjøre sig Rede for; deels af Sporen, der træffer den ubepantsrede Deel af Skroget, og deels af selve Stødet, som sønderbryder eller trykker den Deel af Skroget ind, hvorpaa Pantsret er befæstet. Stødet vil kun være virksomt med stor Fart, og endydermere maa det træffe normalt eller næsten normalt mod den stødte Flade. Hvis en af de to Factorer, den stødende Masse og Hastigheden, er for lille, bliver Stødet magtesløst. Som Exempel paa denne Magtesløshed kan man nævne Admiral Farraguts Skibe, der i Slaget ved Mobile med fuld Fart tørnede mod det confoedererede Pantserskib »Tennessees« Sider uden at tilføie dette nogen Skade, eller Linieskibet »Kaiser«, som omringet af fjendtlige Pantserskibe banede sig Vei med Fare for selv at knuses af de Stød, det selv gav. Man maa i disse to Tilfælde indrømme, at Stødets to Factorer, Masse og Hastighed, have været mangelfulde: Massen i Mobileslaget, hvor Unions-skibene vare forholdsviis smaa, og Hastigheden i Slaget ved Lissa, hvor »Kaiser«, der var omringet af Skibe, ikke havde Plads til at opnaae nogen stor Fart. Forresten er der Grund til at antage, at et Træskib, der løber paa et Pantserskib med en meget stærk Fart, selv vil blive knuust i Stødet.

Hvis man indrømmer, at Stødet, for at være virksomt, maa træffe normalt og med stor Hastighed, saa er denne dobbelte Betingelse meget vanskelig at opnaae under Slaget, thi Intet er lettere for det truede Skib end at undgaae Stødet eller idetmindste at formindske dets Kraft; det vil være tilstrækkeligt at dreie Rattet et Par Knager. Desuden slaaes man ikke med en 11—12 Miles Fart, og hvis der under Slagets Tummel ogsaa skulde tilbyde sig en Leilighed til at føre et kraftigt Stød, saa er denne

Leilighed saa momentan, at man ikke vil faae Tid til at sætte fuld Fart.

Der er endnu en Side ved Sagen, som man maa tage med i Betragtning — rigtignok en delicat Side — da den berører den militaire Aands ømmeste Streng: Dødsforagt og Lyst til at opoffre sig for Fædrelandet. Men den kolde Undersøgelse har Ret til at komme frem med Alt, ligesom det er dens Pligt nøie at prøve og veie Alt.

Er det normale Stød saa farligt for Modstanderen, saa er det heller ikke uden Fare for det Skib, der giver Stødet, thi om man end »afseer fra Faren forat gaae tilbunds med sin Seir«, løber dog det stødende Skib den alvorlige Risiko at beskadiges paa Maskinen eller at springe læk. Det er ikke altid, at man har en Havn i Ryggen, eller at man er i Besiddelse af de nødvendige Hjælpekilder til at afhjælpe større Havarier paa Skroget, og et Skib med Bræk paa Maskinen ligger forsvarsløst mod fjendtlige Stød.

Anvendelsen af Stødet fordrer saaledes, for at være af nogen Betydning, Betingelser, som det altid er vanskeligt at være Herre over under Slagets Gang. Heraf forklares det, hvorfor der i det forfærdelige Virvar af Skibe ved Lissa ikke skete større Ødelæggelse. Gjør Stødet det af med en Modstander, er det næppe mindre farligt for det stødende Skib; det er et frygteligt og betydningsfuldt Middel at gribe til, hvis Anvendelse paa engang baade er farlig og vanskelig; Stødet under fuld Fart maa kun være det Sidste, man griber til i et Søslag.

Noget anderledes forholder det sig med Sporen. Vel er det ogsaa her Stødet, der er Tale om, men det er »det bevæbnede Stød«, om man saa tør sige. Med en forholdsviis ringe Fart, uden stor Kraft og uden Fare for det stødende Skib træffer Sporen de ubepantsrede Dele af Skroget og giver det angrebne Skib Naade-

stødet. Og dette Stød behøver ikke at træffe normalt, thi hvad enten Sporen træffer for eller agter, Skrue eller Roer, skraat eller normalt, er dens Virkning altid frygtelig. Det vil blive Artilleriets Sag at ødelægge de fjendtlige Skibe ovenom, hvorimod Sporen vil sende dem tilbunds i et Øieblik: Sporen er Flaadernes Fremtidsvaaben.

Ved Constructionen af Krigsskibe maa man nu ikke alene tage Artilleriet, men ogsaa Sporen med i Betragtning. Til at imødegaae det første har man Pantsrets Tykkelse i Forbindelse med Sidens Form, men imod Sporens ødelæggende Virkning har man intet andet Midde end vandtætte Skodder, der dele Skibet i afsondrede Rum. Imidlertid volde disse Skodder endeel Uleilighed med Hensyn til Ventilationen og til Lastfordelingen, som lang Praxis har godkjendt. Det turde ogsaa være muligt, at disse Jernskodders Mangel paa Elasticitet gjøre dem uanvendelige i vore Træskibe.

Hvorom Alt saa er, er det Maal, der maa arbeides hen til af for overveiende Betydning til at man tør tøve med at søge de Hindringer overvundne, der stille sig i Veien. Heller ikke har man mange Midler at vælge imellem: imod Sporen kan man kun opstille de vandtætte Skodder, og ethvert andet Hensyn maa vige Pladsen. Man fastholde, at her kun er Tale om det passive Forsvar, om den Modstandsevne, Skibet har i sig selv; det andet Forsvar, som vi ville kalde det active, ligger isærdeleshed i Skibets Evne til at manøvrere med Hurtighed — og dette Forsvar tilhører en anden Række Betragtninger, som vi ikke ville anstille her.

I Frankrig er man blevet som lynslaaet ved Efterretningen om Ulykken med »Ré d'Italia«. Man har sagt: Hvad due disse kostbare Maskiner til, som et eneste Stød sender tilbunds! Hvad Nytte gjør Pantsret, de gamle Træskibe ere ikke værre farne! — Og idet man gik ud herfra, ansaae man Pantserskibe for unyttige.

Men vi skynde os med at sige, at det er feilagtigt at blande Pantsret ind i denne Sag. Imod Stødet, der sønderbryder Siden over Vandgangen, eller imod Sporen, der borer Hul under Vandgangen, er Pantsret, som kun er stillet op imod Artilleriet, magtesløst. Det er kun ved indfaldende Sider, der ere svært forstøttede i Vandgangen, at man kan give Skroget Modstandsevne mod Stød, thi de lodrette Sider af stor Udstrækning ere ligesaa saarbare af Stød som af Projectiler. Som virksomt Forsvar mod Sporen kjender man endnu kun de vandtætte Skodder; thi de i England byggede dobbelte Jernskrog kunne vel yde Betryggelse mod Søulykker, men ville udentvivl vise sig utilstrækkelige i det her omhandlede Tilfælde. I Krigsskibsbygningskunsten er det vandtætte Skod paa en vis Maade en Affødning af Sporen.

Den nye Angrebsmaade vil ogsaa indføre en Forandring i Taktiken og i Skibenes Armering. I Taktiken vil det blive Frontordenen eller maaskee almindeligere Ordenen en *échelons*, som vil træde istedetfor den gamle Slagorden og danne Grundlaget for Søtaktiken.

Tillands aabner gjerne Artilleriet Slaget, inden Troppe-masserne støde sammen. Det Samme vil blive Tilfældet tilsøes, og man vil komme til at see de fjendtlige Flaader i parallelle Linier ligeoverfor hinanden for at begynde en Artillerikamp. Men tilsøes som tillands vil denne Artillerikamp kun blive Forspillet; den alvorlige og afgjørende Kamp vil først finde Sted, naar Skib tårner mod Skib, som naar tillands Bataillon angriber Bataillon. Saa er det, at man vil lægge sig en *échelons* for at give og for at modtage Stødene.

Det var i denne Orden, at Admiral Tegethoff kastede sig over de italienske Pantserskibe. Man siger, at han havde givet sine Colonner Kileform, hvilket andre Beretninger gjendrive. Denne Kileorden, som er en saa ypperlig Jagtorden, synes imidlertid ikke at passe for en Flaade, der angriber en Fjende, som tager imod Stødet

i Frontorden. Vil man maaskee sige, at Kileformen gjør det lettere for Angriberen at bryde den fjendtlige Linie? Det er Levning fra den gamle Taktik; der er ikke mere nogen fjendtlig Linie at bryde, der er kun en Frontorden, som viser Angriberen Aabningerne mellem de enkelte Skibe. Hvorfor behøver Angriberen da at danne en Kile? Thi rettest vil det uidentvilt være at lade ham slippe igjennem Linierne, at udvide Aabningerne paa det truede Sted, gjøre hurtigst muligt omkring, og saa søge ind paa Livet af Fjenden, hvorved man har den Chance at kunne overraske ham i en skæv Stilling, medens han manøvrerer for at optage Kampen.

Kileordenen er ikke og kan ikke være nogen god Slagorden. Man maa have en Orden, der hurtigt og let lader sig sammentrænge og udvide efter at have givet eller modtaget Stød. Hvad man i gamle Dage kaldte Entring, er ikke mere til at tænke paa, thi hvorledes skulde det være muligt at holde fast paa hinanden? Der vil blive ført voldsomme Stød, eller det ene Skib vil sligre hen langs Siden af det andet og aabne en heftig Kanonild. Som oftest ville Linierne slippe igjennem hverandre, samle sig igjen og begynde forfra. Dette skete ved Lissa, idet Østerrigerne, efterat have gjennebrudt den italienske Linie, vendte tilbage for at understøtte deres Træskibe, der bleve truede ved en smuk Manøvre af Admiral Vacca.

Vil Angrebs- som Forsvarsordenen, vil Slagordenen med eet Ord blive enkelt, dobbelt eller brudt? Og i sidste Tilfælde ville Skibene af samme Gruppe gjøre fælles Sag? Hvis to Skibe forenede sig om at angribe et enkelt, maatte et af dem kunne træffe Modstanderen, og det er en Anvendelse af denne sunde Tanke, som leder til den dobbelte eller brudte Linie og til Angrebet gruppeviis. Imidlertid synes denne Angrebsmaade at kunne komme til at lægge Beslag paa, eller til idet-

mindste at kunne komme til at begrændse det enkelte Skibs Handlefrihed*).

Undersøgelsen af Stødets Virksomhed i Søslag leder ogsaa til underordnede Spørgsmaal, der dog ere af ubestridelig, praktisk Betydning. Skal saaledes det stødende Skib stoppe sin Maskine før Stødet, eller med andre Ord: staaer den stoppede Maskine mindre Fare for Beskadigelse end Maskinen igang? Dette Spørgsmaals Løsning er af saameget desto større Interesse, som et Skib med beskadiget Maskine kan regnes for fortabt.

Har Kampen ved Stød, som har affødt en ny Søtaktik, ikke ogsaa stillet nye Betingelser saavel til Skibenes Armering som til deres Construction? Ingenieurer og Sømænd ere ifærd med at besvare dette Spørgsmaal. Man søger, man grandsker, og det synes, som om de Krigsmaskiner, af hvis Indførelse Frankrig med Rette kan være stolt, allerede nu ere forældede: hvad der er Nyt idag, er Gammelt imorgen.

Hvad dreier det sig da egentligt om? Da Sporen er Fremtidsvaabenet, gjælder det om at kunne vende denne mod Fjenden, ligesom man altid vender Kaardespidsen mod sin Modstander, enten det er til Angreb eller til Forsvar.

Man fortæller, at da en af vore berømteste Admiraler for ikke ret længe siden underholdt sig med sine Skibschefer om de forskjellige Tilfælde, der kunde indtræffe under en Krig, gav man sig til at tale om vore Kanoner og beklagede sig da, ikke uden Grund, over deres Mangler: »Hvis vore Kanoner ikke ere gode nok,« udbrød Admiralen, »nu vel, saa kaste vi dem overbord, naar vi skulle slaaes, og løbe mod Fjendens Skibe for at støde dem ned med vore Sporer!« Det var at lægge den rette Vægt paa Stødets Betydning og at udtrykke

*) Forfatteren oplyser, at disse Anskuelser tidligere ere blevne gjorte gjældende af flere dygtige Søofficerer.

sin Tanke klart i et fyrigt Indfald af gallisk Aand og Lune.

Dengang havde vi kun vore gamle, riflede 30pundige, men det er ikke Tilfældet nu; for Øieblikket ere vore Kanoner, Gud være lovet, ikke magtesløse Vaaben, der ikke ere bedre værd end at kastes overbord før Slaget! Det er kraftige Vaaben, som have staaet deres Prøve, og som ved given Leilighed ville gjøre deres Pligt, men med Styrken ere de blevne store og tunge. Egner 9" Kanonen, der med Affutage veier ikke mindre end 42,000 Pd., sig til Sideskyts paa et lukket Batteri? Man tilgive os Sammenligningen, men det synes os, som en svær Kanon i en lille Batteriport har endeel tilfælles med de store tyrkiske Kanoner, der indmurede i Casematterne i Dardanellerne kun kunne skyde lige ud. Vor 9" Kanon vil imidlertid meget protestere mod denne uærbødige Sammenligning, thi, takket være sindrige Indretninger, er Skydefriheden — skjøndt ringere end tidligere — endnu temmelig udstrakt, Sigtingen let, Betyningen sikker under almindelige Omstændigheder og Surringen i Sø meget forsvarlig. Men man gjøre, hvad man vil, saa afgiver dog aldrig store Kanoner og smaa Porte stor Skydefrihed; Kanoncommandeuren vil altid have stor Vanskelighed ved at finde og fastholde Maalet, som uophørligt søger at undslippe ham, thi Skibene ville ikke nu manøvrere som forhen, men deres Bevægelser ville være ganske anderledes hurtige og vevre, saa det vil blive meget vanskeligt at skyde sikkert med den store Kanon i den lille Port. Det enkelte Skud er desuden nu af langt større Betydning end tidligere paa Grund af de faa, men svære Kanoner.

Vi have talt om Skibssidernes Gnidning mod hinanden. Naar Skibene sligre hen langs hinandens Sider, bliver Alt, hvad der springer frem, knuust, sønderrevet eller bøiet af en uimodstaaelig Kraft. Man forestille sig, hvad der vil skee, naar Modstanderne skure hen langs hin-

anden med Batterierne iborde, klare til Skud; hvilken Ødelæggelse! Det er umuligt at beregne Virkningen, men idetmindste ville Affutagerne blive ødelagte, og Kanonerne kastede hulter til bulter. Til at forebygge disse Ulemper har man kun eet Middel: de indfaldende Sider, men herved forringes den allerede temmelig ringe Skydefrihed, og Dækkets Bredde, der allerede er lille nok til de svære Kanoners Betjening. Ingenieurer og Søkyndige maae itide søge at afhjælpe Onder, der ved Skibenes Sammenstød i fremtidige Kampe ikke ville undlade at blive følelige.

Vi have betragtet de nye Kanoners Anvendelse som Sideskyts, men dermed ere vi ikke færdige. Et Krigsskib, der er bestemt til at slaaes med Stevnen, maa paa denne Deel af Skibet have en saa kraftig Armering som muligt. Som Princip er denne Fordrings Berettigelse ubestridelig, men Principets Anvendelse møder store Vanskeligheder, da Forskibets fine Linier betinge Hastigheden, men ikke den Bæreevne, der er nødvendig for at kunne føre svært Artilleri som Stevnbevæbning. Thi hvorledes skal man anbringe disse svære Kanoner paa et Sted i Skibet, hvor dette løber til som en Kile, og hvor Pladsen allerede er optagen af nødvendige Installationer, uden at møde næsten uoverkommelige Hindringer med Hensyn til Skibets Fart og øvrige Egenskaber? Allerede med det gamle, lette Skyts voldte dette Spørgsmaal Bryderier nok; med det nye er Opgaven ligefrem uløselig.

Dampen, Pantsret og Sporen stille til Krigsskibets Armering nye Betingelser, som vi kunne sammentrænge i Begrebet: svært Artilleri, der kan skyde Horizonten rundt.

Tilfredsstiller det sidebevæbnede Skib disse Fordringer? Vi svare strax: Nei. Med faa, svære Kanoner anbragte i Sideporte har man kun en begrændset Skydefrihed, og Ingen har nogensinde tænkt paa til Stadighed at kunne placere disse Piecer for og agter. Man tillade

os til nærmere Forklaring at opstille en simpel Hypothese. Vi ville et Øieblik betragte et Skib, armeret paa den ene Side med to af de sværeste Kanoner. Forat fyldestgøre de ovennævnte Fordringer maatte et saadant Skib paa sit Batteri føre ikke mindre end otte saadanne Piecer; to i hver Side, to for og to agter, og dog vilde der paa Bougen og paa Laaringen ikke kunne skydes i visse Retninger. Men lad os istedetfor Batteriet sætte et omdreieude Taarn eller en Platform, armeret med de to oprindelige Kanoner, saa have vi af disse to Piecer samme Nyttevirkning som af de otte, og det er klart, at Skibet bliver mindre saarbart paa Grund af den mindre og krumme Overflade og de færre Aabninger. Endydermere er det tydeligt, at et saadant Skibs Artilleri ikke bliver hemmet i Brugen ved at Skibssiden sligrør hen langs en Modstander.

Saaledes seer den amerikanske Monitor ud, eller det er idetmindste de ovennævnte Anskuelser, der have gjort sig gjældende ved dens Bygningsform.

Taarnskibet er en Følge af det svære Artilleri, ligesom dette er en Følge af Pantsret. Det var visselig ingen let Opgave at løse, den, med Sikkerhed at kunne bruge de tunge Kanoner ombord paa det letbevægelige Batteri, men Taarnet har løst Opgaven, og man vil for-gjæves søge en bedre og mere oeconomisk Løsning af Spørgsmaalet. Vel er det sandt, at Pantserfregatterne »la Magicienne« og »la Savoie« ere et Beviis paa, at 9" Kanoner ret godt, ja meget godt kunne føres som Sideskyts, men det er ingen oecomisk Maade at løse Opgaven paa, thi Taarnets to Kanoner gjøre næsten samme Gavn som Fregatternes otte. Og desuden er 9" Kanonen ikke den sværeste Piece. Have Amerikanerne ikke glatløbende 14" Kanoner, som uden Affutage veie 40,000 Pd., og som udslynge 400pundige Kugler? Have vi ikke selv den 9" riflede Kanon, som veier 48,000 Pd.? Taarnet fører den glatte 14" og vil ogsaa kunne føre

den riflede 9" Kanon; det afgiver det sikkræste og virksomste Middel til i Søen at kunne føre og betjene de sværeste Kanoner. (Disse ere Udtrykkene brugte af den Commission, der blev nedsat i England for at bedømme Capitain Coles Taarnskibe.)

Skal Taarnet være dreierende med afrundede Porte som i de engelske og amerikanske Systemer? Eller skal Taarnet være stillestaaende med en dreierende Platform, hvorpaa Kanonerne føres fritstaaende? Vi have ikke her til Hensigt at underkaste de to Systemer en Undersøgelse; hvert har sine Fordele og sine Mangler. Fælles Fordele ere: at de give Skydefrihed Horizonten rundt og stille det sværeste Artilleris Tyngdepunkt i Skibets Diametralplan. Taarnet med dreierende Platform og fritstaaende Piecer beskytter hverken fuldstændigt Kanonen eller Betjeningsmandskabet, en Mangel, som Slingringsbevægelser og den plongerende Skydning forøge, men dette System veier langt mindre end det dreierende Taarn og tillader paa Grund af den ringere Vægt Bibeholdelsen af noget mindre svært Sideskyts, der kan understøtte Artilleriet i Taarnene, uden i samme Grad som dette at være underkastet de ovennævnte Mangler. Man kan saaledes som ombord i »la Magicienne« anbringe to Taarne, hvert armeret med to 9" Kanoner, og desuden bibeholde en Armering af fem til sex $7\frac{1}{2}$ " Kanoner i hver Side.

Den amerikanske Monitor er intet søgaaende Skib, idet den ikke besidder dettes Fart eller Manøvreedygtighed og overhovedet mangler den Egenskab, som Englænderne saa betegnende kalder »buoyancy« (Lethed i at flyde og i at følge Bølgebevægelsen). Denne Egenskab fordrer for et Skib en vis Høide over Vandet, en Hovedbetingelse for ethvert Søskib. Monitorerne mangle aldeles denne Hovedbetingelse, og man har Uret i at nævne »Miantonomohs« og »Monadnocks« Reiser som Modbeviis. Den Første dampede, som man veed, over Atlanterhavet for at vise sig i de europæiske Havne, og den

Anden gik gennem Magellan Strædet rundt til St. Francisco. Disse Reiser gjøre Unionens Søofficerer stor Ære, men de bevise ikke, at Monitorerne ere Andet end Kystforsvar, og det er som saadant, at de ere optagne i den engelske, russiske, svenske, danske, peruanske og brasilianske Marine. Monitoren eller rettere Taarnskibet existerer ikke som Søkib, thi den franske «le taureau», den engelske «Royal Sovereign» og andre af lignende Art ere kun Kystforsvar, som med større Høide paa Vandet, større Fart og Manøvreedygtighed end Monitorerne, dog alligevel kun ville komme til at spille Rolle i Middelhavet og i Canalen.

Det søgaaende Taarnskib er Fremtidsskibet eller med andre Ord: det gjælder om at anbringe de store Kanoner ombord i de søgaaende Flaader, thi Taarnet og det svære Skyts ere nøie forbundne; det ene betinger det andet, saavel for Kystforsvaret som for det søgaaende Skib. Vi ville her kun antyde den Vei, som Tankegangen overalt er slaaet ind paa nutildags, efterat Amerika er gaaet foran.

Taarnskibet er for første Gang optraadt ved Lissa, og man maa indrømme, at dets Debut hverken var glimrende eller heldig; dog er der ingen Tvivl om, at det jo vil komme til at spille en Rolle for Fremtiden. Vi ville efterhaanden see Skibe af denne Classe indtage en Plads i vore Flaader; i Begyndelsen kun som en underordnet Deel af disse for senere maaskee at blive Flaadernes Hovedelement, ja maaskee deres eneste Bestanddeel.

Vi see saaledes Krigsskibsbygningskunsten atter ifærd med at undergaae en total Omvæltning, idet Taarnet, armeret med det sværeste Skyts, maaskee aldeles vil fortrænge de sidebevæbnede Skibe, der vare saa godt skikkede til at vedligeholde en levende, men forholdsviis kraftesløs Ild. Hvis Amerikanerne ere de Første, der ere slaaede ind paa denne Vei, saa er det, fordi de ved Krigens Begyndelse vare nødte til at skabe sig saavel en

ny Flaade som en ny Hær, og fordi de ikke fandt Anvendelse for store, dybtgaaende Fregatter, men for et lavtgaende, usaarbart, svært armeret Kystforsvar. England har laant det omdreieende Taarn af Amerika og har netop paabegyndt Bygningen af et stort, søgaaende Taarnskib »Monarch».

Hvor er der ikke langt fra disse søgaaende Taarnskibe med deres Pantser, Spore og store Fart til vore gamle stolte Tredækkere, som for ikke længe siden udfoldede deres mægtige Seil for vore Blikke, og som Krimkrigen kastede den sidste Glands over! Kun tolv Aar have været tilstrækkelige til at tilveiebringe denne Forandring!

Dampens Indførelse, i Forbindelse med den noget senere Udvikling af Artilleriet, var den første Aarsag til den Omvæltning, som efterhaanden frembragte Sporen, Pantsret og Taarnet, hvilke ere Hovedtrækkene i de nye Krigsmaskiner. Kampen ved Stødet er kun en ligefrem Følge af Udviklingens Gang, og den nordamerikanske Krig har bragt den nye Angrebsmaade i Anvendelse. Disse enkeltstaaende Exempler fra Krigen hiinsides Atlanterhavet have vel tiltrukket sig aarvaagne Iagttageres Opmærksomhed, men Europa havde ikke fattet deres fulde Betydning og næsten glemt dem, da Katastrofen med »Ré d'Italia» virkede som et Lynslag og opvakte almindelig Bestyrtelse.

Vi have underkastet Lissaslaget en Undersøgelse. Æmnet er vidtløftigt, men vi have kun berørt enkelte Spørgsmaal med Hensyn til Taktiken, Skibsconstructionen og Armeringen, idet vort Maal hovedsageligt har været at lede Opmærksomheden hen paa Taarnskibet, i hvilket vi see Fremtidsskibet, egnet baade til Kamp i rum Sø og til Kystforsvar.

Imellem den første amerikanske »Monitor» og det søgaaende Taarnskib »Monarch» ligger der utallige kostbare Forsøg, og ofte har man famlet iblinde. Frankrig

har ikke taget Deel i disse Forsøg; men ved at nævne Dette, behøver man da at tilbagekalde i Erindringen, at det første Pantsereskib, der flød paa Søen, var smykket med de franske Farver? og, dette første Forsøg er kun blevet overtruffet af os selv — i kort Tid have vore Værfter sat en mægtig Pantserflaade i Vandet. I Besiddelse af et kraftigt Materiel have vi roligt, som opmærksomme Tilskuere, kunnet see til, uden at kaste os ind paa en kostbar og usikker Vej, og denne Fremgangsmaade har haaret gode Frugter. Vi ere derfor rolige; Fortiden svarer bedst for Fremtiden, og ikke ville vi bebreide Fædrelandet, at det nølende slaaer ind paa den nye Vej; vi indskrænke os blot til at sige: Øieblikket dertil er kommet!

Taarnskibets Tid er kommet, siger den franske Admiral, og Taarnskibets Tid er kommet, siger den engelske Constructeur! Man maa tilvisse beundre Eriksons Geni der for længe siden greb det Rette! Artilleriet sukker, thi dets Seir over Pantseret er kun forbigaaende, og det maa begynde nye Anstrengelser for at hævde sin Plads.

Men hvilken Betydning har denne Sagernes Stilling for os? Vort Artilleri er, saavidt vore Midler have strakt, fulgt med Tiden, og det maa haabes, at det vil vedblive at gjøre det. Vore Skibe? — Ja det nytter ikke at negte det, de Pantsereskibe, vi have eller have Udsigt til at faae i den nærmeste Fremtid, ere allerede ikke længere tidssvarende, og naar man læser Mr. Reeds Yttringer om det Skib, Preussen vil besidde næste Aar, kan man vel nære alvorlig Bekymring, hvis vi ikke agte paa Tidens Tegn og forøge vort Materiel paa rette Maade. Mr. Reeds Yttring at »det er vor Tids Særkjende at, eet kraftigt Skib er mere værd end mange svage,« indeholder i saa Henseende et Fingerpeg for os. Den peger paa den ene Side mod vor Undergang tilsøes, men den viser os ogsaa

Midlet til Frelse; thi ligesaa vist som vi med svage Skibe ville være magtesløse overfor blot et eneste stærkt Skib, ligesaavist vil blot eet stærkt Skib altid have Betydning og altid kunne udrette Noget selv overfor Overmagt.

Vi kunne ikke som England altid bygge et Skib stærkere end noget, der bygges andetsteds, men eet stærkt Skib kunne vi bygge eller lade bygge, og det er os lettere med Taarnsystemet end med det ældre System. Vi behøve ikke at gjøre vort stærke Skib søgaaende i den engelske eller franske Betydning af Ordet, thi vi have Intet at bestille paa de store Have; naar der tages Hensyn dertil, maa det vel kunne lykkes vore Constructeurer at bygge et Skib, der har Hurtighed og Styrke som de bedste fremmede, og hvis Anskaffelse dog ikke overstiger vore Evner. — Forsvarscommissionen har alt i sin Betænkning udtalt, at det var ønskeligt at forøge, hvad vi kalde vor søgaaende Flaade med eet stærkt Skib, men den har ikke nærmere sagt, naar det skulde gjøres. Vi benytte den franske Admirals Ord og sige: Øieblikket dertil er kommet!

De europæiske Krigsmariners Størrelse.

Følgende Oversigt over de europæiske Krigsmariners Størrelse for nærværende Tid er et Uddrag af fremmede Tidsskrifter og af Udtalelser i forskjellige Folkerepresentationer. Skibene ere ordnede i saa faa Classer som muligt, og vi have ganske udeladt Seil- og Hjuldampskibe, som ikke henhørende til de effective Flaaders Tal.

Danmark (1867).

	An- tal.	Kano- ner.	Heste- kraft.	Dræg- tighed i Tons.
Pantserfregatter	3	50	1500	8100.
Taarnskib	1	3	235	1246.
Træ-Lineskib	1	64	300	1982.
— Fregatter	4	162	1200	7107.
— Corvetter	3	44	820	2617.
Mindre Skibe og Kanonbaade	11	25	1080	3012.

Under Bygning.

Taarnskib	1	2	360	1538.
---------------------	---	---	-----	-------

England (1867 *).

Pantserfregatter	19	416	17.000	90.000.
Casematskibe	5	38	1520	8 500.

*) De engelske Interesser i alle Have ere af saa stor Vigtighed, at de nødvendiggjøre en betydelig stadig Fredsudrustning. Foruden en kraftig Canalflaade og talrige Vagt- og Øvelsesskibe i Hjemmet har England for Tiden følgende Styrke paa fremmede Stationer:

	An- tal.	Kano- ner.	Heste- kraft	Dræg- tighed i Tons.
Taarnskibe	4	19	2000	10.000.
Pantsrede Kanonbaade	2	4	320	1500.
Træ-Linieskibe	58	4578	32150	176.000.
— Fregatter	35	1221	19.200	94.800.
— Corvetter	69	940	16.880	71.900.
Mindre Skibe og Kanonbaade	139	270	9.370	35000.

Under Bygning.

Pantserfregatter	3	40	3000	12.920.
Pantsercorvetter	1	10	600	2.947.
Taarnskibe	2	12	2000	9.392.
Træ-Linieskibe	2	162	1600	7.432.
Mindre Skibe og Kanonbaade	15	51	3740	11.632.

Marinebudgettet for 1867—68 andrager omtrent 98 Millioner Rigsdaler (for 1866—67 omtrent 75 Mill. Rdl.). Der er forlangt Bevilling til Bygningen af: 1 Pantsereskib af 1ste Classe, 7 Pantsereskibe af 2den Classe, 1 Pantsereskib til Kystforsvar og 3 mindre Pantserfregatter; endydermere til 37 upantsrede Skibe af forskjellig Størrelse.

Foruden ovennævnte Pantsereskibe eier England nogle langsomme, forældede, flydende Batterier.

Frankrig (1867).

Pantser-Fregatter	16	332	15600	.
— Corvet	1	14	500	.

I Middelhavet	20	Skibe med 5500 Mands Besætning.		
I Nordamerika og Vestindien	27	—	5300	—
I China, Japan og Ostindien	43	—	5300	—
I det stille Ocean	12	—	2700	—
Paa Afrikas Kyster	21	—	2150	—
I Australien	6	—	1200	—
I Brasilien	9	—	1100	—
I Alt	138	—	29250	—

I indeværende Aars Marts Maaned har den engelske Regering solgt følgende Træskibe: 4 Skruelinieskibe og 6 Skruerfregatter (Ialt 20.305 Tons med 4030 H. K.) for omtrent 600.000 Rigsdaler dansk. Lidt senere har man endvidere afhændet 3 Skruelinieskibe efter samme Betalingsscala.

	An- tal	Kano- ner.	Heste- kraft	Dræg- tighed i Tons.
Taarnskib	1	1	500	•
Langsomme Batterier til Kystforsvar . .	14	•	2457	•
Træ-Linieskibe	36	2706	23890	•
— Fregatter	24	810	11860	•
— Corvetter	13	170	5370	•
Mindre Skibe og Kanonbaade	85	250	8450	•

Under Bygning:

Pantser-Fregatter	4	•	3800	•
— Corvetter	7	•	5150	•
Taarnskibe	3	•	1500	•
Kystbatterier	2	•	300	•
Træ-Corvetter	2	•	900	•
Mindre Skibe	7	•	1500	•

Desuden eier Frankrig 11 Batterier til »Sø og Flod Forsvar« og 25 smaa Jernkanonbaade til at skille ad. Marinebudgettet for 1866—67 andrager omtrent 43 Mil- lioner Rigsdaler.

(Grækenland 1867).

Den græske Flaade bestaaer af en lille Skruefregat af Træ (en Foræring af Skytsmagterne) og af nogle faa mindre Skibe.

Holland (1866).

Taarnskib	1	4	400	2100.
Pantsrede Kanonbaade	2	4	150	•
Træ-Fregatter	4	198	1550	•
— Corvetter	40	472	6374	•
Mindre Skibe	13	76	2120	•
Flydende Batteri af Træ	1	45	400	•

Det ordinaire Marinebudget andrager circa 6½ Mil- lioner Rigsdaler — en Sum, som politiske Forviklinger næsten har fordoblet for indeværende Aars Vedkommende. Holland har som andre smaae Sømagter villet oppebie Pantserskibenes Udvikling, inden det har slaet ind paa den kostbare nye Vei; imidlertid have Kamrene i den seneste Tid bevilget Bygningen af: 14 Monitorer, 10 Vædder-

skibe med Taarn og 12 Træ-Corvetter. De sidste ere bestemte til hver at føre 16 svære Kanoner.

Italien (1866 efter Krigen).

	An- tal.	Kano- ner.	Hste- kraft	Dræg- tighed i Tons.
Pantser-Fregatter	10	278	7300	45.000.
— Corvetter	2	40	800	5.400.
— Kanonbaad af 1ste Classe	1	4	300	2.000.
Taarnskib	1	2	700	4.000.
Træ-Fregatter	9	544	6780	31.000.
— Corvetter	6			
Kanonbaade	5			

Under Bygning:

Pantser-Fregatter	2	72	1600	11.400.
— Kanonbaade af 2den Klasse	4			
Taarnskibe	2			

Marinebudgettet andrager omtrent 27 Millioner Rdl.

Norge (1867).

Monitor	1	2	150	•
Træ-Fregatter	2	78	900	•
— Corvetter	2	30	330	•
Mindre Skibe og Kanonbaade	5	14	260	•

Under Bygning:

2 Monitorer (1 i Horten og 1 i Sverrig).

Marinebudgettet andrager omtrent 600.000 Rdl.

Preussen (1867).

Taarnskibe {1 som »Rolf Krake»}	..	2	6	600	•
{1 som »Stærkodder»}					
Træ-Corvetter af 1ste Classe	4	112	1572	•	
— — af 2den —	4	64	1200	•	
Kanonbaade	24	56	1600	•	

Under Bygning:

I England: Pantserfregatten »Wilhelm I». Denne Fregat, der foruden Armering skal koste 500.000 £, byggedes oprindelig for tyrkisk Regning, men Pengene udebleve, og Preussen overtog Skibet. »Wilhelm I», der er 360 Fod lang og 60 Fod bred, er et af Verdens kraftigste Skibe. I Vandgangen bestaaer Siden af: yderst 8" Jern, 22" Træ og inderst 2" Jern; Armeringen bestemt til 32 300 pundige

Kanoner, hvoraf 4 paa Dækket i Taarn eller Casemat; Hestekraft 1150 (Maskinerne ventes at ville indicere 7000 H. K); Fart 14—15; Batterieskanonernes Høide over Vandet 10—11 Fod, Dækskanonernes henved 20 Fod. Desuden ere 2 mindre Pantserskibe bestilte.

I Frankrig: Pantserfregatten «Friedrich Carl», der løb af Stablen i Begyndelsen af indeværende Aar.

Desuden er 1 mindre Pantserskib bestilt.

Rusland.

Den seneste russiske Flaadeliste, vi have seet, er af 1865. Træskruerflaaden bestod af: 6 Linieskibe, 8 Fregatter, 22 Corvetter, 11 Clippere og 50 Kanonbaade og mindre Skibe, Pantsersflaaden bestod af:

	An- tal	Kano- ner.	Heste- kraft	Dræg- tighed i Tons.
Pantsers-Fregatter	2	30	1600	12.300.
— Batterier	3	44	1200	10.000.
Taarnskib.	1	2	200	1410.
Monitører	10	20	1600	15.600.

Til disse Skibe komme endnu følgende under Bygning værende Pantserskibe, der ventes færdige i Løbet af Sommeren 1867.

I Kronstad og St. Petersborg:

Smaae Pantserfregatter	2	16	1200	6000.
Taarnskibe og Monitører	6	32	2040	14.000.

I England.

Pantsersfregat	1	8	700	•
Taarnskibe	2	8	500	3000.

Marinebudgettet andrager circa 30 Millioner Rdl.

Spanien (1866).

Pantsers-Fregatter	6	200	5.400	•
Træ-Fregatter	11	461	6.500	•
Mindre Skibe og Kanonbaade	8	18	840	•

Alle disse Skibe ere — foruden flere store Hjul-dampskibe — udrustede i Anledning af Krigen i det stille Hav, til hvis Førelse der er voteret omtrent 8½ Million Rigsdaler.

Sverrig (1867).

	An- tal.	Kano- ner.	Heste kraft.	Dræg- tighed i Tons.
Monitører	3	6	450	•
Træ-Fregatter	2	92	750	•
— Corvetter	2	18	500	•
Kanonbaade	8	16	480	•

Under Bygning:

1 Monitor.

Paa Budgettet er anvist:

Til Nybygninger 398.000 Rdl. dansk.

Til svære Kanoner 72.000 Rdl. dansk.

Til Projectiler 24.000 Rdl. dansk.

Til Udrustninger 382.000 Rdl. dansk.

Østerrig (1866 efter Krigen).

Pantser-Fregatter	8	182	5.550	31.700
— Corvet	1	8	500	•
Træ-Linieskib	1	92	800	3.700.
— Fregatter	5	195	1950	11.500.
— Corvetter	2	44	460	3000.
Mindre Skibe og Kanoner	19	70	2460	•

Under Bygning:

1 Pantser-Fregat og 1 Pantser-Corvet.

Det ordinaire Marinebudget andrager omtrent 8
Millioner Rigsdaler.

Nogle Bemærkninger om Baadseilads.

(Af en Baadfører.)

Den Interesse, der i denne Sommer synes at være vaagnet hos Nationen for Seilads med Baade, og som ikke alene i høi Grad viste sig ved de to større Kapseiladser i Nyborg den 2den Juli og Aarhus den 29de August, mén ogsaa ved separate Kapseiladser rundt om i Landet, tyder noksom hen paa, at den gamle Vikingesaad kun var henslumret, men ikke endnu uddød her i dens nordiske Hjem.

Indsenderen af disse Linier, der har havt Leilighed til at deeltage i flere af disse Kapseiladser og fulgt dem med stor Interesse, har troet at kunne tjene en Sag, hvis videregaaende store Betydning vel næppe Nogen vil drage i Tvivl, ved at meddele dette Tidsskrifts Læsere, nogle — vist tilsyneladende meget ubetydelige — Vink om Seilads med Baade, nærmest foranlediget ved de ligesaa forskjellige Rigginger som Manøvrer, man blev Vidne til ved disse Seilprøver. Dog maa jeg tillade mig at forudskikke den Bemærkning, at det er Dilettanter i Baadsseilads, og ikke Søfolk, jeg troer at kunne give gavnlige Vink, ligesom jeg beder Læseren holde mig tilgode den store Forskjel, der er imellem »at føre sin Baad» og »at fremstille det paa Prent«.

Forinden jeg gaaer over til Seiladsen, maa jeg forudskikke en kort Bemærkning om Fartøier i Almindelighed og deres Bygning.

Da jeg kun igjennem det practiske Blik seer mig istand til at bedømme Fartøier, tør jeg ligesaalidt fælde nogen Dom over det Holdbare i den første engelske Skibsbygger, John Russels, Princip for Constructionen af de hurtigstseilende Skibe, som i den første danske Skibsbygger, Eggert Benzons. Men anstiller man en Sammenligning mellem vore gamle Orlogsmænd, construerede af Admiral Schifter for en Menneskealder siden, og de nyeste hurtigseilende Klipperskibe, da synes Skibsconstructionen, med Hensyn til Hurtigseilads, kun at være gaaet sparsomt fremad. Ja, man seer nu som tidligere Skibe, byggede af Folk, der ikke have Idee om Principet for Hurtigseilads, eller den fjerneste theoretiske Dannelsen, der i Seilevne næppe overgaaes af vore største Constructeurs Skibe.

Som med de større Skibe, saaledes i en endnu høiere Grad med Bygningen af Baade. Heri har det practiske Geni oftere viist sig at være Theorien overlegen, og jeg skulde tage meget feil, naar ikke de norske Valøerbaade og de svenske Skjærgaardsbaade, byggede af Klamphuggere, i Almindelighed ere vore bedst construerede Baade overlegne i Hurtigseilads og Sødygtighed.

Vi behøve dog i den Retning ikke at gaae til Nabo-folkene for at søge dette Beviis, thi ved Kapseiladsen i Nyborg, tog en lille Jolle, bygget af en simpel Baadebygger i Skabohuse, 1ste Præmie i 2det Løb, til Trods for vor største Baadebyggers concurrerende Fartøier; ligesom jeg ogsaa flere Steder her i Landet har seet Joller og Baade, byggede af Klamphuggere, der næppe staae tilbage i Hurtighed for denne Jolle. Men bliver Spørgsmaalet: hvor skal jeg lade mig bygge en hurtigseilende Baad? da maa Svaret ubetinget blive: hos Skibsbygger Benzons, da man der har Garanti for at den bliver hurtigseilende, medens Tilfældigheder have stort Raaderum hos Folk, der bygge efter Øiemaal.

Har man saa endelig ladet sig bygge en Baad, da bliver det snart Spørgsmaalet, hvorledes bør man rigge den? Er det en aaben Baad, hvormed jeg agter at concurrere med de andre Baade i rum Sø, eller rettere, vil jeg benytte den som søgaaende Baad, da er og bliver Kragjolleriggingen — fast Sprydstage med Udhaler paa Seilet, Stagfok, Klyver og løst Topseil — den heldigste og hensigtsmæssigste Rigging. Gaffel istedetfor Sprydstage er vel endnu saa nyt, at man ikke ad practisk Vei tør sælde nogen bestemt Dom, om denne Forandring er at anbefale. Næst Kragjolleriggingen turde Spidsseil med Skydestang og to Rakker, samt Fok, hvis Hals staaer paa en 1 à 2 Fod lang Udlægger, være at anbefale. Det er en smuk og tillige ret heldig Rigging for mindre Lystbaade. Sætter jeg derimod fornemmelig Priis paa en Paradebaad, da seer jo 2 eller 3 Master med Lugger eller Latinerseil langt pynteligere ud, men Baadens Seil — og Sødygtighed lider derunder, ligesom disse mere indviklede Rigginger udfordre langt større Paa-passenhed under Seilads i Bygeveir, end den simple Kragjollerigging, hvor Seilet er bjerget i en Haandevending ved at lade Skjøde og Udhaler springe. Som det aller Forkasteligste, paa Grund af sin Farlighed, maa fremhæves Bramseil til mindre aabne Fartøier.

Riggingen er af en overordentlig væsentlig Betydning for en Baads Seilads. Staae Seilene ikke kant (godt), og er Dugen ikke god og passende, da kan selv den bedst construerede Baad let blive agterudseilet af en langt ringere. Det kan derfor ikke noksom anbefales Baadeiere, at de fremfor Alt paasee, at Seilene staae godt. Den hensigtsmæssigste og bedste Dug til Baadeseil er ubetinget Bomuldsdug af passende Førlighed; og næppe faaes denne bedre noget Sted end hos Gibson & Søn i Göteborg, i Nummere fra 4 til 7, efter Førlighed.

Vi see Herr A. gaae under Seil med en af Benzon til Hurtigseilads bygget Baad; Seilene staae godt og ere

af Göteborg Dug. Hurtigt jager han rundt for at opsøge en Modstander i Overbeviisning om sin Overlegenhed; men ikke desto mindre løber den tilsyneladende tunge Fiskerbaad, med sine gamle barkede Seil, ham agterud. Ærgerlig og harmfuld beklager han sig over, at hans deilige nye Baad, der har kostet ham saa mange Penge, ikke engang kan seile med en Fiskerbaad. Den erfarne Mand, han har taget med paa sin første Prøvetour, svarer paa tør Sømandsviis: »Ja, de Fiskerbaade seile ikke ilde, men tro mig min Herre, vi komme nok med, naar vi have lært hende ret at kjende! Hun ligger formeget paa Næsen og derved for haardt paa Roret, lemp Ballasten lidt agterud.« Efter Udførelsen af denne Ordré, skotter han af og til med et Sideblik til sin Modstander; et listigt Smil spiller om den gamle Ulks Læbe, der nu giver Ordre til Manden forude, at fire en Tomme paa Klyverskjødet og da sætte sig ned til Luvart i Baaden, i det han selv tager et Stræk i Fokkeskjødet. Baaden gjør nu kjendelig mere Fart, Herr A. har snart den Glæde at see sin Modstander sakke agterud, og fatter atter Tillid til sin smukke Baad. Den gamle tørre Baadsmand svarer halvt muggent paa sin Herres Glæde over denne gode Forandring: »Hun kan nok gjøre det bedre endnu, men der kan gaae 8, ja 14 Dage eller mere hen, inden vi ret lære at kjende, hvorledes hun vil have det; mulig er Masten staget temmelig meget; at flytte den en Tomme i Sporet, saa den kommer lidt mere agterover, har ofte bragt en Baad til at seile. Det er alt Noget vi maae prøve os frem med«.

Jeg har ved denne lille Skildring villet antyde Nødvendigheden af nøie at kjende sin Baad, naar man vil vente at bringe den op til sin størst mulige Fart.

Skibsbyggeren opgiver os vel Baadens Ballastmærker, Mastens Plads og Stilling, samt Seilarealet; men med al Respect for disse Opgivelser holder jeg dog ube-

tinget paa den practiske Prøve, som den ufeilbarligste; den er møisommelig, men sikker.

Ballasten og dens Placering er af stor Vigtighed for en Baads Seilads og Sødygtighed. En Hovedregel er, at bringe Ballasten saa lavt i Baaden som mulig, men paa ingen Maade nær Stevnen. 2 Fod fra Kjølens Ender bør en Baad være fri for al unødvendig Vægt. Vil man bruge Jernkjøl, da bør den paa ingen Maade række heelt for- eller agterud; Enderne bør fyldes ud med Træ.

En god solid og fast Ballast er at anbefale; den gjør til enhver Tid Baaden tryggere, og i de fleste Tilfælde beforder den Seiladsen.

Enhver nok saa ringe overflødig Vægt i Bougen bør undgaaes. Reber man sin Klyver, bør Bommen rebes med det samme, og man maa paa ingen Maade lade Bommen ligge ude, naar Klyveren er bjerget, ligesom man ikke længer end høist nødvendig maa have nogen Mand forude i Bougen.

I Almindelighed hylde Søfolk, at en Baad under Vinden ligger haardt paa Roret, \circ : har stærk Tendents til at løbe op i Vinden. Jeg kan ikke dele denne Anskuelse, men seer deri tvertimod et Beviis for at Baaden — forudsat at Seilføringen er som den bør være — ligger for forlastet. Efter min Formening skal en Baad vel have en svag Tilbøielighed til at luve under Bidevindseilads, men paa ingen Maade ligge haardt paa Roret; det stopper kun Farten og trætter Rorsmanden. Jeg maa derfor nedlægge en bestemt Protest mod denne meget almindelige, men tilvisse — for Hurtigseilads — skadelige Anskuelse.

Et andet Spørgsmaal, der blandt Søfolk har sine ivrigste Forsvarere og Modstandere, er, hvorvidt man bør bruge Vant paa sin Mast eller ikke. Normændene, der levere flere hurtigseilende Lodsbaade her til Vandet, forbyde os at sætte Vant paa Masten, da de saa ikke længer ville indestaae for Seiladsen. Paa Bornholm og

flere andre Steder her i Landet bylder man det complete modsatte Princip, idet man før Vendingen sætter det Læ Vant, for at bringe Masten til at staae lige — ja endog lidt op til Luvart. Endskjøndt jeg ikke tør udtale nogen bestemt Anskuelse om denne Sag, forekommer det mig dog, at Seilene bedst staae deres naturlige og rette Stilling, naar Masten staaer stødt, hvorimod Sø og Vindpust ville bringe dem ud af deres Stilling paa den uforstøttede Mast, og indvirke skadelig paa Seiladsen. Denne Methode er jo vel det ganske Modsatte af hvad Verdens første Søfolk — Amerikanere, Engelskmænd og Normænd — hidtil have anseet for det Rette; men dog har jeg været Vidne til, at en Baad har overvundet sin Modstander, alene fordi han bragte sin Mast til at staae lige i Baaden. Jeg er meget tilbøielig til at tro, at Riggingen bør staae stødt, men selve Skroget maa ikke være sværere forbundet end at det kan fjedre.

Der er vel næppe nogen Tvivl om, at der jo maa være en almindelig Regel for Seilenes Stilling under Bidevindseilads, \circ : den Vinkel, Seilene danne mod Baadens Midterlinie med Halsen som Centrum og skarpt anhalt Skjøde; dog har jeg oftere forgjæves hos Folk af Faget søgt Oplysning om denne Sag. Haler man sine Skjøder for flakt af, \circ : stiller Seilene under for skarp en Vinkel, da »binder» man Baaden — den gjør ingen Fart, en Feil næsten alle Dilettanter gjøre sig skyldige i. Man maa følgelig vogte sig for at gjøre Løibomene, saavel til Storseil som Fok, for korte.

Efter min Erfaring bør et Storseil ikke hales skarpere an end under en Vinkel af 12° , Fokken ikke under 16° . Klyveren, der er et overordentlig vigtigt Seil under Krydsning i Magsveir, skal være skaaret og syet, saa at man saa at sige ei behøver at hale Skjødet, for at den kan staae bidevind.

Hos Folk af Faget kan det ofte være vanskeligt nok at afholde sig fra at trække lidt paa Smilebaandet,

naar man hører Dilettanter belærende udtale sig om Seilads, og vidt og bredt prale af, hvorlunde de have trodset Storm og Sø — ved deres udmærkede Manøvre; ja tillidsfuldt dristige fordømme de ofte nok saa rask denne eller hiin Sømand for slet Manøvre. Men kommer man saa engang i Flaade med d'Herrer, da gjør det ofte en Sømand ondt, at see en af de stolte smaae Svaner — nydelig udhalt, maltracteret ved slet Styring, slet Stilling af Seilene, og slet Manøvre i det Hele taget. Dog maa jeg sige, til d'Herrer Dilettanters Roes, der deeltog i Kapseiladsen ved Nyborg, at det der — saavidt mig bekjendt — kun var ganske enkelte Tilfælde, der kan henregnes til berørte Slags, hvorimod Baadene i det Hele taget, under vanskelige Veirforhold, klarede sig smukt og godt, saa at man fik det fordeelagtigste Indtryk af, at der herskede en vis Sømandsdygtighed hos de fleste af de tilstedeværende Deeltagere, der vil være en god Borgen for Lystseiladsens videre Fremme. I Aarhus var det, paa enkelte Undtagelser nær, lutter Søfolk, der styrede Baadene.

Det at styre (manøvrere) sin Baad, som den bør styres, synes vel at være en meget simpel Sag, og dog kan man dristig sige, at ikke En af Ti, der styrer Baad, styrer den søm den bør styres; ja, en Mand kan styre og manøvrere det største Skib til Fuldkommenhed, uden derfor at kunne styre sin Jolle ordentlig. Jeg vil nærmest sammenligne det at styre en Baad med at ride eller kjøre en Hest. Mangfoldige kunne ride og kjøre, men Faa gjøre det godt. Nogle lære det hurtigt, Andre aldrig, men selv den Bedste maa dog anvende nogen Tid paa at kjende sin Hest, før han ret kan tumle den. Saaledes ogsaa med Baade; de ere mere og mindre vanskelige at manøvrere, og jeg er aldrig saa øvet en Baadfører, jeg maa dog anvende nogen Tid paa at lære min Baad at kjende, før jeg kan manøvrere den ordentlig. Roret er den Regulator, der snart vil sige mig om

Baaden er i Orden, o: Seilene staae godt og Baaden paa sin rette Amning. En Bekjendt, der havde seilet med Kutteren Coquette i stiv Kuling, yttrede: »Hun var saa stiv paa Roret som en fuldblods arabisk Hest paa Tøilen«. Denne Lignelse geraader ligesaameget denne Sømand som Coquette til Roes. Deri ligger det tydeligste Beviis for et let og velseilende Fartøi paa sin rette Amning, med sin rette Seilføring, ligesom at den Mand, der havde Roret i Haand, havde det rette Greb paa at styre.

Man kan ei selv gjøre sig Rede for, langt mindre forklare, hvori egentlig god Styring ligger; men en god Styrmand styrer i den mørkeste Nat ligesaa tæt bidenvind som midt om Dagen; han vil strax mærke paa Roret — der vel skjødesløst ligger under hans Arm, som om det slet ikke vedkom ham — hvad enten han er Vinden for nær eller falder af, og stadig har han en Fornemmelse af, som om han med Roret løftede Baaden over Søen. Naar det er Tilfældet, da har man Grebet paa at styre en Baad.

Naar Baade kuldseile, skeer det sikkert i de 9 Tilfælde af de 10 ved Uforsigtighed eller Ukyndighed. Jo mere indviklet Rigging en Baad har, desto farligere er den at seile med; jeg kan derfor ikke noksom anbefale den jevne simple Kragjollerigging med fast Sprydstage som den paalideligste og bedste.

Den første Betingelse for Jolleseilads er, aldrig at sætte sine Skjøder fast, men kun beknibe dem, saa de med et rask Tag strax springe løs. Manden til Rors bør altid have Storskjødet liggende klart over sine Knæ, og i Byeveir eller stiv Kuling stadigt i Haanden.

I Byeveir med smult Vande og stiv Kuling er det almindelig Skik at hale sine Skjøder saa klos an som muligt for at ligge Vinden, der da har mindre Indvirkning paa Baadens Krængning, saa nær som muligt. Kommer der et haardt Pust — som man ved

Opmærksomhed altid forud kan observere paa Søen — da er man saa tilbøielig til at luve lidt —, saa at Seilene skjevne, for ei at bjerge dem, i Haab om snart at kunne falde fuld igjen. Det er en Manøvre, som de fleste Søfolk bruge, men som i Sandhed er i høi Grad vanskelig, ja farlig. I Bygeveir, navnlig hvor det under Land staaer med Kast ud fra Bakkekløfter eller Skove, springer Vinden ofte 3 til 4 Streger i en Byge; man faaer den da, ved denne Manøvre, paa Læ Boug og kan da let kaste Baaden rundt, der har tabt sin Fart og ofte foruden Mandskabet har Ballast lempet op i modsat Side. Der skal da flinke Folk til at klare denne Situation. Bjerg derfor Seil itide under Bygeveir, det skammer ingen Mand!

Seilføringen med aabne Baade under Bidevindseilads, byder sig saa temmelig selv, idet man vel vil vogte sig for at seile meer Vand ind i Baaden, end man nogenlunde kan faae ud igjen i rette Tid, hvorimod Seilføringen for Veiret — under Lænsning — er vanskeligere at bestemme, og det er langt farligere at føre for svære Seil for Veiret end under Vinden, en Feil uøvede Folk ere meget tilbøielige til at gjøre sig skyldige i.

Blæser det stivt, er en Baad vanskelig at styre med svære Seil for Veiret, og kan let ved den mindste Uagtsomhed eller Ukyndighed løbe paa en Sø op i Vinden, der kan have de farligste Følger. Ligeledes er man ved at lændse for alt for svære Seil, udsat for at tage Søen ind over Laaringen, der let kan give mere Vand ind i Baaden, end man kan være tjent med. Jeg anseer saaledes Forsigtighed under Lændsning for ulige vigtigere end under Vinden, og kan ikke noksom tilraade Dilettanter i Baadsseilads at lægge sig denne Paamindelse paa Sinde. Skibe søge deres Redning i Storm og høi Sø ved at dreie »under« Vinden og vende Bougen til; aabne Baade maae søge deres Redning ved Lændsning. Bliver Kulingen saa haard, og Søen saa høi, at Baaden

ikke vil begaae sig for en torebet Fok, da har et Mandskab før reddet Liv og Baad ved at lave sig en Flaade af Aarer og Rundholter, som ved at slæbe agter for Baaden har smulnet Søen.

Seilads med Dæksbaade, der jo i det Væsentlige er overensstemmende med Aabenbaadsseilads, udfordrer ikke den Forsigtighed og Paapassenhed, Riggingen er derfor af mindre væsentlig Betydning, ligesom Seilføringen kan forceres i en langt høiere Grad. Hvorofte have vi ikke seet Kuttere og Dæksbaade ligge med Rælingen under Vandet, og Søen skyllende op til Lugkarmene? men mene d'Herrer, der seile paa denne Maade, derved at forcere Farten, da gjøre de tilvisse Regning uden Vært.

At man i Almindelighed kan forcere Farten med »aabne Baade« ved at føre Seil til det Yderste, troer jeg vel, da Krængningen her har en bestemt Grændse; men med Dæksbaade bliver det noget heelt Andet. Paa jo mere ret Kjøl man kan bringe et Fartøi til at glide frem, desto bedre er Farten, da det derved beholder sine rette Vandlinier; jo større Krængningen er, desto mere afviges der fra disse, og Erfaringen har noksom godtgjort, at Overpresning med Seil kun skader Seiladsen. Det er naturligviis meget forskjelligt og retter sig efter Fartøiernes Bygningsform.

En vigtig Betingelse for Hugtigseilads er, at Baaden er reen i Bunden.

De Baade, der ikke ere kobbrede, ere meget vanskelige at holde rene. Den bedste Maade, man hidtil har kjendt, er uden Tvivl at lade Baaden staae paa Land nogle Dage, til den bliver godt tørret, og da smøre den over med varm Kultjære, der efter 1 à 2 Timers Forløb vil være tørret saameget, at den kun svagt klæber ved Haanden, naar man lader denne glide hen over; med en Børste smører man den nu over med Petlod — opløst i Øl og Brændeviin — og pudser den

af, ganske paa samme Maade, og ligesaa blank som en Kakkelovn. Denne Smørelse holder sig godt. Vel vil der i Løbet af 4 til 6 Uger atter sætte sig Sliim paa Baaden, men dette lader sig let skruppe af, og Baaden fremviser atter sin blankskinnende Bund.

Der er vel næppe nogenslags Forlystelse, der i høiere Grad tiltaler Sportmænd, end Baadsseilads, naar disse ere komne saavidt, at de selv kunne manøvrere deres Fartøi. Den Udstrækning, Lystseilads har faaet i England og Sverig, tyder noksom hen paa, at Seilads er en Idræt, der mere og mere river sine Dyrkere med sig. Det opvaagnende Liv her i vort kjære Fædreland for denne ligesaa gavnlige som fornøielige Beskjæftigelse vil forhaabentlig snart lede til, at vi herefter jevnlige see vore skønne Sunde og Belter smykkede med de pyntelige smaa hvide Snekker, der stadig kjæmpende om Prisen, besøge vore herlige skovkrandsede Kyster, førende Liv og Lystighed med sig, idet de trindt om i Landet vække forøget Interesse for »de Danskes Vei til Roes og Magt, det sortladne Hav«.

Turde jeg haabe ved disse Linier muligt at have givet et lille Stød fremad til Baadsseiladsens Florering, eller til, at en Kyndigere vilde udtale sig om denne Sag, da vilde det meget glæde mig, og jeg haaber, i den kommende Sommer at møde ret mange af d'Herrers Lystseilere, for, med Roret i Haand, at godtgjøre mine her udtalte Anskuelser om Baadsseilads.

San Franzisco i 1866.

(Tildeels efter Consulatberetninger.)

Tilstande og Beliggenhed. Handel, Skibsfart og Industri. Betydning for Danske.

Ligesom Singapore paa Asiens Sydspids — hvorum et af vore senest udkomne Hefter indeholder særlige Oplysninger — i meget kort Tid hævede sig til et Skibsfarts- og Handels-Midtpunkt for de rige, tætbefolkede og udstrakte Lande, der beskylles af de syd- og østasiatiske Farvande, saaledes staaer San Franzisco paa Nordamerikas Vestkyst, skjøndt endnu i 1848 kun en ringe, ubekjendt Indianerby, allerede i Begreb med at opnaae en lignende Betydning for Landene omkring og Øgrupperne i det stille Oceans nordre Halvdeel.

Den, der ikke har seet San Franzisco siden Begyndelsen af forrige Decennium, da Guldfieberen greb mere og mere om sig, gjenkjender ikke Byen nuomstunder. Dengang bestod den af Hytte- eller Telt-Rækker, der deels tjente til midlertidige Boliger for Mængden af gjennemstrømmende Guldgravere, deels benyttedes som Udsalgssteder for allehaande Nødvendigheds-Gjenstande, eller som Skjænkestuer, Spillehuse og simple Forlystelsessteder, hvoraf der altid fandtes et stort Antal. Hvad man kaldte Gader, vare Jordveie, der, ifølge Aars-tiden, enten laae indhyllede i trykkende Støvskyer eller opløste i et af Regnstrømme dannet Uføre, hvorigjennem Mennesker og Dyr med Møie slæbte sig frem. Ilde-

brande, Tyverier, Drab og andre Uordener vare hyppige. Nu er alt dette slaaet om i sin Modsætning. Gaderne ere smukt brolagte, enten med Steen eller Træklodse, og frembyde overalt det tillidvækkende Skue af pyntelige Huusrækker, opførte af Muur, samt hist og her prydede med smagfuldt udstyrede Steder, foran hvilke da hyppigt findes nydelige Blomster- og Busk-Partier; det er i Reglen enkelte Familiers Privatboliger og, hvad det Indre angaaer, ofte sande Mønstre paa Hygge og Elegance. Ogsaa møder Øiet nu forskjellige andre Cultur livet betegnende Bygninger, saasom: Kirker, Skoler, Skuespilhuse og Museer, samt undertiden smukke Klubhuse, der eies af Foreninger med videnskabelige, kunstneriske eller blot selskabelige Formaal; man vil finde anvendt stor Omhu og Bekostning paa dem alle, saavel som paa de mange Udstillings- og Udsalgssteder, der rundt om i Byen kappes med hverandre i rig og smagfuld Udstyrelse. Derhos er Politi- og Brandvæsen, Vand- og Gasforsyning tilligemed andre communale Indretninger i en saa fortrinlig Orden, at San Franzisco allerede har Ord for at være den bedst bestyrede af alle Unionens Stæder. Intetsteds skal der herske større Sikkerhed for Liv og Eiendom, end netop her, hvor Faren for saa faa Aar siden var meest overhængende. Men Befolkningen, hvis Antal allerede udgjør 150,000, og hvoriblandt maaskee næppe findes Nogen, som en Europæer vilde ansee for meget trængende, har ogsaa antaget en fuldkommen blivende og hjemlig Character; den er ikke længere paa Vandring; dens raa og lastefulde Præg er svundet bort under Selskabslivets og Literaturens forædlende Indflydelser, idet Antallet af velhavende og dannede Familier, som have fæstet stadig Bo i San Franzisco for der at leve og døe, allerede er meget stort og hvert Aar tiltager.

Thi Climaet er ikke alene særdeles behageligt og sundt, men tillige overordentlig gunstigt for Plantelivets yppige Udvikling i Egnens fede, leermuldede Jordbund;

Have- og Planteanlæg voxe hurtigt til, medens Agerjorden uden synderlig Møie giver sine Dyrkere rige Afgrøder af mange Slags. Desuden ere de bekendte californiske Guldegne ikke langt borte og saa lidet udtømte, at tvertimod den mere indskrænkede, men planmæssige og ordnede Bearbejdelse, der er traadt istedet for den tidligere omfattende men feberhastige Guldgravning, yder et forholdsviis større Udbytte end denne sidste, trods det fabelagtige Held, Mangfoldige dengang havde. Men hvad der fremfor alt Andet gjør San Francisco saa tiltrækkende, er Beliggenheden ved en for alle Skibe tilgængelig, mod Storme beskyttet Bugt, der afgiver en af Jordens rummeligste naturlige Havne, med det vidtudstrakte frugtbare Opland i Ryggen, og foran det umaadelige stille Hav, hvorover Søveiene herfra ere aabne til en Mængde af Naturen velsignede Øer, til Østasiens tætbefolkede Lande og til de arctiske Regioners Fiskepladser.

Den for oversøiske Handelsmidtpunktets Fremblønstren saa vigtige Forbindelse med Europa, — Verdens-Culturens og den store Omsætnings fælleds Midtpunkt — har for San Francisco været let og hurtig ligesiden Jernveien over Panama-Tangen kom i brugbar Stand*); i

*) Staten Panama udgjør siden 1863 en Deel af den dengang stiftede Columbiske Union, under hvis Statshoied Jernveien altsaa stauer. Denne blev bygget af et nordamerikansk Actieselskab, der sikrede sig Driften i 50 Aar, dog med Ret for Staten til efter 20 Aars Forløb at købe Banen, der i saa Fald skal afstaaes for 5 Millioner Dollars. Arbejdet, som paabegyndtes i 1850, var fuldført i Begyndelsen af 1855. Stationerne Colon og Panama ere Frihavne, og Trafikken paa den ca. 12 danske Mile lange Bane er aldeles afgiftsfri. Følgelig ere hverken gjennemgaaende Passagerer eller Forsendelser underkastede nogensomhelst Control. Hos Englændere træffes nu og da nogen Frygt for, at Nordamerikanerne under visse Forhold kunde falde paa at udelukke dem fra Benyttelsen, og man har raadet til Dannelsen af et engelsk Selskab, som skulde lægge en Tverbane

mindre end 14 Dage føres Passagerer, Poster og værdifulde Varer i Dampskibe fra England til Stationen Colon paa Atlanterhavssiden; Jernbanetouren til Stationen Panama ved Kysten af Sydhavet tager ikke over 4 Timer, og man har derefter næppe en Uges Dampskibsreise langs Kysten til San Francisco. Fremdeles er Pladsen ved Regjerings-Understøttelse paa den ene Side bragt i regelmæssig Damppaket-Forbindelse med den engelsk - chinesiske Koloni, Hongkong, hvilken Linie omfatter den havajiske Havn Honolulu*) samt den for

andetsteds paa Isthmen; men deels er det vanskeligt at finde en Overgang, som passer, deels er det amerikanske Selskab ligeoverfor Regjeringen i Columbien forpligtet til uden Afbrydelse at holde Banen aaben for alle Nationer. Der foreligger altsaa allerede en Slags Neutralitets-Erklæring, som kun trænger til en fælles Garanti fra Sømagternes Side, for at det skal kunne siges, at alle berettigede Interesser i denne Sag saavidt muligt ere betryggede. Den gennemgaaende Trafik er iøvrigt i stærk Stigning; i 1863 var Værdien af de til Panama ankomne Varer 11½ Millioner Dollars, og 5 Millioner Dollars af de til Colon ankomne.

*) Havaji- eller Sandwichs-Øerne ligge paa den lige Vei mellem San Francisco og Victoria paa Øen Hongkong, i en Afstand af circa 2250 Kvartmile fra den første og ca. 5000 fra den sidste Havn; gode Seilskibe kunne tilbagelægge disse Afstande i henholdsvis 10 og 20 Dage. Øernes indfødte Befolkning overstiger for Tiden ikke 70,000 Mennesker, og man har bemærket, at den aarlig gjennemsnitvis aftager med 8 pCt. Men de Indfødtes Pladser udfyldes hurtigt især af Folk, der have nordamerikansk Borgerret. I den store Union har man længe havt Opmærksomheden henvendt paa den Betydning, Øerne kunne faae for samme ved der at oprette Marine-Etablissementer og Militair-Depoter, thi de danne Nøglen til det nordlige stille Ocean, og den private nordamerikanske Foretagelsesaands gode derværende Etablissementer ere allerede af Vigtighed navnlig for San Franciscos Handel og Skibsfart. En Annexion er altsaa rimeligvis kun et Tidsspørgsmaal. Climaet er, om muligt, endnu gunstigere i alle Retninger end San Francisco's. Øernes Areal udgjør circa 1500 danske Kvadratmile, hvoraf ¼ er

Fremmede aabne japanske By Kanagava; og endelig arbeider man paa den anden Side kraftigt paa Fuldførelsen af Jernveien tversover det brede nordamerikanske Continent. Med den sidste skal det være kommet saa vidt, at Overlandsreisen mellem de to vigtige Punkter i Vest og Øst af Unionen — San Franzisco og New York — for Tiden kan tilbagelægges i ca. 20 Døgn og for en Udgift af ca. 500 Dollars; Afstanden kan anslaaes til ca. 600 danske Mile, hvoraf hidtil ca. 350 kunne befærdes med Locomotiver.

Erfaringen viser allerede nu, at den Tillid til San Franziscos glimrende Fremtid, som enten Udsigten til, eller Tilstedeværelsen af slige heldige Forhold i sin Tid fremkaldte, var fuldkommen berettiget. Ligesom intet Væsentligt savnes af hvad der behøves for at tilfredsstille enhver ikke altfor usædvanlig aandelig Trang, eller af hvad der kan tjene til Livets Forskjønnelse, saaledes har intet af de mange mercantile og industrielle Foretagender, der ere komne til Udførelse i Byen, manglet et vist Held ligefra Begyndelsen. Lykken har endog i høi Grad fulgt flere af dem, og Resultaterne ere i det Hele hidindtil af den Art, at der i San Franzisco spores en ellers meget sjelden gjensidig og almindelig Tillid mellem Mand og Mand, mellem Arbeidsherre og Arbeider, mellem Laangiver og Laantager. I sidste Henseende er rimeligviis dog ogsaa den heldige Omstændighed medvirkende, at Californien alene blandt alle Unionens Stater hævder Debtors Forpligtelse til at fyldestgjøre Creditor i samme Møntsort, som Gjælden stiftes; lyder f. Ex. et Gjælds-brev paa Gulddollars, kan man i Californien ikke egenraadig indfrie det ved Hjælp af Banknoter eller Statscreditbeviser, hvor sikre og lovlige end

skikket til Agerbrng, medens Resten, der bestaaer af Bjerg-partier, afgiver mange fortrinlige Græsgange.

disse Betalingsmidler maatte være i en hvilken som helst anden Unionsstat.

Som bekendt er den vestlige Deel af det nord-amerianske Continent endnu i det Hele overmaade tyndt befolket; det er derfor ligesaa naturligt, at Indførselen til San Franzisco endnu spiller en forholdsviis underordnet Rolle, som at der netop i denne Henseende kan ventes en meget stærk og stadig stigende Fremgang, efterhaanden som Pladsens store naturlige Fordele i Forening med de nuværende Forbindelsesmidler lokke flere og flere Indvandrere til dens Opland. Indførselen, der bestaaer af Steenkul, en Deel Stykgods og Colonialvare-Ladninger fra andre americanske Egne, fra Europa og Asien, havde i 1865 saaledes endnu kun en Værdi af ca. 2 Millioner Rigsdaler; af Skibsrum indclareredes dog samtidig ca. 354000 Læster, fordeelte paa 2168 Skibe, og blandt disse sidste vare:

1643	med	157000	Læster	fra	indendl.	Havne	ved	det	stille	Hav
80	—	47000	—	-	—	—	-	-	-	Atlanterh.
30	—	45009	—	-	-	-	-	-	-	Panama
52	—	22000	—	-	-	-	-	-	-	Van Couvers Ø
52	—	17500	—	-	-	-	-	-	-	China*)
44	—	13000	—	-	-	-	-	-	-	Mexico
28	—	9500	—	-	-	-	-	-	-	Storbritannien
17	—	9200	—	-	-	-	-	-	-	Centralamerika
32	—	7500	—	-	-	-	-	-	-	Australien
36	—	6200	—	-	-	-	-	-	-	Sandwichs Øerne
31	—	5600	—	-	-	-	-	-	-	Chili

medens Resten i lignende med Hensyn til Læstetallet aftagende Forhold kom fra Japan, Frankrig, Hamborg, Peru, Georgia-Øerne, russisk Asien, Brasilien, Vestindien,

*) Over Hongkong føres især Thee, Sukker, Riis, Olie og tilberedt Opium til San Franzisco.

Spanien, Italien og Ostindien. Hvad særlig Steenkuls-Indførselen fra fremmede Steder angaaer, hvilken fornemmelig vedkommer Fragtfarten, er det værd at lægge Mærke til, at den i 1865 steg til omtrent 100,000 Tons, hvoraf 54000 kom fra Storbritannien, 20000 fra Australien, 18000 fra Van Couvers Ø, samt henved 4000 fra Chili, og det er et godt Vidnesbyrd om Beskaffenheden af den herskende Virksomhed, at San Francisco samtidig modtog 60,000 Tons Steenkul fra de hjemlige Kulminer i Monte Diablo.

I Forbindelse med dette store, stærkt tiltagende Steenkuls-Forbrug er det Californiens omfattende, ligeledes stigende Udførsel, som gjør San Francisco til den amerikanske Vestkysts betydeligste Fragtmarked. Guld- og Sølv-Udførselen, der i 1865 havde en Værdi af omtrent 82 Millioner Rigsdaler dansk Rigmønt, kommer i denne Henseende dog ikke saameget i Betragtning, da den i Reglen ikke foregaaer i Seilskibe, som Udførselen af Korn og andre Landbrugs-Frembringelser, Fabrikata, Trælast, Ertser, og Kvægsølv, hvoraf i det Hele samtidig afskibedes for henved 27 Millioner Rigsdalers Værdi. Der udklareredes i 1865 overhovedet 2239 Skibe med en samlet Drægtighed af ca. 350000 Læster, blandt hvilke:

1733	med c. 156000 Læster	gik til indenl. Havne ved det	stille Hav
25	— - 13600	— - - - -	— ved Atlanterhavet
32	— - 48000	— - -	Peru
84	— - 27000	— - -	Van Couvers Ø
48	— - 17000	— - -	China
59	— - 14400	— - -	Mexico
22	— - 11100	— - -	Centralamerika
47	— - 9200	— - -	Sandwichsøerne
32	— - 7000	— - -	Chili

18 med c. 7000 Læster gik til Storbritannien

13 — - 5500 — - - Australien

medens Resten, i henholdsviis lignende aftagende Forhold med Hensyn til Læstetallet, gik til Cap, Ostindien, Japan, Montevideo, Georgia-Øerne, Mauritius og russisk Asien, dog med Undtagelse af 32 Hvalfangere, som alene besøgte Havnen for at proviantere eller reparere, og derefter atter begave sig til Fiskepladserne i de nordlige Have. Af Kobbererts udførtes for $3\frac{1}{4}$ Millioner Rigsdaler, af Kvægsølv for $3\frac{1}{8}$, af Uld for $2\frac{1}{4}$, af Hvede og Hvedemeel for $2\frac{3}{4}$, af Trælast for $\frac{1}{2}$ Million osv.

En nærmere Betragtning af Hovedgjenstandene for den ovenbeskrevne Omsætning vil kunne bidrage til at give Læseren et Indblik i den unge californiske Industries Tilstand, der vistnok maa indrømmes at være lovende.

Den ovenberørte Guld- og Sølv-Udførsel i 1865 — for Størstedelen til New York og London, for en mindre Deel til Østasien — havde en i det Hele 20 Millioner Rigsdaler ringere Værdi, end den, der fandt Sted Aaret forud; alligevel ansees det for afgjort, at Productionen var større i det første end i det sidstnævnte Aar, og at overhovedet det aarlige Udbytte af Guld- og Sølv-Indsamlingen endnu er i Stigning. Den mindre Udførsel i 1865 tilskrives den Omstændighed, at Californiens eget Møntbehov voxer tilligemed Omsætningens Omfang, og Beviset for, at denne Tilvæxt mere end opveier Udførselens Formindskelse, og at Productionen i 1865 virkelig var større end i 1864, søges deri, at San Franciscos Mønt i 1865 prægede

af Guld for en Værdi af 42 Millioner Rdlr.,

af Sølv - - - - - $1\frac{1}{4}$ - - -

og at der af disse $43\frac{1}{4}$ Millioner ikkun udførtes omtrent

en Fjerdedeel i samme Aar; følgelig var Beløbet af de i Staten Californien i Omløb værende Mønter ca. 30 Millioner større i Slutningen af 1865, end samtidig 1864, medens den hele Udførsels-Formindskelse, som sagt, kun var 20 Millioner. Productionen i 1865 maa altsaa have oversteget den i 1864 med 10 Millioner Rdlr. Da hjemlige Fabriker af forskellige Slags — som det vil erfares af det Følgende — allerede ere i Virksomhed, hvorved det nu undgaaes at indføre mangfoldige bekostelige forædlede Gjenstande, som tidligere toges fra Udlandet, og da Agerbruget hurtig har skaffet en Mængde nye Betalingsmidler tilveie, er det i og for sig forklarligt nok, at Udlandet i enkelte Aar kan tage noget Mindre af ædle Metaller fra Californien, end i andre, selv om Productionen deraf i det Hele endnu voxer. — Som man har seet, spiller Kobbererts en Hovedrolle som Udførsels-gjenstand; den findes paa mange Steder i Californien, men dog navnlig i Calavera-Districtets saakaldte Unions-Grube, der daglig leverer omtrent 100 Tons Erts til den 10 danske Mile derfra beliggende Havn Stockton ved San-Joaquim-Floden, ad hvilken det da i Fartøier føres til San Franzisco. Der arbeides paa en Jernvei mellem den nævnte Grube og Stockton, og saa bekostelig er Ersæts nuværende Førsel paa Karrer til Udskebningsspladsen, at dets Værdi ved Gruben efter Banens Fuldførelse antages at blive 30 pCt. høiere, end nuomstunder. I Reglen afsættes denne Artikel til Boston paa Nordamericas Østkyst, og til Svansøen paa Englands Vestkyst. — De vigtigste Kvægsølvminer findes ved Idria, Guadeloupe og Ny-Almaden; den sidste, skjøndt fjernest fra San Franzisco — omtrent 15 danske Mile, hvoraf dog 12 kunne tilbagelægges paa Jernbane — ansees for den rigeste; den gav i 1865 et Udbytte af mere end $3\frac{1}{2}$ Millioner Pund, der bleve forsendte i omtrent 47000 Jerndunke. — En Krudtmølle, som daglig kan levere ca. 75000 Pd. Krudt, hvoraf Forbruget til

Sprængninger aarligt overstiger $2\frac{1}{2}$ Millioner Pd., er nu anlagt ved Santa Cruz; ogsaa Tilvirkning af Harpix og Terpentin er med Kraft paabegyndt i dertil passende omfattende Fabriker.

For at fremme Trælast-Udførselen har man ved Puget-Sund anlagt en heel Række Saugmøller, hvorfra directe Afskibning finder Sted, navnlig til China og Australien, og en af disse Møller er saa betydelig, at den daglig kan levere 90,000 Fod 1×12 Tommers Bræder, eller saameget som deraf behøves til i 5 Dage at fylde et Skib af 1000 Tons Drægtighed. Prisen paa disse Bræder, der ere udmærket gode, staaer for Tiden paa Stedet omtrent i 20 Rigsdaler for hver 1000 løbende Fod.

Blandt de øvrige industrielle Anlæg i stor Maalestok kunne nævnes 2 Klæde- og Tæppe-Fabriker, der daglig beskæftige 300 Mennesker, 1 Bomuldstøi-Fabrik, 2 Glasværker, 3 Sukkerkogerier, 1 Reberbane, flere Metal-Støberier og Sæbesyderier.

Det californiske Agerbrugs Betydning for Skibsfarten paa San Francisco er navnlig kjendelig forsaavidt Hvede, Hvedemeel og Faareuld angaaer. Af Hvede, der især gaaer til Australien, udførtes i 1865 for ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Rigsdaler, og af Hvedemeel, hvis bedste Afsætningssted er China, for $1\frac{1}{4}$ Millioner; Uldproductionen oversteg $8\frac{1}{2}$ Millioner Pd., hvorefter en Trediedeel forarbejdedes i San Francisco, medens Resten afskibedes til Østkysten via Panama. Blandt de mange andre nyttige Landhuusholdningsgjenstande, som allerede frembringes i flere californiske Districter under særdeles gunstige Jordbunds- og Climat-Forhold, fortjener Viin at fremhæves. Med stor Møie og Bekostning skaffede man sig for faa Aar siden udsøgte Planter fra Europas forskjellige Viinlande, gjorde Dyrknings-Forsøg rundt om i Landet med de forskjelligste Arter og paa de forskjelligste Steder, udsøgte sig de Landstrækninger, som ydede de heldigste

Resultater, og bragte det endelig i 1865 saavidt, at hened 40 Millioner Viinstokke vare i god og lovende Drift. Det for Viinavl skikkede Areal i Californien anslaaes til hened 16 Millioner Tønder Land, og forsaa-vidt er der altsaa Intet til Hinder for, at Californien engang i Tiden kan blive Verdens rigeste Viinland. Foreløbig synes Mangelen paa Arbeidskraft vanskeligere at kunne afhjælpes, end Capitalbehovet, thi blandt andre Selskaber, som nu drive Viingaarde, findes et, som i Øiemedet har sammenskudt en Sum af 2 Millioner Rdlr., og hvis Bedrift i Sonoma-Dalen kun trænger til Arme for at blive omfattende; af Høsten i 1865 henlagde det dog 50,000 Flasker Champagne til senere Anvendelse. Hele Statens Viinhøst-Udbytte i samme Aar var $9\frac{1}{2}$ Millioner danske Potter.

Hvor fristende nu end disse californiske Vine kunne være, eller hvilken Overflod der kan blive af dem, saa er det dog ikke just af denne Aarsag, at Danskes Opmærksomhed mere end hidtil bør ønskes henvendt paa San Franzisco, denne Sydhavets Herskerinde i industrielle og commercielle Anliggender. Men forhaabentlig kommer vel den Tid, da vore Handelshuse ved Oprettelse af oversøiske Filialer ville stræbe at hjælpe paa Moderlandets Savn af Colonier og politisk Indflydelse; da vore Rhederier, opmuntrede ved den Støtte, slige Etablissementer kunne yde Danskes Deeltagelse i den store Fragtfarts-Industri, ville beflicte sig paa en saadan Deeltagelse i et til vore udmærkede maritime Hjælpes-kilder svarende Omfang; da endelig vore Statsmagter, ledede af Nutidens oplyste Handelspolitik og sunde Nationaløconomie, ville sørge for en tidsvarende Repræsentation paa Verdens betydeligste Handelsmidtpunkter, og derved bidrage deres til at holde Veien aaben for dansk Foretagelsesaand i Udenrigs-Omsætninger. I disse Retninger fortjener uden Tvivl San Franzisco vor særlige Opmærksomhed.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

(Fortsat.)

III.

Vi søgte i første Afsnit af denne Afhandling at vise vore Læsere, at man ikke med historisk Vished kunde følge Hvalfangsten længere tilbage end til det 16de Aarhundrede, at der vel før den Tid var fanget Hvaler, men at der ikke havde været Tale om nogen ordentlig organiseret Fangst. Ikke saaledes forholder det sig med Fangsten af to andre Klasser af Pattedyr, der have hjemme i Polarhavene, Hvalrossen og Sælhunden; thi om dem vide vi med Bestemthed, at de ere blevne jagte og dræbte af vore hedenske Forfædre. Sælhunden synes i det 10de og 11te Aarhundrede at have været hyppigere at træffe ved vort Lands Kyster, end det nu er Tilfældet, og Hvalrossen fangedes paa hine Tider i større Mængde ved Norges nordligste Kyst, end den Dag i Dag skeer paa de bedste Jagtpladser ved Spitsbergen og Novaja-Zembla. De fra Island til Grønland indvandrede Nordboere maae ogsaa have beskæftiget sig med denne sidste Fangst; thi i Paul Egedes Dagbog, Pag. 85, findes anført et Uddrag af det vaticanske Archiv, ifølge hvilket de i Aaret 1327, foruden 3 Lpd. Hvalrostand for »denario St. Petri«, have givet 127 Lpd. Hvalrostand til den almindelige Korstogstiende. Jagten fra Europa synes imidlertid at være ophørt i det 14de eller 15de Aar-

hundrede, rimeligviis paa Grund af at Hvalrosserne ere blevne fuldstændigt udryddede paa de Steder, hvor man tidligere søgte dem, og det var først, da Spitsbergen og Novaja-Zembla i Udgangen af det 16de Aarhundrede opdagedes, at Opmærksomheden atter henvendtes paa det Udbytte, som kunde vindes af disse Dyr.

Englænderne vare de første, der paany begyndte Hvalrosfangsten, idet de, allerede før Hvalfangsten havde taget sin Begyndelse i disse Egne, nemlig i Aaret 1604, med dette Maal for Øie udrustede en Expedition til den af Barentz opdagede Bjørne Ø (Bären Eiland eller Cherie Island). Paa Grund af Ukjendskab til Jagten bragte denne første Reise imidlertid intet synderligt Udbytte, men gav dog saamegen Erfaring, at det allerede det næste Aar lykkedes Jægerne i 6 Timer at dræbe 7—800 af de store Dyr; i 1606 var man endnu heldigere, idet man med et enkelt Skibs Besætning nedlagde omtrent 1000 af dem i Løbet af 7 Timer*), og da de, ved den stadige Forfølgelse paa et temmelig indskrænket Terrain, efterhaanden trak sig tilbage fra dette, udvidede man, efter faa Aars Forløb (1608), Jagten til Spitsbergen, hvor Hvalrosserne ligeledes fandtes i stor Mængde, navnlig i de dybe Bugter, og hvor de endnu vare aldeles ukjendte med Mennesket. Indtil omtrent Aar 1625 fortsattes den her, men opgaves da, da Hvalfangsten tilbød langt større Fordele; dog tog man naturligviis Hvalrosserne med, naar man stødte paa dem, ligesom det ogsaa stundom hændte, at Skibe, der kun havde fisket Lidt, gik paa Søgen efter dem.**)

Saaledes veed man navnlig, at den hollandske Hvalfangercommandeur Ryke Yse, der i Aaret 1640 eller 1645 var trængt frem til de Østen for Spitsbergen beliggende, efter ham op-

*) IV. Scoresby: An account of the arctic regions etc. Edinburgh 1820. 1. D. Pag. 506.

** S. de V. (Simeon de Vries.) De noordsche weereld. Amsterdam 1685. Pag. 264.

kaldte Smaaøer, her gjorde en saa god Fangst, at han næsten fik fuld Ladning af Hvalrosspæk, hvad der, i Forbindelse med Værdien af de indvundne Hvalrostænder, gjorde denne Reise til en af de fordeelagtigste til de arctiske Farvande, som det 17de Aarhundrede har at fremvise.*)

Medens Hvalfangsten florerede og lovede nogenlunde sikkert Udbytte for de med denne beskæftigede Nationer, var Hvalrosfangsten, paa de oven omtalte Undtagelser nær, overladt saa godt som udelukkende til de russiske Finner, som lige fra forrige Aarhundredes Begyndelse, ja maaskee endnu tidligere, i smaa Fartøier aarligt seilede fra Kola, Archangel, Mesen og andre ved det hvide Hav beliggende Stæder til Spitsbergen og Novaja-Zemblas Kyster, hvor de jævnlig overvintrede, for tidlig om Foraaret, naar Dyrene ynglede paa Strandbredden, at passe dem op og dræbe dem. Senere, da Hvalernes Antal aftog, begyndte man atter at tænke mere paa Hvalrosfangsten, og i dette Aarhundrede have flere Expeditioner, navnlig i Perioden 1830—1850 været udsendte fra Danmark til Spitsbergen for at drive denne. De have imidlertid i Reglen ikke været heldige, og for Tiden drives Jagten her kun med c. 10—15 fra Tromsø og Hammerfest udrustede Smaafartøier, i Reglen Skonnerter og Jagter paa mellem 20 og 30 Læsters Drægtighed**), thi omtrent siden 1840 have Russerne aldeles forladt Spitsbergen og drive nu kun Fangsten paa Novaja-Zembla

*) C. Zorgdrager: Alte und neue grönländische Fischerei. Uebersetzt von Maubach. Leipzig 1723. Pag. S. 47.

**) I K. Chydenius: »Svenska Expeditionen till Spetsbergen år 1861, utförd under ledning af Otto Torell, Stockholm 1865, findes Pag. 122 følgende ret characteristiske Skildring af de norske Hvalrosskippere: »Ofte anvendes til denne Bestilling Matroser og simple Harpunerere, ja undertiden endog Folk, der tidligere kun have faret for Kok, men sjeldent virkelige Navigateurer. Da have derfor næppe Kundskab til Kort og Bestik — de gjøre Bestik, som det hedder, »med Baadshagen«, — og

og omliggende Øer. I 1864 bleve 3 i Tromsø hjemmehørende Skibe forladede af Mandskabet, da de vare komne i Besæt i Isen ud for Øst Siden af NO Landet, hvor de havde gjort en meget god Fangst. Besætningerne maatte i aabne Baade gjøre Reisen langs Nord- og Vest-Kysten, en Strækning af omtrent 150 Miil, indtil de ved Foreland-Fjord stødte paa den da paa Spitsbergen værende svenske Opmaalingsexpedition og 2 andre i Tromsø hjemmehørende Skibe, der netop forberedte sig til at retournere til Europa.*) De vare paa deres Reise trængte frem til hidtil aldeles ukjendte Kyster af Landet, og havde her seet umaadelige Masser af Hvalrosser, der endnu syntes uvidende om den Fare, der fra Menneskenes Side truede dem; thi Normændene, der omtrent siden 1820 stadigt have drevel denne Fangst, have ellers næsten udelukkende holdt sig til Nord- og Vest-Kysten, og hvorvidt Expeditioner til Øst-Landet ville være tilraadelige, bliver et stort Spørgsmaal, da Isen her næsten stadig ligger presset mod Kysten.

Hvalrossen træffes i størst Mængde under Kysterne af Spitsbergen og Novaja-Zembla og paa Isen ved disse Landes Kyster, sjældent derimod i Vest-Isen. Den findes

kunne endnu mindre tage en Solhoide — «de see helst Solen», naar det træffer sig, «gjennem Flaskebunden». Iøvrigt drage de, ligesom Trækfuglene, lige mod Nord, og komme de Spitsbergen isigte, ere Kompas, Sextant og Kort overflødige; thi hver Odde, hver Klippe er dem bekjendt. Der ere de hjemme, der ere de djærve, utrættelige og paalidelige Jægere og Fangere, som med Fare for at forlise i Isen, med Fare for tvungen Overvintring, Hunger, Skjørbug og alle disse Egenes øvrige Ubehageligheder, ofte hjembringe megen Rigdom til deres Rhedere. Men et Sagn vil vide, at det undertiden, naar Afdriften er bleven for stor, Taagen langvarig og Kompasset for større Bekvemmeligheds Skyld er blevet flyttet forud i Kjættingens Nærhed, har hændet, at en og anden Spitsbergfarer har taget feil af Veien og forvildet sig til Jan Mayn eller Shetlandøerne.

*) Proceedings of the Royal Geographical Society. August 1865. Pag. 308.

ogsaa i Davis Strædets nordligste Deel og i Bunden af Baffins Bugten; som det synes, det sidste Sted endog i betydelig Mængde; derimod forekommer den kun meget sparsomt ved de danske Kolonier i Grønland. Den holder, naar den er udvoxen, fra 12—15 Fod i Længde og er 8—10 Fod i Omkreds. Huden, der er sparsomt bedækket med korte, guul- eller sortbrune Haar, er omtrent 1 Tomme tyk, og umiddelbart indenfor den findes et omtrent 3 Tommer tykt Lag Spæk, der afsmeltet, for et Dyr af Middelstørrelsen giver omtrent 1 Tønde Tran. De to Hugtænder, der sidde i Overkjæben, og som benyttes som Forsvarsvaaben mod Bjørnene, som Hjælpe-midler ved at krybe op paa Isen og til Opgravning af Føden fra Havbunden, ere 20—30 Tommer lange, omtrent 3 Tommer tykke ved Rodenden og kunne veie fra 5—10 Pund.*) De anvendes som Elfenbeen og betales dyrere end dette, da de ere fastere og ikke saa let gulnes. Af de ældre Beretninger**) synes det at fremgaae, at det udelukkende har været for Tændernes Skyld, man har begyndt at efterstræbe Hvalrossen, hvis Kjød ikke spises, men det maa snart være gaaet op for Jægerne, at Spækken, der giver en smuk lys og klar Tran, har været værd at tage med. Huden bruges i Skibene til at klæde med for Skamfiling, den lader sig ogsaa anvende til Ratlinier, og garvet giver den et blødt, porøst Læder, af over 1 Tommes Tykkelse, bekjendt under samme Navn som Dyret.

Paa varme Dage træffer man ofte Hvalrosserne liggende i Flokke, enten paa Strandkanten eller paa Isen,

*) Scoresby, I, Pag 502.

**) Saaledes af Fr. Martens: «Spitzbergische oder Groenländische Reise Beschreibung, gethan im Jahre 1671», Hamburg 1675, der selv af de seneste og bedste Forfattere roses som et udmærket paalideligt Værk. Som et Curiosum kan her bemærkes, at det Hvalfangerfartøj, hvormed Martens gjorde Reisen i Egen-skab af Læge, har Navnet: «Jonas im Walfisch».

badende sig i Solens Straaler eller sovende; men siden de have lært Menneskene at kjende, ere de blevne langt mere skye, end de tidligere have været, og sætte, ligesom Sælhundene, altid en Post ud, der underretter dem om Fjendens Nærmelse. De Steder under Spitsbergen, hvor de nu træffes i størst Mængde, ere, som tidligere berørt, »NO Landet« og desuden »de 7 Øer, Moffer-Eiland, Halvmaane-Øen« og lignende afsides beliggende og mindre tilgjængelige Pladser.

Den bedste Jagttid falder i Mai Maaned, naar Dyrene yngle, men da Taagen paa Foraarsdage er meget hyppig i disse Egne, og undertiden kan vare 14 Dage og derover, og være saa tæt, at man næppe kan see en Skibslængde fra sig, er Jagten ikke uden Fare, og meer end een Baad og dens Besætning, der i nogen Afstand fra Skibet er bleven overrasket af denne Polarhavens Svøbe, er gaaet tabt. I de senere Aar forblive Hvalrosjægerne om muligt ved Kysten af Spitsbergen indtil Udgangen af September eller Begyndelsen af October, da man er kommen til det Resultat, at der ogsaa paa denne Tid er meget god Fangst, navnlig paa »Moffer Eiland« (80° n. Br.) hvor Dyrene dræbes iland.*)

Eftersom man træffer Hvalrosserne i Vandet, paa Isen eller paa Landjorden, varierer Maaden, man gaaer frem paa for at dræbe dem. Hver Baad, der gaaer ud paa Hvalrosfangst, har i Reglen en Besætning af 4—6 Mand, og foruden de nødvendige Ro-Rekvisitter, samt nogen Proviant, en Kikkert og et Kompas, er den forsynet med nogle Rifler, Flændseknive, 7—8 Landser eller Lændsere og ligesaa mange Harpuner, hver forsynet med en, i Stevnen af Baaden fastgjort, 7—10 Favne lang Line.**)

*) Svenska Expeditionen till Spetsbergen år 1861.

**) For saa vidt Jagten paa Hvalrosser og Sælhunde angaaer, er jeg Capt. P. J. Petersen af Romø, der tidligere en længere Aarrække har ført Skib paa Robbefangst for Firmaet Jacob Holm & Sønner her af Staden, forbunden for mange og værdifulde Oplysninger.
Forf.

Opdager man en Hvalros i Vandet, nærmer man sig den saa forsigtigt som mulig. Harpunereren staaer opreist i Stevnen af Fartøiet, og naar man er Dyret tilstrækkeligt nær, kaster han Harpunen i Livet paa den med saa stor Kraft som muligt, da den tykke Hud ellers ikke gjenneutrænges. Er der Kammerater til det saarede Dyr i Nærheden, ile disse det som oftest strax til Undsætning, og man søger da at harpunere saa mange af dem, som man har Harpuner til. Man kan herved, naar man er heldig, faae en 7—8 Stykker forspændt for Baaden, og jo flere jo bedre; thi ikke alene faaer man derved et større Jagtudbytte, men man faaer ogsaa lettere Bugt med 8 Hvalrosser for et Fartøi end med een. Naar der nemlig kun er een for, løber denne i en bestemt Retning, slæbende Fartøiet efter sig med stor Fart, trods dennes Besætning skodder af al Kraft med Aarerne, og det kan vare længe, førend Dyret bliver træt; er der derimod flere, hale de hver i sin Retning og udmatte derved hinanden gjensidig, ligesom de ogsaa ofte, med deres umaadelige Hugtænder, dræbe hinanden indbyrdes. Mærker man, at et af de harpunerede Dyr bliver mat, haler man ind paa Harpunlinien, indtil det er klos for Stevnen af Baaden, dræber det derpaa ved Hjælp af Landserne, og fortsætter hermed til de Alle ere bukkede under. Ved Hjælp af en Tallie, der i den Hensigt er medgivet Fartøiet, haler man dem dernæst enten op paa Land eller paa et Isskots, hvor de flændses. Kroppen lader man drive, efter at have afhugget den øvre Deel af Hovedet, af hvilket Tænderne i Almindelighed først udtages ombord.

Iøvrigt kunne de det saarede Dyr til Hjælp ilende Kammerater meget ofte blive farlige for Baadene og deres Mandskaber, idet de nemlig med Tænderne hage over Relingen og kæntré Fartøiet, eller jage Hul gennem Bunden paa det. Man kan derved undertiden, for at undgaae Malheur, blive nødsaget til at lade det har-

punerede Dyr undslippe, og endda prise sig lykkelig, naar man velbeholden kan naae tilbage til Skibet. *) Som et godt Middel til at holde dem fra Baaden nævner Scoresby at kaste dem Sand i Øinene, naar de komme med Hovederne over Vandet og have til Hensigt at hage fast i Fartøiet.

Træffes Hvalrossen liggende paa et lisskots, og ikke forlader det ved Fartøiets Nærmelse, lægger man til ved dette saa nær Dyret som muligt (dog saaledes, at dette ikke kan vælte sig ned i Baaden), og Harpunereren søger at komme op uden at blive bemærket. Han jager derpaa Harpunen i Hvalrossen, men maa herved iagttage aldrig at stikke i slapt Skind, da Harpunen ellers ikke trænger igjennem. I Reglen ligge Dyrene i en krum-bøiet Stilling og stikkes da i den udvendte Side og saa nær Forbenene som mulig. Det saarede Dyr styrter sig strax i Søen, og Jagten fortsættes nu som før omtalt. Man har tidligere forsøgt at dræbe Hvalrossen ved Kølleslag, rettede mod Hovedet, men er længst frafalden denne Methode, da den var forbunden med endeel Fare for Angriberne og langtfra altid bragte det forønskede Resultat. Dyret er ogsaa meget vanskeligt at skyde, da Kuglen kun synes at dræbe øieblikkeligt, naar den træffer et bestemt Sted i Nakken tæt bag Øret, og Hvalrossen ellers, hvis den blot faaer Tid til at komme i Vandet, synker og gaaer tabt. Rusfinnerne skyde den dog ved Hjælp af deres meget korte Rifler med ganske smaa Kugler, ligesom ogsaa Normændene betjene sig af

*) Under den svenske Opdagelsesexpedition til Spitsbergen i 1861 hændte det en Dag, at en Hvalros, hvis Unge var bleven dræbt, anfaldt Baaden, og, ved at hæve sig med Forkroppen op af Vandet, med Hugtænderne anbragte Harpunereren, der stod i Stevnen, et en Tomme dybt Saar i den høire Deel af Laaret, der i længere Tid gjorde ham uskikket til at forrette sin Tjeneste, og nødsagede ham til i flere Uger at holde Køien.

Skydevaaben, men kun naar de ikke paa anden Maade kunne faae fat paa Dyrene.

De omtalte tvende Maader at anstille Jagten paa ere for Tiden de almindeligste; den tredie skriver sig hovedsagelig fra Hvalrosfangstens første Periode paa Spitsbergen, men finder dog endnu stundom Anvendelse paa mindre besøgte Steder, hvorfor den ogsaa her skal omtales.

Før Hvalrossen blev saa forfulgt som nu, var det ikke ualmindeligt at træffe dem liggende paa Land i Flokke paa flere hundrede Stykker. De laae da ofte tæt samlede, med Hovederne vendte mod Søen, og saa høit oppe, at selv de underste laae tørre ved Høivande, og man altsaa ved Lavvande havde en god Forstrand at kunne lande paa med Baadene.*) Hvalrosserne, der end ikke frygte en Kamp med Iisbjørnen, saae roligt paa de sig nærmende Baade, og betragtede med Forundring de dem ukjendte Væsener, der gik løs paa dem. Først naar flere af deres Kammerater vare dræbte eller saarede, mærkede de Uraad, og søgte at redde sig ved Flugten. Søfolkene kunde da gjøre et godt Bytte; thi havde de først dræbt de nærmest Stranden liggende, dannede de af disse Liig en Barriere, over hvilken det var vanskeligt for de andre at komme. Man dræbte væk for Fode til der ikke var flere paa Land, og talte man da de Dræbte, beløb deres Antal sig ofte til 2—300, ja selv 500 og flere, saa at man kunde gjøre en ganske god Forretning paa en saadan Dag.

De Vaaben, man betjener sig af til denne Jagt, ere udelukkende de meget skarpslebne Lændsere. For at faae stramt Skind til at stikke i, sigter man efter Dyrets Øine, og naar dette derpaa vender Hovedet til Siden,

*) Træffes Hvalrosser nu liggende paa Land, er det saa nær Strandkanten, at de som oftest undkomme før Slupperne have naaet hen til dem. Store Flokke, en 30—40 Stykker, sees nu kun sjældent.

for at undgaae det mod disse rettede Stød, jager man Lændseren ind gennem den strammede Hud. Man maa imidlertid hurtigt trække den ud igjen, thi ellers griber Dyret den med Tænderne, og Jægeren saares da let af den eller disse. Er det en øvet Haand, der fører Vaabnet, vil sligt imidlertid næppe skee, og den største Hvalros vil, som en Følge af det ved Lændsningen bevirkede store Blodtab, snart bukke under i Kampen.

At denne Jagt imidlertid langtfra er uden Fare, vil let kunne indsees. Ikke saa sjældent blive Jægerne saarede af Dyrenes store Hugtænder, og træffer det sig, at Hvalrosserne have valgt deres Leirplads paa en steil Skraaning, og de blive den truende Fare vaer, hænder det ofte, at de rulle sig hovedkulds ned i Søen, hvorved de nedenfor staaende Folk kunne have ondt nok ved at komme til Side og undertiden blive haardt saarede under de store Dyr's Legemer. For Baadene er det eiheller uden Risiko at lande ved en slig Skraaning, thi man har flere Exempler paa, at Hvalrosser have ladet sig dumpe ned, selv fra større Høider, og ere gaaede gennem Bunden paa underliggende Fartøier.

Hvor stort Udbyttet af Hvalrosfangsten har været i de sidste Aar, seer jeg mig ikke istand til at oplyse. Dersom man imidlertid anslaaer Antallet af de af europæiske Jægere paa og ved Spitsbergen og Novaja-Zembla dræbte Dyr til c. 1000 Stk. aarligt, vil man vistnok snarere have sagt for meget end for lidt. I Perioden 1820—1829 blev af 8—15 fra Finmarken udrustede Fartøier gjennemsnitligt dræbt c. 500 Stk. aarlig. I 1829 hjembragte 16 Fartøier derimod 1302 Hvalrosser, det største Tal i en længere Periode. Af Hvalroshud udføres fra Norge aarligt mellem 100- og 130,000 Pund, der for Størstedelen gaaer til Rusland, hvor det garves og tilberedes; af Hvalrostand, der navnlig finder Afsætning i Hamborg, udføres gjennemsnitlig 1000 Pund.*)

(Fortsættes.)

I Anledning af den dansk-japanske Handels- og Skibsfarts-Tractat af 12^{te} Januar 1867. *)

Af Holger T. Foss.

Europæisk Handelspolitik. — En Forskjel mellem chinesiske og japanske Tilstande. — Hvorledes kan Tractaten blive til Gavn for Danmark?

Kan der end være Tvivl om, paa hvilken Maade de Franskes Keiser vil forholde sig i de store Spørgsmaal om Frankrigs og enkelte andre Landes »naturlige» Grændser, som nu ere paa Dagsordenen i Europa, saa er det dog klart nok, i hvilken Retning Napoleons Handelspolitik gaaer, og hvilken mægtig Indflydelse denne nuomstunder udøver paa Behandlingen af hine internationale Anliggender, ogsaa i Frankrig. Keiseren søger maaskee endog fortrinsviis sit Lands og sin egen Hæder paa Nationaløkonomiens Gebeet, idet han — hjemme — stræber at underordne Næringsforholdene den frie Concurrences befrugtende Kappelstrid, og — ude — at aabne eller jevne Veie for sit Folks private Foretagelses- aad saavidt endnu fornødent. Derfor fremmes Anlæg af Jernbaner, Bjergtunneler, Canaler o. s. v. i stor Maalestok; derfor nedsættes Told- og Skibsfarts-Afgifter; derfor sluttet Omsætnings- og Samfærdsels-Pagter af alle Slags; derfor endelig finde Søfarts- og Telegraph-Linier til fjerne Punkter, samt omfattende private Foretagender af økonomisk Beskaffenhed saavel inden- som

*) Nedskrevet i April s. A.

udenrigs, materiel eller moralsk Understøttelse hos den franske Regjering. Man synes ikke at skye nogen Anstrengelse; selv det usikre og kostbare Tog til Mexico, der jo hverken gik ud paa at oprette et fransk Herredømme, eller kunde have til Formaal at modarbeide den store amerikanske Union, fordi Sydstaternes Magt allerede dengang var halv brudt, finder alene en fyldestgørende Forklaring, naar man gaaer ud fra, at Hensigten var at skaffe fransk Handel og Industri fortrinlig Adgang til et stort og rigt tropisk Land, der antoges at succe efter en ordnet Regjering, og, engang i Besiddelse af en saadan, inden føie Tid at ville strømme over af jordisk Velsignelse. Erfaringen har jo lært, at det først er ved udbredt og livligt Samkvem med slige Tropelande, at europæiske Magter vinde virkelig Rigdom og Magt.

Denne napoleonske Handelspolitik, hvortil i vor Tid maaskee Englands Exempel har givet Stødet, og som allerede i større eller mindre Grad har vunden saamegen Indgang i flere europæiske Stater, at den tør betegnes som europæisk, fremtræder paa en slaende Maade i Østasien, hvor franske Hær- og Flaade-Afdelinger ikke blot kæmpe og arbeide alene — saasom i Saigon og Korea —, men endog Side om Side med engelske — saasom i China og Japan —, og dette sidste, uagtet man siden Krimkrigens mindeværdige Dage ikke ganske tør regne paa eendrægtig Samvirken mellem dem i europæiske Anliggender. At man i Østasien ved enhver alvorlig Leilighed seer Frankrig og England tage hinanden under Armene, har nuomstunder sin Grund i den Gjensidigheds-, Ligeberettigelses- og Frihandels-Politik, som begge Lande i det Hele følge; og heldigviis er der Udsigt til, at denne Enighed, derude ialfald, bliver af Varighed, da den er Betingelsen for den rolige Udvikling af det nye Liv, som har faaet Indpas blandt Chinas og Japans mange Millioner driftige og begavede Mennesker,

og derigjennem for Befæstelsen af begge disse Folkeslags nationale og politiske Selvstændighed. Denne Selvstændigheds Opretholdelse er paa sin Side Betingelsen saavel for Frankrigs og Englands som for alle mindre Staters fælleds Deeltagelse i chinesisk og japansk Handelsrøre og Skibsfart. Det skyldes altsaa hin Enighed, at danske Skibe siden 1842 have kunnet beseile enhver aaben chinesisk Havn, og den er ogsaa Grunden til, at det siden 1858 har staaet os frit for at erhverve samme Ret med Hensyn til de aabne japanske Havne.

Den Opgave, Frankrig og England saaledes, til Bedste for den civiliserede Verden, i Forening udføre i Østasien, udfordrer følgelig, at de bestaaende nationale Regjeringer paa engang bøies og skaanes; men den er i Japan af en anden Beskaffenhed end i China, og vi bør, nu da vi have Tractater med begge Lande, vel mærke os Forskjellen.

Den sidstnævnte ligesaa udstrakte som folkerige Fastlandsstat holdes alene sammen ved et Fyrstehus af fremmed (tartarisk) Herkomst. Endskjendt allerede to à tre Aarhundreder ere forløbne, siden dette Dynasti paatvang sig Chineserne, er samme endnu saa lidet folkeligt, at det saa at sige hvert Aar nødes til at bekæmpe betydelige oprørske Bevægelser i Landets Indre. Chinas Befolkninger, saavidt de hidtil ere komne i Berøring med Europæerne, see derfor i disse fordetmeste Beskyttere eller Befriere, medens den store Hær tartariskfødte Mandariner, med Pekingers Hoffet i Spidsen, betragter Europas Militairstater med et Had og en Mistillid, der allerede hyppigt har hidført blodige Sammenstød mellem de respective regulære Stridskræfter. Hvor kortvarige disse Krige — i 1841—42, 1857—58, 1859 og i 1860 — end bleve og maatte blive som Følge af Befolkningens Apathi og af de europæiske Vaabens store Overlegenhed, blottede de dog fuldstændigt den chinesiske Regjerings Svaghed. Da samtidigt ingen af de forskellige Rebelanførere, hvis Færd blev fulgt med Opmærk-

somhed af de forbundne Magter, viste sig skikket eller værdig til at danne en ny Central-Regjering paa asiatisk Viis, og der af mange Grunde endnu langtfra kunde være Tale om en saadan paa et europæisk Grundlag, saa var der kun tilbage at støtte det synkefærdige tartariske Dynasti, at husvale den Kamptrætte, at søge at leve i Fred med den Hadefulde og Skinsyge. Denne Tilstand er mulig og kan blive af nogen Varighed, fordi Mandarinerne have lært deres Afmagt at kjende, og fordi Europas Repræsentanter paa deres Side stræbe at hæve hines Anseelse i Folkets Øine. Men Følgen deraf er rigtignok en alle Parter skadelig Stillestaaen i Udviklingen af de internationale Forhold. Hoffet i Peking vover vel ikke længere at pønse paa Indskrænkninger i de Fremmedes velerhvervede Rettigheder, men det undrager sig enhver alvorlig Drøftelse af Forslag til sammes Udvidelse.

Anderledes i Japan. Her see vi i Løbet af forrige Decennium vistnok en Deel af de arvelige Lehnfyrster — Daimioerne —, mellem hvilke det frugtbare og velbefolkede Ørige er deelt, ligesom ogsaa Bybeboere aabenlyst erklære sig imod de Fremmede, men et Modparti med Taikunen, Bæreren af Rigets udøvende Magt, i Spidsen slutter Overenskomster med dem, beskytter dem mod Overlast, saavidt muligt, og gjør Alt, hvad det formaaer, for at skaffe de dem indrømmede Rettigheder Anerkjendelse; og dette Forhold befæstes, fordi Mikadoen, hvis Stilling og Myndighed i Riget nærmest lader sig sammenligne med Pavernes i Europa forinden Reformationen, ikke tør erklære sig for nogen af de stridende Parter. Uenigheden mellem disse skriver sig aabenbart fra en tidligere Tid end 1853, i hvilket Aar de Fremmede for første Gang i vort Aarhundrede for Alvor bankede paa i Yeddo, thi Adskilligt tyder paa, at Nordamerikanerne dengang kom Taikunens Parti ret tilpas, samt at dette strax besluttede at gjøre sig hine til

Venner og Forbundne. Imidlertid maatte Taikunen, saaledes som det var naturligt i et saa nyt og voveligt Anliggende, der efter de herskende Anskuelser af Mange betragtedes som Landsforræderi, gaae frem med den yderste Forsigtighed, og det var først efter Freden i Tientsin af 1858, ved hvilken Pekinger-Hoffet gjorde Vestmagterne store Indrømmelser, at han dristede sig til at underskrive den første formelige Handels- og Skibsfarts-Tractat. Det var den amerikansk-japanske Tractat af 29de Juli 1858, der hurtigt blev efterfulgt af lignende med saamange store og smaae europæiske Stater, som i dette Øiemed efterhaanden meldte sig i Yeddo ved egne Repræsentanter*). Taikunen indsaae formodentlig, hvor betryggende det var for Landet og hans egen Magt, at Samkvemmet med de Fremmede kom til at omfatte flere forskellige Nationaliteter, hvis indbyrdes Skinsyge kunde hjælpe til at holde enhver enkelt i Tømme, en Betragtning, hvori han maatte blive bestyrket, efterat han ved Gesandtskaber i Europa, hvilke han, i fuldstændig Modsætning til Chinas Behersker, ikke tøvede med at afsende, havde lært vor Verdensdeels sønder-splittede politiske Forhold at kjende. Paa deres Side skuffede de Fremmede ikke Taikunens Tillid; deres Consuler søgte paa bedste Maade at overholde alle indgaaede Forpligtelser, og, hvad der var afgjørende, deres Militairmagt ydede flere Gange Hjælp mod Taikunens Fjender, der selvfølgelig strax vare blevne deres. Herved gaves Vestmagterne passende Leiligheder til at vise de europæiske Vaabens Overlegenhed, og til at oprette Militair-Depoter i Landet, betydelige nok til at beskytte fremmed Handel og Skibsfart overhovedet. Afskaarne, som smaae Stater i Reglen ere, fra at tage sig selv til

*) De Stater, som for Tiden have Tractater med Japan, ere, i den Rækkefølge, hvori de have sluttet dem: Nordamerica, Holland, England, Frankrig, Rusland, Portugal, Preussen, Schweiz, Italien, Danmark.

Rette i Collisions-Tilfælde, er denne sidste Omstændighed af særlig Betydning for os med Hensyn til den Deel, vi kunne vente at faae i Samkvemmet med Japans endnu lidet velvillige Befolkninger; overalt i Østasien have Vestmagterne ved mange Leiligheder viist, at de søge forøget Sikkerhed for egne Undersaatters Liv og Eiendom ved kraftig at staae Smaastaternes Consuler bi, naar disse have Anledning til at paakalde Hjælp.

Imidlertid er det glædeligt at bemærke, hvorledes Yeddo-Hoffets Modstandere efterhaanden af sig selv trække sig tilbage, sløves eller omvendes til fremmedvenlige Anskuelser, og friske Kjendsgjæringer tyde endog paa, at Landets almindelige Politik har taget en for Fremmede afgjort gunstig Retning, der ikke mere lader sig forandre. Ifjor Efteraar døde hiin imødekomende Taikun af 1853; der frembød sig altsaa en bekvem Leilighed til et Systemskifte i modsat Retning; men Ingen tænkte for Alvor paa et saadant; vi lære meget mere i Efterfølgeren en mod Udlandet, om muligt, endnu venligere sindet Mand at kjende. Den nye Taikun, der kaldes Stotsbashi, skildres som en forstandig, fordomsfri Mand; hans første Skridt var at erhverve Mikadoens udtrykkelige Samtykke ikke blot til at opretholde, men, under visse Forudsætninger, endog til at udvide det internationale Samkvem; hans næste, at sammenkalde i Osaka Landets fornemste Daimioer, for at sige dem, at han var meget villig til at opgive Taikun-Myndigheden til Fordeel for den iblandt dem, man maatte blive enig om at foretrække, men ingenlunde til at fornegte sin Forgjængers Udenrigs-Politik, hvis Fordele han udførligt paaviste. En livlig Discussion skal nu vistnok have udspundet sig, men Udfaldet blev, at Ingen af de Tilstedeværende dristede sig til at afløse Stotsbashi, og at denne derpaa, som Betingelse for sin Forbliven, fordrede Daimioernes moralske og materielle Medvirkning ved Tractaternes Gjennemførelse i videste Omfang. Som det

hedder sig afgav strax flere af de mægtigste i Mødet deeltagende Fyrster bindende Løfter i denne Henseende. Det er Stotsbashi Agt først og fremmest at skabe et stærkt nationalt Værn efter europæisk Mønster, og dernæst at aabne hele Landets Handel og Industri for fremmed Concurrence, dersom Tractatmagterne give Afkald paa den dem nu tilkommende Jurisdiction over egne Undersaatter i Japan, en Rettighed, der af forskjellige Grunde har sine store Betænkeligheder, og som man uden Tvivl gjerne opgiver, saasnart andre Garantier kunne have.

Det dreier sig altsaa for Tiden om intet Mindre, end at give Japan en jevnbyrdig Plads mellem Verdens civiliserede Stater; hvorvidt det vil lykkes, er jo uafgjort, men saa ivrig tager Stotsbashi sig af Sagen, at han endnu forinden afvigte Januar Maanedes Udgang, og strax efter hiint Mødes Slutning sendte de udenlandske Befuldmægtigede i Yeddo og Yokohama Indbydelser til at komme til Osaka, rimeligviis for at give Daimioerne Leilighed til at overvære Conferencen. Der er al Grund til at antage de store Sømagter gunstigt stemte for den paatænkte store Forandring, der, saasnart den indtræder, selvfølgelig i Benhold til vor Tractats § 19 uden videre kan komme os tilgode, dersom vi ønske det.

Spørges der nu, hvorledes overhovedet Handels-Samkvemmet med Japan kan faae Betydning for os Danske, saa ligger Svaret herpaa ingenlunde færdigt, og vil ikke kunne gives, førend Landsmænd, bevandrede i vore egne økonomiske og industrielle Forhold i Almindelighed samt i vor Ind- og Udførsels-Handel i Særdelshed, have faaet Leilighed til nøie at prøve Gjenstandene for Japans Udenrigsomsætning. Det er en betænkelig Sag allerede nu at fremhæve nogensomhelst enkelt af de sidste som særlig skikket til Omsætning mellem Danmark og Japan; men de ere

mange*), og deres Antal forøges aarligt**). Om nu ogsaa tvende japanske Hovedfrembringelser, der især søges af Europæere, nemlig Silke og Bomuld, ikke umiddelbart kunne interessere os, fordi vi ikke eie Fabriker, der kunne forarbeide disse Raastoffer i betydeligt Omfang, og om endog vort Korn ikke som saadant kan finde et Marked i Japan, saa feiler det dog næppe, at der findes Adskilligt mellem begge Landes Natur- eller Kunstflids-Frembringelser, som nu eller i Fremtiden kunne tjene til Omsætning. Erfaringen lærer, at Iagttagelses-Evne og Foretagelses-Aand i Forening hyppigt forstaae, saa at sige, at skabe nye Byttemidler, hvoraf der ikke sjeldent i Tidens Løb kunne fremgaae vigtige Omsætnings-Gjenstande mellem Nationerne til gjensidig Gavn og Glæde. Vi Danske staae i Almindelighed rigtignok tilbage i slig Idræt; der findes i alle vore Samfundscasser ikkun undtagelsesviis Nogen med en udviklet Sands for eller et nøiere Kjendskab til internationalt Handelssamkvem i det Fjerne; Tegnene paa, at den foromtalte europæiske Handelspolitik finder Dyrkere

*) Læserne bedes i saa Henseende at eftersee Artiklen »Fremmed Skibsfart paa Japan» i nærværende Tidsskrifts: Nye Rækkes 1ste Bind 5te Hefte.

***) Et engelsk i Yokohama udkommende Blad havde for nylig følgende Passus: At de Indfødte mere og mere finde Behag i det Fremmede, viser sig paa forskjellige Maader. De høiere Classer begynde at anlægge europæisk Dragt; flere af vore Luxusartikler finde nu Afsætning; japanske Stormænd indføre ædle udenlandske Heste for at forbedre de hjemlige Racer; europæiske Vogne ere i Modø blandt dem; af vore Bogtrykkerpresser ere nogle allerede i Virksomhed og andre undervejs for japansk Regning; Japanesere, der ville lære et eller andet fremmed Sprog, forekomme hyppig; Regjeringen har for længere Tid siden taget Dampen, Electriciteten og andre store Opfindelser i sin Tjeneste, og nylig har den bestilt Klæde til Uniformering af dem af de indfødte Tropper, der indøves paa europæisk Viis.

og Talsmænd i vore styrende eller ledende Kredse, ere faa og svage; endog i Folkerepræsentationen sidde ellers forstandige Mænd, som ville kaste vore tiloversblevne vestindiske Colonier overbord, uagtet vi leve i en Tid, da vor Selvstændighed maaskee er truet mere end nogensinde før, og da vi, for at befæste den, alene ere henviste til Ulviklingen af vore indre og ydre Hjælpekilder, altsaa ogsaa af vor Skibsfart og Handel! hvor Faa herhjemme synes overhovedet at iudsee, hvilken Kilde til Rigdom, Indflydelse og Kundskab, der for et Land i en fattig udstyret Zone kan findes i Forbindelser med Lande i de af Naturen begunstigede Strøg? og hvor Lidet gjøres ikke endnu blandt os for, ved Hjælp af danske Filial-Handelshuse i oversøiske Lande, ved Deeltagelse i den store Fragtfart, ved Reiser til fremmede fjerne Egne i hjemlige Handelsøiemed, eller endelig ved Ansættelse af udsendte, danske og handelskyndige Regjeringsagenter paa passende Puncter rundt omkring paa Jordkloden, at søge Erstatning for vort Lands Mangel paa Colonier, Indflydelse og Raaderum? Alligevel er Løsningen af en slig Fredens Opgave, hvori Ingen vil hindre os, efter Tidernes Medfør af en ligesaa bydende Beskaffenhed, som en god og hurtig Ordning af et muligt kraftigt Forsvarsvæsen tillands og tilvands. At arbeide, færdes, benytte Tiden, kort sagt »at være med«, er en Livsbetingelse for det lille Folk som for det enkelte ubemidlede Menneske. Vor Tids Krav i denne Retning er givet. Ere Handelspagter — man hører nu daglig om nye, som ere afsluttede eller paatænkte — at betragte som Led af en Kjæde, der kan tjene til at sammenknytte Nationernes materielle Interesser, og er Enighed om disses Varetagelse paa en gjensidig convenabel Maade den første Betingelse for Alles fælleds Samvirken i høiere Formaal, saa kan ingen Nation, der vil forblive selvstændig eller agtes for et værdigt Lem af den menneskelige Familie, unddrage sig sin Deel i et Arbeide, hvis Bestemmelse

er at tilvejebringe en holdbar Grundvold for Menneskehedens Fremgang i sand Cultur. Det er derfor paa Tide, at vore Statsmænd, vore Repræsentanter og vore Ordførere i Pressen for Alvor begynde at beskæftige sig med Nutidens Handelspolitik og at udfinde, hvorledes den kan anvendes paa vore Forhold; det er ikke nok at slutte Handelspagter hist og her eller allevegne; man bør tillige søge at oplyse om og drage de Fordele deraf, som enhver af dem efter sin Natur kan yde os. Naar dette engang skeer, er der Rimelighed for, at den dansk-japanske Tractat vil befindes at være ikke den mindst fordelagtige blandt vore Handelspagter, paa Grund af den Udvikling, der, som ovenantydnet, nu foregaaer i Japan.

I Mellemtiden er den vort Handelsflag endeligt tilstedte Adgang til japanske Havne paa samme Betingelser, som alle andre fremmede Flag, af særlig Betydning for vore Rheders Deeltagelse i den chinesiske Kystfart, der som bekjendt til sine Tider er meget indbringende, og som uden hiin Adgang havde maattet ophøre. Grunden hertil er den siden 1858 stærkt udviklede Productudveksling mellem China og Japan. De Staters Handelskibe, som tilstedes i japanske Havne, have fremfor dem, der udvises — og det er Tilfældet med alle, hvis Regjeringer ikke staae i Tractatforhold til Taikunen i Yeddo — Fordelen baade af et udvidet Fragtmarked og af Fortrin i hiin Kystfart; denne næres fornemmelig ved indfødte Handlendes Virksomhed, og denne Virksomhed omfatter, som antydnet, nu i mangfoldige Tilfælde Japan; Følgen heraf er, at disse Handlende ved maanedsvise og andre Befragtninger fortrinsviis maae søge saadanne Skibe, hvis Flag har Adgang til japanske Havne. Saa længe derfor vort Handelsflag var udelukket fra Japan, vare vore Skibe i China uheldigt stillede. Men Ulempen blev først meget følelig efter Hertugdømmernes Fraskillelse, da de slesvigske og holsteenske Fragtfarere stedse have været i fortjent Yndest blandt Chineserne, og

sædvanligviis titstede i meget større Antal, end de kongerigske. Efterat nu hine kunde begynde at bringe Ladninger til og fra Japan under preussisk Flag, opstod der for de sidste en aldeles overvældende Concurrance, thi Chineserne kjendte Skibene og Førerne, og betragtede med Rette Flagskiftet for sig uvedkommende. Tractaten af 12te Jan. d. A. har hævet dette Misforhold, og heraf tør ventes nogen Frugt, især dersom vore Fragtfarts-Rhedere og Førere ville søge at efterligne den practiske, æconomiske og driftige Maade, hvorpaa navnlig deres slesvigske Brødre saa godt have forstaaet at erhverve Fortjeneste for sig selv, Indtægt for deres Land, og Anseelse for det danske Handelsflag i Fragtfarten paa alle Verdenshave.

Efterretninger for Søfarende.

- A) Alle »Retninger« ere misvisende naar ikke »(retv.)« er vedføiet.
- B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Marts—April 1867.

Afsluttede den 30te April 1867.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

- F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
Lds. Lindse.
Ktp. Katoptrisk.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Sverrig	Bohusbugt	Nyt Fyr paa Wäderöbod	Afvel.	rødt og hvidt	Lds.	..	..	..	N 58 32 30 Ø 11 2 18	..	..	Ventes tændt 1. Septbr. 1867.
do.	Kattegattet	Nyt Fyr paa Paternoster Skærene	Bl.	hvidt	Lds.	Iste	..	..	N 57 53 42 Ø 11 28	..	..	Fyrtaarnet bygges paa Hamnskæret vest for Marstrand, det kan ikke ventes tændt før i 1868, og da vil det nuværende Fyr paa Mar- strands Kastel »Carlsten« blive slukket.
do.	do.	Nyt Ledfyr v. Mar- strands Havns nordre Indløb	F.	.....	..	..	..	..	.....	..	..	Dette Fyr vil ikke blive tændt før Paternosterskær Fyr (i 1868).
do.	Østersøen (Gottland)	Nyt Fyr paa Faludden	F.	rødt	Lds.	..	..	..	N 56 59 48 Ø 18 25 42	..	..	Ventes tændt i October 1867.
do.	do.	Fiskerfyr paa Gottland	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	..	tændes fra flere Fiskerleier paa Øen, til Veiledning for Fartøier, som ere paa Fiskeri. Fyrene skulle stedse være 2de med eens Høide over Vandet c. 40 til 50 Alen fra hverandre og stillede i Retning af Nord og Syd.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Rusland	Azovske Hav	Fyr paa Dæm- ningen ved Berdiansk SØ-Enden	F.	rodt	..	..	18	..	..	..	..	Her har før været 2 hvide Fyr, som nu ere nedlagte.
do.	Sorte Hav	NV-Enden Fyrbaakerne ved Adjigiol	F.	grønt	..	..	18	..	..	..	..	Disse Fyrbaaker ere nu malede røde.
Norman- niske Øer, Guernsey	Kanalen	Nyt Havnefyr ved Port St. Peter	F.	hvidt	Lds.	3	46	2½	..	..	..	Ved den sydlige Indseiling til Yder- Havnen paa Castle Breakwater sydl. Spids. Det er klart mod Søen, dæmpet mod Land (tændt 1. Marts 1867).
Jersey	do	Fyret ved Old north Pier i St. Heliers Havn er nedlagt, istedet:	..	..	..	..	..	..	..	..	..	fra 1. Mai 1867.
	do.	2 Havnefyr	F.	grønne	..	..	..	..	..	..	..	Det inderste af disse Fyr kan først ses østerfra, naar det haves i NO ¼ N, begge Fyr overet lede fri mellem Hinguette og Grune St. Michael, men føre dog 2½ Kbl. fra Hinguette over en Grund, hvor- over kun 7 Fod ved Lavvande.
Britisk N.- Amerika	St. Lawrence Bugten	Nyt Fyr i Gaspé Bay	F.	hvidt	..	..	38	..	3 Mil NV t. N fra C. Gaspé	..	..	Fyret er bestemt til at lede mellem Sandy Beach og Landet paa den anden Side. Fra Fyres haves: C. Haldimand i S. Gaspé Basin i V ¼ S. Misviisn. 26° 20' V. i 1867.

Sn. Domingo	Vestindien	Nyt Fyr i Baie aux Cayes	F.	rødt	.. .. .	3	N 18 4 30 V 73 34 20	.. .. .	Paa Østpynten af Øen vaché i det sydlige Indløb til «aux Cayes».
do.	do.	Nyt Fyr i Jacmel Bay	F.	rødt	.. .. .	3	N 18 12 V 72 34	.. .. .	Paa Toppen af en hvid Klint i Bugten.
do.	do.	Fyr ved Port au Prince	F.	hvidt	.. .. .	..	N 18 33 V 72 25	.. .. .	Dette Fyr tændes kun for Liverpool Dampskibene; det er anbragt paa en Ponton nær Holmen og er i Regelen stærkere end Havnefyret paa Pt. Gresser (Lamentin?) med hvilket det ikke maa forveksles.
Brasilien	S.-Atlantehavet	Nyt Fyr i Sn. Francisco Floden	F.	hvidt	.. .. .	2 $\frac{1}{4}$	S 10 27 V 36 21 30	67	Paa Nordsiden af Flodmundingen nær Macelo — tændt 1. Febr. 1867.
Mauritius	Indiske Hav	Nyt Fyrskib ved Port Louis	B. (hyppige)	hvidt	.. .. .	2 $\frac{1}{4}$	Fort Georges Flagstang i SØ $\frac{1}{2}$ S	.. .. .	Er hvidmalet og ligger i 15 Fv. tæt NV for den store Klokkebøie. Paa Grund af de hyppige Blink vil Fyret let skjælnes fra Blinkfyret paa Flat Island. — Fyrskibets Fortøiningskjæde ligger c. 150 Fv. ud i NNV, saa at man ved Ankring tager sig iagt for samme. — Paa Ankerpladsen er fra 12—20 Favne Vand. — Misv. 9° V i 1867. Fyret tændes d. 24. Mai.
do.	do.	Havnefyrene ved Port Louis	.. .. .	.. .. .	.. .. .	..	N 20 10 Ø 57 30	.. .. .	Slukkes samtidigt (24. Mai).
Hindostan V.-Kyst	do.	Fyret ved Kurache eller Manori	F.	hvidt	.. .. .	116 4	N 24 47 24 Ø 66 58	.. .. .	See under B) Sømærker.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Andaman Øerne	Bengalske Bugt	Nyt Fyr paa Table Øen i Cocos Grup- pen	F.	hvidt	Lds.	Orden 1ste	Fod 182	Mål 5	0 N 14 8' Ø 93 18	i Fod 70	...	Fyret er til betydelig Veiledning for Seiladsen fra Calcutta til Malacca- Strædet eller fra Madras til Marta- ban Bugten, og omvendt. Table Øen, hvorpaa Fyret er, og den nærliggende Skipper Ø ere de nordligste af Cocos Øerne, de ere steilt opadgaaende fra Dybet og der er en Kanal mellem dem og den store Cocos Ø, som dog er farlig at beseile uden Lods. Fyret er tændt d. 15. Februar 1867.
Java	Øens Nordkyst	Nyt Fyr ved Pekalongan Floden	F.	hvidt	Lds.	..	25	2	N 6 54 30 Ø 109 43 12	..	.....	Fyret staaer paa det vestlige Ind- løb til Floden, det er tændt d. 27. Sept. 1866.
S.-Amerika V.-Kyst	Stille Hav, Floden Guayaquil	Fyret paa Øen St. Clara	...	...	...	..	..	..	S 3 10 V 80 26	..	.....	Dette Fyr har i længere Tid ikke været tændt.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varder), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kattegattet	Vager med rød Stage, 2 Koste	paa Hirsholms NØ-Rev	. . . . .	4 à 5 Favne	1000 Alen ØNØ fra Hirsholms Fyr	} blive udlagte i Løbet af Som- meren 1867.
do.	do.	Vager med hvid Stage, 1 Kost	paa Hirsholms NV-Rev	. . . . .	3½ à 4 Favne	5000 Alen NNV fra Hirsholms Fyr	
do.	do.	Vrag af	en Jagt	. . . . .	. . . . .	NØ t. Ø fra Læse Nordre Rønner	er nu 1/6 67 uskadeliggjort ved at Masten er udtaget (see forrige Hefte).
do.	do.	Vrag af	en Galease	. . . . .	. . . . .	5 Kml. fra Hirsholm, Hirsh.s Fyr i SV t. S. Skagens - i N ¾ Ø.	heraf er ligeledes Masterne ud- tagne, over Vraget er 11 Favne.
do.	Liimfjorden	Dybden i Agger Kanal	p. Havrevlen - Melle Grund. - Fjordgrunden	5½ à 6 Fod 7 - 4½ à 4½ -	. . . . .	Løbet fra Liimfjorden til Nordsøen	ved Høivande i April 1867.
do.	do.	Dybden i Røn Kanalen	p. Havrevlen - Melle Grund. - Fjordgrunden	7 à 8 - 2½ à 3 - 4¾ à 5 -	. . . . .	Røn Kanalen er noget Syd for Agger Kanal	do. do. i Februar 1867.
do.	Randersfjord	Baaken	ved Udbyhøi	. . . . .	. . . . .	er flyttet c. 1200 Al. i S til nær den saa- kaldte Hellig Kilde	Baaken, som før var en Opstan- der med Ballon paa Toppen, er nu givet Form af en Molle og holdes overøet med den paa Yderrevet opsatte Baake med Bal- lon, for Indsølling i den dybeste Deel af Løbet, der gaar i S t. V med 12 Fod.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Drogden, Sun- det	Vrag af	en Blankeneser Tjalk	.....	4 à 5 Favne	Hollænderby Kirke i V t S. Frelsers Kirke i NNV $\frac{1}{2}$ V, Krudt- taarnet N for Kast- rup paa Østkanten af Ka- strup Havn og Magle- bylille Mølle paa Nordkanten af Jord- borg Remise	Bekjendtgjort $\frac{1}{4}$ 1867.
do.	Storebelt, S for Vresen	Vager med rød Stage, 1 Kost	i Kobberdybet	.....	2 Favne	for Nordsiden af Løbet	} blive udlagte i Løbet af Som- meren 1867.
do.	do.	Vager med hvid Stage, 2 Koste	do.	.....	2 -	- Sydsiden af do.	
do.	N for Laaland	Vager med hvid Stage, 1 Kost	for Veirø NV- Rev	7 Fod	3 -	NNV $\frac{1}{2}$ V. 4500 Alen fra Veirø Fyr	bliver udlagt i Løbet af Somme- ren 1867.
do.	Omø sund	Vrag	.....	12 -	.....	Helholm Fyr i Ø t S Omø SØ-Pynt i SV	c. 500 Alen V for Helholm Fyr. Bek. $\frac{1}{4}$ 1867.
do.	Svendborg- sund, østlige Indløb	Vager med rød Ballon	Thorø Rev	.....	.....	SØ-Enden af Revet	bliver udlagt i Løbet af Somme- ren 1867, istedetfor en Prik som hidtil har staect her.
do.	Østersøen, S for Laaland	Vagerbøje med rød Ballon	for Østre Mær- ker over Rød- sand	9 -	12 à 15 Fod	N. Br. 54 ⁰ 35' V. Lgd. 11 ⁰ 45'	bliver udlagt i Løbet af Somme- ren 1867.

do.	Præstø Bugt	Vrag			ved Felskov Rev	er nu slaaet istykker og IKKE til Hinder for Seiladsen (s. f. Hefte Nr. 1).
Sverrig	Østersøen, Gottlands Østkyst	Varde af Steen	paa Skæret Rute Misloper		N. Br. 57° 46' 18" Ø.Lgd. 19° 7' 12"	Varden (Steenkummel) er farvet med et rødt Belte paa Midten, opføres i Løbet af 1867.
do.	Norrköpings Bugt	Baake (Stangmærke)	paa Klippen Alen		N. Br. 58° 33' Ø.Lgd. 17° 3' 12"	Til Veiledning for Indenskærs Seiladsen fra Stockholm til Norrköping. Den opføres i Løbet af 1867.
Rusland	Østersøen	Karantaineordre				Skibe til russiske Havne kommende fra hinsides Øresund, maae være forsynede med Sundhedspas fra den russiske Konsul paa Afgangspladsen, i Mangel heraf maa bødes 25 Rubler.
England		Karantaineordre				Ved en «Ordre in council» er det befalet at alle Skibe der komme fra, eller have anløbet en Havn eller Plads mellem 4° og 24° N. Brede og 52° til 82° V. Længde, ved Ankomst til brittisk Havn ankre op paa visse Stationer, for at Mandskabets Sundhedstilstand kan blive undersøgt.
Frankrig	Kanalen	Telegraf-toug	mellem Jersey og Frankrig		i NV L. V | V. Retning fra Fliquet Bay paa Jersey, til Pirou i Frankrig	Tougets Endepunkter ere betegnede ved Taarne, hvorpaa Ordet «Telegraph» er malet med sorte Bogstaver paa hvide Tavler.

Californien	Nordlige Stille Hav	Klippe paa Routen fra Californien til Cap Horn			N. Br. 31° 5' 30" V. Lgd. 125° 0' 30"	seet d. 9. Juli 2, EM. af det franske Skib Jean Pierre. Vandet skiftede Farve.
Mexico, V.-Kyst		Positioner af følgende Steder	Acapulco		N. Br. 16° 50' 17" V. Lgd. 99° 49' 7"	Landgangsbroen
			Mansanillo		N. Br. 17° 3' 17" V. Lgd. 104° 12' 4"	Strandbredden
			San Blas		N. Br. 21° 32' 9" V. Lgd. 105° 11' 30"	Arsenalet
			Mazatlan		N. Br. 23° 11' 16" V. Lgd. 106° 19' 33"	den gl. Steenmole S. for Byen
			Guaymas		N. Br. 27° 54' 52" V. Lgd. 110° 46' 17"	
			Øen Ignacio		Vestsp. af Øen Ardilla N. Br. 25° 25' 22" V. Lgd. 109° 14' 15"	
					paa Routen mell. Mazatlan og Guaymas	
Ny Granada	Panama Bugten	Øen	Mulpelo		N. Br. 4° 3' V. Lgd. 81° 36'	
do.	Stille Hav	Række af Klipper			Vest for den lille Ø Montuosa. De naae lidet op over Havfladen og have 1½ Kml. Udstrækning, Montuosa	
					N. Br. 7° 28' 1" V. Lgd. 82° 13' 1"	er omgivet af Skjær og maa ikke nærmes paa mindre end 3—4 Kml.s Afstand.
Peru	Floden Guayaquil	Bøierne ved	Guayaquil Barren			ere borttagne og udlægges ikke mere.
do.	Stille Hav	Klippen	Herkules		S. Br. 10° 49' V. Lgd. 78° 28' 30"	har været udstreget af Kaartene, men er atter bleven seet.

Observationerne foretagne ved Kontre-Admiral Mazères paa Basis af Øen Tabago i Panama-Bugten, V. Lgd. 79° 32' 9"

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Peru	Stille Hav	Klippe ved	Mazatlan	.....	.....	VNV (retv.) for Øen Crestin 10 Kml. og 4 Kml. fra Kap Ca- maron N. Br. 6° 30' V. Lgd. 162° 30' 8—10 Kml. Udstrækn.	Amerikansk Dpskb. »Panama» har stødt paa den.
do.	do.	Koralklippe (farlig)	.....	.....	.....	.....	.....
Chili	Syd. Stille Hav	Bøie paa	Belembanken	.....	.....	.....	graamalet.
do.	Øen Concepcion	Bøie paa	Klippen Marinao	.....	.....	.....	rødmalet.
do.	do.	Klippen	Fanet	.....	.....	S. Br. 33° 21' V. Lgd. 71° 50' aflagt i nogle Kaart	forgjæves eftersøgt af de franske Orlogsmænd.
do.	S. for Juan Fer- nandez og Mas-a-fucro	Klippe	.....	.....	.....	S. Br. 36° 58' V. Lgd. 78° 40'	opgivet af Føreren af det franske Coffardiskib »Ceylon».
do.	Coquimbo	Forbjerget Lengua di Vaca	.....	.....	.....	er aflagt 5' for nordlig i de engelske Kaart	.....
do.	Magelhaens Str., Welcome Bay	Havn	Puerto Bueno	.....	.....	.....	Hverken de franske eller engelske Kart ere nøiagtige.
do.	do.	Klippe ved	Puerto Bueno	.....	.....	ligger mellem en Ø i Øst og en anden i NV, nærmest den første existerer tæt ved Øen i NV.	Fr. Corvet d'Assas har fundet denne Klippe paa hvilken le »Cocyle» stødte for nogle Aar siden.
do.	do.	En anden Klippe	.....	.....	.....	.....	.....
do.	do.	Rhed	Baie Grappier	.....	.....	Øst for Øen »Sau- marez»	Indløbet meget smalt, men Bugten meget stor og afgiver god Ankerplads.
do.	do.	Havn	Port Eden	.....	.....	.....	Det kjendelige Træ eksisterer ikke mere.
do.	do.	Klipperne	Barren Rocks	.....	.....	.....	farlige; ved $\frac{1}{2}$ L. V. under Vand.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat)

1867.

Revisor ved Lodsvæsenet i Jyllands og Fyens Districter, 18 Marts
M. Sørensen, constitueret til indtil videre at bestyre
Embedet som Overlods i bemeldte Districter.

Bifaldet, at der anskaffes Bagerovne til Skrueskon- 23 .
nerterne af en mindre Klasse end de til Skruedefregatten
Jylland og Pantserfregatten Peder Skram leverede.

Lærerinden Anna Leth constitueret som Lærerinde 25 .
i Søetatens Pigeskole fra den 1ste April d. A. paa kort
Opsigelse.

Capitainlieutenant F. Lund beordret at heise Com- 26 .
mandoen i Skrueskonnerten Fylla den 29de Marts.

Resolveret, at Opsigtsbetjentene ved Væftet C. Sø- 27 .
rensen og Skovgaard meddeles Afsked fra 1ste i
næste Maaned med Pension.)

Chefen for Skrueskonnerten Fylla tilstilles Seilordre 28 .
og Instrux (Færøerne og Island).

Etatsraad Suenson fratræder Posten som Sjouer- 28 .
skriver fra 1ste i næste Maaned.

Bifaldet, at der til Fregatten Sjælland forfærdiges 29 .
en Bagerovn af samme Dimensioner som de, der ere
leverede til Fregatterne Jylland og Peder Skram, men
saavidt muligt med reduceret Vægt.

Allerh Resol., at Intendant Esskildsen samt Over- 30 .
læge Seidelin entlediges i Naade fra deres havte Em-

1867.

- 30 Marts. beder med Vartpenge, og at Overlæge Müllertz tillægges 1400 Rdl. i Gage, alt fra 1ste i næste Maaned.
- 30 . Resolveret, at den nuværende Ordning af Lønningsvæsenet for det faste Mandskab ophæves. Lønningerne m. m. for Samme, for de kasererede Værnepligtige og for private Haandværkere og Dagleiere ved Værftet udbetales ved den Værftchefen underlagte Intendant fra 1ste i næste Maaned.
- 30 . Chefen for Orlogsværftet, samt Nyboders Commandant tilstilles Instruxer for Commandanten i Nyboder, for Intendanten, samt foreløbige Bestemmelser for Værftchefens Commando.
- 30 . Chefen for Orlogsværftet beordret til at træffe Foranstaltning til at der i større Skibe, saavidt Pladsen tillader det, udvises et Rum til Brug for Underofficererne.
- 30 . Resolveret, at der for Fremtiden reglementeres en Skaal med Laag, en dyb og en flad Tallerken til hver med Skibet udkommanderet Underofficer.
- 2 April. Resolveret, at Formanden i Constructions- og Regleringscommissionen fremtidigt fritages for Landtjeneste ved Søofficerscorpset.
- 2 . Allerhøieste Resol., at Intendant Ancker tillægges 1500 Rdl. i aarlig Gage fra 1ste dennes.
- 3 . Lieutenant F. Wulff beordret at fratræde, og Lieutenant P. Uldall at forrette Tjeneste ved Fyr- og Vægevæsenet.
- 4 . Capitainlieutenant C. Schönheyder beordret at afreise til Stettin og Danzig i Tømmerforretninger.
- 9 . Orlogscapitain Wrisberg beordret til Chef for Pantserbatteriet Rolf Krake. Til at forrette Tjeneste derombord Capitainlieutenant Skibsted, samt Lieutenanterne J. Holm, Th. Jessen, Bonnesen og O. Suenson.
- 9 . A. Møller ansat som Proviantregnskabsfører og Skibssecretair paa Pantserbatteriet Rolf Krake.
- 10 . Capitainlieutenant Albeck beordret til Chef for Skrueskonnerten Esbern Snare. Til at forrette Tjeneste

derombord Lieutenanterne Mourier, Kofoed og Bar- 10 April.
denfleth.

Resolveret, at Dampskibet Skirner stilles til Postvæ- 11
senets Disposition.

Ad. Jensen ansat som Proviantregnskabsfører og 11
Skibssecretair paa Skonnerten Esbern Snare.

Underlæge i Sø-Etaten H. F. Brønniche ansat som 11
Skibslæge paa Pantserbatteriet Rolf Krake.

Underlæge i Sø-Etaten H. B. Schierup constitueret 13
som Skibslæge paa Skon. Esbern Snare.

Kasernekommissionen hævet og tilkjendegivet en- 13
hver af Medlemmerne Ministeriets Tilfredshed med det af
dem udførte Hverv.

Kasernen paa Søkvæsthuset underlægges Directeuren 13
for Søartilleriet under Overbefaling af Chefen for Orlogs-
værftet.

Resolveret, at Pantserbatteriet Rolf Krake og Skon- 15
nerten Esbern Snare med Hensyn til Emolumenter for
Chef, Officerer og Officierer, der udcommanderes med
disse Skibe, betragtes henholdsvis som Fregat og Brig.

Chefen for Pantserbatteriet Rolf Krake beordres at 16
heise Commandoen den 17de, samt samme Dag at ud-
lægge med Batteriet.

Allerh. Resol. Lieutenant Christiansen tillægges 17
800 Rdl. i Gage fra den 1ste i næste Maaned.

Orlogscapitain Sommer og Capitainlieutenant Bruun 20
beordrede til Chefer for Pandserfregatten Peder Skram
og Corvetten Heimdal som Cadetskib.

Allerh. Resol. Lieutenant Grev Tramp meddeelt Af- 20
sked i Naade af Marinen med Pension, med Tilladelse
til at bære Søofficeers Uniform.

Meddeelt Værftschefen, at de Syge paa Søhospitalet 20
d. 14de dennes ere overflyttede til Garnisonshospitalet.

Chefen for Esbern Snare beordret at heise Com- 23
mandoen den 24de; samt samme Dag at udlægge Skon-
nerten.

1867.

- 23 April Resolveret, at Ansættelsen af Skibslæger fremtidigt skeer gennem Secreteriatet.
- 23 Th. Beck ansat som Proviantregnskabsfører og Skibssecretair paa Cadetskibet, Corvetten Heimdal, og W. Aamodt som Proviantforvalter paa Pantserfregatten Peder Skram.
- 24 Capitainlieutenant Rambusch beordret til, at forrette Tjeneste som Næstcommanderende i Pantserfregatten Peder Skram; samt Lieutenanterne Schive, Fr. Pedersen, Bærentzen, Buchwald, Dreyer, F. Lund og F. Wulff til at gjøre Tjeneste i samme Skib.
- 25 Capitainlieutenant Jacobsen beordret til at gjøre Tjeneste som Meddommer med Corvetten Heimdal, Lieutenant N. Jacobsen som Næstcommanderende; Lieutenanterne C. Jessen og Scheel til at gjøre Tjeneste i samme Skib; Lieutenanterne O. Bruun som Lærer i Sømandskab og Meddommer ved Examen og Fischer som Lærer i Styrmandskab.
- 25 Capitainlieutenant Rambusch beordret at fratræde Posten som 1ste subalterne Officeer ved Søcadetcorpset, hvilken Post Lieutenant Meldal beordres at tiltræde.
- 25 Allerh. Resol. Lieutenant uden Gage U. A. de Fine Skibsted oprykker i Lieutenants Nummer med Gage.
- 29 Underlægerne Müllertz og Gerber beordres til at forrette Tjeneste i Pantserfregatten Peder Skram.
- 30 Allerh. Resol., at Lieutenant Jøhnke tillægges 650 Rdl. i Gage fra 1ste i næste Maaned.

(Fortsættes).

Folkethingets Behandling af Marineorganisations- Loven og Forhandlingernes Betydning for Fremtiden.

(Af Lieutenant N. Jacobsen.)

Den store Indflydelse, Repræsentationen øver paa Mari-
nens Existens og Virksomhed, synes os at gjøre det til
en ligefrem Pligt for Tidsskriftet at meddele Uddrag af
hver Rigsdags Forhandlinger, forsaavidt de vedrøre Ma-
rinen, og dertil at knytte saadanne Betragtninger, hvortil
de maatte give Anledning. Vel kjende de fleste af vore
Læsere iforveien Resultaterne af Forhandlingerne, men
paa den anden Side er der kun Faa, der have Leilighed
til at følge Rigsdagens Debatter i deres fulde Omfang,
og hvor correcte Dagspressens Referater end ere, hefter
der den Mangel ved dem, at ligesom de læses fra Dag
til Dag, glemmes de ogsaa let fra Dag til Dag, og naar
man ikke gjemmer dem og læser dem samlede, vil man
derfor vanskeligt gjennem dem kunne danne sig et saa-
dant Totalbillede af den Behandling, en Sag har været
Gjenstand for, at det staaer klart, hvorledes Resultaterne
ere fremkomne, hvorledes Meningerne have brudt sig
imod hverandre, hvilke Stemninger, der ere komne til-
orde, og hvor stærke disse have været. Men at dette
staaer klart, er altid ønskeligt, og det i desto høiere
Grad, jo vigtigere de Sager ere, som have været Gjen-
stand for Rigsdagens Forhandlinger.

Hvad nu den sidste Rigsdag angaaer, behandlede den Spørgsmaal af en saa overordentlig Betydning for Marinen, at det i høieste Grad er ønskeligt, at dens Forhandlinger blive rigtigt vurderede, og vi vilde betragte det som utilladeligt, om vi forbigik dem med Taushed.

At de Forhandlinger, vi her sigte til, ikke førte til noget positivt Resultat, er en Grund meer til at dvæle ved dem. Saasart et Spørgsmaal er afgjort mellem Regjering og Rigsdag, naar det er kommet dertil, at det hedder »Rigsdagen har vedtaget og Vi har stadfæstet følgende Lov«, da kan det vel stundom have Interesse at følge Lovens Tilblivelse gennem de forskjellige Stadier; men der vil næsten aldrig kunne være Tale om at faae det saaledes tilveiebragte Resultat forandret; man maa tage det som det er og gjøre det meest Mulige ud deraf. Men staaer et Spørgsmaal endnu svævende, forholder det sig anderledes; da tør man dog haabe, at man ved at drage frem, hvad der er passeret og gjøre det til Udgangspunkt for en og anden Betragtning, kan give et lille Bidrag til Spørgsmaalets Løsning.

Vi skulle derfor her søge saa kort som muligt at give en Fremstilling af den for Marinen saa vigtige Forhandling om Organisationsloven og dertil tillade os at knytte et Par Bemærkninger.

Det af Ministeriet forelagte Lov-Udkast om Marinens Organisation sluttede sig nær til det fra Forsvarscommissionen fremkomne Forslag. De væsentligste Afvigelser vare følgende:

Istedetfor den af Commissionens Fleertal foreslaaede Sammensætning af Officeerscorpset: 1 Admiral, 14 Orlogs-Capitainer, 20 Capt. Lieutenanter, 52 Premier-Lieutenanter og 20 ikke fast ansatte Second-Lieutenanter, var der i Udkastet normeret 1 Admiral, 16 Orlogs-Capitainer, 30 Capt.-Lieutenanter og 70 Lieutenanter, alle med fast Ansættelse.

Academiet var af Commissionens Flerhed foreslaaet ordnet i nær Overensstemmelse med den i 1850 fremsatte Plan, det vil sige med en høiere Antagelsesalder og et fireaarigt Cursus, medens Regjeringsudkastet holdt paa Planen af 1866, o: en tidligere Antagelsesalder og sexaarigt Ophold paa Akademiet.

Den af Commissionens Fleertal foreslaaede Sammen-smeltning af Hærens og Flaadens Læge-Corps'er var Regjeringen ikke gaaet ind paa, og for Marinen foresloges det i Udkastet at normere 1 Overlæge og 10 Underlæger foruden Reservelæger, der skulde uddannes af de værnepligtige Læger.

Endelig bestemte Udkastet, ikke at lægge Anskaffelsen af alt Søværnets Artilleriemateriel under Chefen for Hærens Artilleri, som der af tidnævnte Commissions Fleertal var bragt i Forslag; men kun at lade Artillerichefen lede Constructionen af Kanoner, Projectiler og Haandvaaben og de i saa Henseende nødvendige Forsøg.

Desuden afveg Udkastet fra Commissionsforslaget i enkelte Detail-Bestemmelser, som vi dog troe at kunne lade uomtalte.

Udkastet blev forelagt i Folkethinget den 7de Febr., og kom til 1ste Behandling den 27de i samme Maaned. Ved denne forhandles, som bekjendt, Sagen i sin Almindelighed; men da Hærlovens Behandling var gaaet forud, laae det i Sagens Natur, at enkelte vigtige Spørgsmaal, som ogsaa havde Betydning for Marinen, allerede vare blevne drøftede, saa at de ikke nu toges for igjen. Dette gjælder navnlig Spørgsmaalet om Forsvarsvæsenets finansielle Betydning, om Staten var istand til at bære de Byrder, det af Regjeringen opstillede Forsvar vilde kræve, og om Pengemidlerne vare rigtigt fordeelte mellem Hær og Flaade. Der var ikke faa Stemmer, der havde talt for en Nedsættelse i den hele Sum til Forsvarsvæsenet, idet de meente, at den oversteg vore Kræfter; men de vare dog i afgjort Minoritet; Majoriteten holdt

for, at Landet kunde udrede, hvad der forlangtes, og at det burde gøres, navnlig for at vise, at der var en alvorlig Villie hos Folket til at gøre hvad der var muligt for at forsvare sin Selvstændighed. Med Hensyn til Fordelingen af Midlerne mellem de to Dele af Værnet, havde Marineministeren ved Forelæggelse af sit Lov-Udkast udtalt, at han fandt det af Commissionen foreslaaede Forhold rigtigt, og det var derfor ogsaa bibeholdt af Regjeringen; og dette lod ogsaa til at være Thingets Mening. Enkelte Medlemmer talte vel for større Bevilling til Flaaden, men med en umiskjendelig Fornemmelse af, at de Intet kunde udrette, og der manglede paa den anden Side ikke paa Udtalelser om at Bevillingen til Flaaden var for stor. De finansielle Spørgsmaal vare som sagt ikke under Discussion ved Behandlingen af Marineoven, men da de have Betydning ogsaa for den, have vi her berørt dem saaledes som de opfattedes under Forhandlingerne om den anden Sag.

Der var egentlig kun to Principspørgsmaal, som bleve debatterede ved 1ste Behandling. Det ene var Spørgsmaalet om Flaadens Sammensætning. Allerede ved Lovens Forelæggelse udtalte Ministeren, at der ikke var lagt nogen bestemt Flaadeplan, da de mange og store Omskiftelser, som Materiellet i vor Tid var underkastet, gjorde det umuligt at fastsætte nogen Plan med Udsigt til at den kunde følges. Dette fremkom der ingen Indsigelse imod; men derimod reistes Debat om den Retning, i hvilken Udviklingen burde gaae, idet Balth. Christensen, der alt i Forsvarscommissionen havde udtalt sin Mening om Flaadens Betydning, nu nærmere udviklede denne. Hans Anskuelser kunne kortelig refereres saaledes: En opmærksom Betragtning af Historien vilde vise, at Flaaden aldrig har haft den Betydning for Landets Forsvar, som man stundom har tillagt den; og efter Norges Afstaaelse og endnu mere efter sidste Krig er det aldeles urigtigt at tillægge den nogen selv-

stændig Betydning. Vi have ikke Noget at gjøre i de fjerne Have, thi vi have ingen Colonier af Betydning, og den Beskyttelse, Orlogsflaget skulde yde Handelen, kan undværes; det sees bedst af den blomstrende Handel, der drives under Flag, som ingen Orlogsmarine har. Vor Flaade skal da kun være til vort eget Lands Forsvar; men hertil skulle vi ikke have store, men derimod smaae Skibe, som f. Ex. Ericssons Monitorer. Vi kunne ikke møde nogen Fjende paa Søen med Udsigt til Seir; det gjælder for os at forsvare Kysterne, og smaae lavtgaende Fartøier egne sig bedst dertil og ere tillige billigere og hurtigere at anskaffe end de store søgaaende Skibe; de kunne bedre støtte Armeen og støttes af den, derfor skulle vi opgive den søgaaende Flaade og stræbe at danne et Værn i Lighed med det, Nøden lærte os bruge i Krigen 1807—14. — Imod denne Anskuelse talte Ministeren, Schönheyder og Tuxen. Ministeren viste først, at Flaaden i de to sidste Krige havde taget betydningsfuld Deel i Forsvaret, og at det væsentlig var derved, det var blevet muligt at føre Krigen saa længe, som den var ført; han gik derefter over til Betragtning af, hvorledes den rettest burde være. Det var i saa Henseende ikke klart, hvilken Vei der var den rette, idet hver Dag bragte nye Ideer frem om det bedste Materiel; men vi havde et Materiel, og det maatte vi vedligeholde; og indtil der kom et Hvilepunkt i Udviklingen, maatte vi bygge saadanne Skibe, som vi kunde vente under alle Omstændigheder at kunne bruge, og andet vilde Bestyrelsen ikke. De Monitorer, der vare opstaaede under den amerikanske Krig, vare ganske vist et stærkt Vaaben; men deres Styrke havde egentlig kun Betydning ved Angreb mod faste Punkter, da de stode saa langt tilbage i Hurtighed for de almindelige Skibe, at de i Søen Intet kunde udrette, og derfor egnede de sig heller ikke til Forsvar af vore Kyster, da en Fjende kunde gaae dem forbi og angribe et Punkt, hvor de ikke vare, og hvor

de ikke hurtigt nok kunde komme. Hvad de i den seneste Tid omtalte Haandkrafts-Monitorer, som nok nærmest vare dem, B. Christensen havde for Øie, angik, vare de et høist ufuldkomment Vaaben, der bevægede sig yderst langsomt og kun ydede Beskyttelse paa een Side. Det maatte i det Hele ikke glemmes, at Forholdet var heelt forandret fra Krigen 1807 til nu; den Betydning, Kanonbaadene dengang havde, laae netop i, at de vare bevægeligere end de større Skibe under visse Omstændigheder, medens nu de store Skibe altid havde Overlegenhed i Hurtighed.

Schønheyder og Tuxen understøttede Ministeren og hævdede især Vigtigheden af, at de Skibe, der skulde deeltage i Forsvaret, vare i Besiddelse af fornøden Hurtighed, hvorved der var sat en bestemt Grændse for deres Lidenhed, naar de tillige skulde være pantsrede. Nogen søgaaende Flaade i egentlig Forstand var der ikke Tale om at skabe; den skulde blot være saa søgaaende, at den kunde bevæge sig i vore egne Farvande, og et Søværn af saa søgaaende Fartøier, der besad fornøden Hurtighed og Styrke og som holdtes samlet, var et langt bedre Kystforsvar end mindre, langsomt bevægelige Monitorer, splittede om ved Kysterne.

Det andet Principspørgsmaal, som forhandlede, var en fælleds Bestyrelse af Hær og Flaade. B. Christensen og navnlig Bille talte for en Forening af de to Ministerier, som de meente vilde skabe en bedre og billigere Administration og navnlig større Sammenhold og Enhed i Commandoforholdene under en Krig, hvorhos Bille fremhævede Betydningen af at faae en større Kreds af Mænd at vælge Ministeren iblandt, da det derved vilde blive muligt til enhver Tid at faae en større administrativ og parlamentarisk Dygtighed i Ministeriet, end man altid kunde vente at finde indenfor Militairstaternes snevre Grændser, og denne Dygtighed var dog fuldt saa vigtig som den specielle Fagkundskab. Ministeren udtalte paa

Regjeringens Vegne, at den betragtede Spørgsmaalet om Ministrenes Antal og Forretninger som et kongeligt Prærogativ, Rigsdagen ikke kunde fatte Beslutning om. Personlig talte han dernæst imod det fremsatte Ønske om en Sammensmeltning, dels fordi det constitutionelle Ansvar vilde gaae tabt, naar Ministeren ikke selv var fagkyndig, dels fordi Indsigt i begge Grene af Forsvarsvæsenet ikke burde savnes i Statsraadet under en Krig. Besparelsen ved en saadan Forening vilde ikke blive stor.

Af de specielle Spørgsmaal, som omhandlede, fortjener at bemærkes, at Schönheyder og Tuxen med Varme talte for større Øvelser, end der i Udkastet var foreslaaet, navnlig for Officerernes Skyld. — Academiets Ordning, Sø-Artilleriets Stilling o. fl. andre enkelte Punkter bleve ogsaa berørte, men da Forhandlingerne herom vare udførligere ved 2den Behandling, skulle vi ikke her opholde os derved.

Efter at første Behandling, der kun optog eet Møde, var endt, henvistes Sagen til det Udvalg, der var nedsat angaaende Hærloven, og som derfor suppleredes med 4 Medlemmer, blandt hvilke de to Søofficerer, der havde Sæde i Thinget.

Udvalgets Betænkning blev først afgiven den 7de Juni. Den indledes paa følgende Maade:

•Udvalget har erholdt det Hverv at meddele Thinget sin Betænkning over det Rigsdagen forelagte Udkast til Lov om Marinens Organisation. Dette Lovudkast vedligeholder den Adskillelse, som hidtil har fundet Sted mellem Hæren og Søværnet, og den særegne Stilling, som hver af disse hidtil har indtaget. Udvalget, som med Undtagelse af 2 Medlemmer er af den Anskuelse, at vor Marines Fremtid nu i en væsentlig Grad er afhængig af, at den indordner sig som et Led i vort Værn, der paa ethvert Punkt paa det Nøieste er knyttet til de øvrige Led i dette, kan ikke tilraade at vedtage Loven i den Form, hvori den er fremlagt, men maa til-

raade at forandre den saaledes, at den paa det Nøieste slutter sig til Lovudkastet om Hærens Ordning, og overalt, hvor ikke Søværnets særegne Beskaffenhed begrunder en Modification af de for Hæren gjældende Bestemmelser, bringer disse uforandrede i Anvendelse. Herved opnaaes vel ikke, at den Forening af de to militaire Ministerier, som er et Hovedmiddel til at bevirke Værnets Eenhed, strax maa finde Sted, heller ikke kan herved fremkaldes en saadan Reform i Anskuelserne, som er nødvendig, naar denne Eenhed ret skal bære Frugter. Men der vil blive gjort et Skridt til Forberedelse af en Foranstaltning, om hvis Hensigtsmæssighed vi ikke nære Tvivl, og hvis Nødvendighed formeentlig om ikke lang Tid vil blive saa indlysende for Alle, at man ikke længere vil betænke sig paa at gennemføre den. Det vilde da være urigtigt at have forsømt den Leilighed, som her frembyder sig, til at udjevne mange Forhold, som nu stille sig hindrende iveien for dens Gjennemførelse, og til igjennem selve Organisationsloven at fremme Udviklingen af en Tanke, der er af saa stor Betydning for Landets Forsvar. Vi foreslaae altsaa at vedtage Lovudkastet i en forandret Form. Med Hensyn til Indholdet stemmer det af Udvalgets Fleertal anbefalede Forslag paa de fleste Punkter ret godt overens med Regjeringens Forslag; der er dog nogle Enkeltheder, med Hensyn til hvilke Fleertallet maa foreslaae afvigende Bestemmelser, og for disse skulle vi i det Følgende angive vore Grunde.*

De væsentligste af de Forandringer i Udkastets reelle Indhold, som foresloges vare:

At Officeerscorpset skulde bestaae af 1 Admiral, 15 Orlogs-Capt., 28 Capt.-Lieutn., 52 Premier-Lieutn. og et ubestemt Antal Sec.-Lieutenanter, hvoraf 18 til Tjeneste og i Lønning; et Fleertal foreslog derhos at kalde Capt. Lieutn. for Capitain, og et Mindretal at forandre Benævnelsen Orlogs-Capitain til Commandeur.

Academiet foreslog Udvalgets Fleertal at ordne saaledes, at Eleverne skulde antages i en Alder af ikke under 17 Aar, naar de enten havde den Søfart, der fordres, for at faae Halvbefarenheds Grad, eller havde faret et Aar tilsøes og i den Tid gjort idetmindste eet længere Togt, i begge Tilfælde efter en Adgangsprøve, til hvilken der skulde fordres lidt mindre end til den almindelige Forberedelsesexamens høiere Grad. Yngste Afdeling, der skulde tælle 20 Elever, skulde gennemgaaes i to Aar. Ældste Klasse, der skulde have 10 Elever, skulde gennemgaaes i andre to Aar, og de, der bestode Afgangsprøven, kunde udnævnes til Second-Lieutenanter. Et Mindretal (Jensen, Kjær og Winther) vilde slet intet Academi have.

Udvalget meente, at de heelbefarne Constabler og Corpsmatroser skulde indordnes under Underofficers-Klasserne og staae som Corporalerne i Hæren.

Et Mindretal stillede Forslag om større Øvelse, ved at forøge den i Udkastet bestemte aarlige Udrustning saameget, at den istedetfor at svare til Skibsbesætninger paa 900 à 1000 Mand i 6 Maaneder kom til at svare til Besætninger af 1300 à 1400 Mand.

Retstjenesten og Lægetjenesten meente Udvalget burde forenes for Hær og Flaade.

Med Hensyn til Artilleriet foreslog Fleertallet, at Tilveiebringelsen og Prøvelsen af alt Materiellet skulde henlægges under Landartilleriet; som Følge deraf meente det, at Directeur og Underdirecteur ved Artilleriet og den ene Tøihuuslieutenant kunde inddrages, og en Orlogscapitain commanderes til Tjeneste som Artillerimester; Udvalget havde af denne Grund opført 15 Orlogscapitainer istedetfor 14 som Forsvarscommissionen havde foreslaaet.

Udvalgets Hoved-Ændringsforslag gik altsaa ud paa, istedetfor Regjeringens Udkast at sætte et, der i sin Form stemte overeens med den i Folkethinget vedtagne

Hærlov, og paa flere Steder henviste til denne, og som i sit Indhold afveg fra Regjerings-Udkastet i de nysnævnte Punkter foruden i enkelte andre af mindre Betydning. Til dette Hovedforslag var stillet forskellige Under-Ændringsforslag, dels af forskellige Mindretal, dels af Ministeren. Et Mindretal, bestaaende af R. Jensen, Kjær og Winther, stillede en Række Forslag sigtende til at indskrænke Marinen baade med Hensyn til Officerer, Underofficerer og Mandskab, og til at gjøre det afhængigt af de enkelte Finantslove, hvormeget der aarligt skulde udrustes, samt endelig til at fjerne forskellige Bestemmelser af Loven og gjøre dem til Administrationssager. Dette Mindretal vilde ogsaa have et fælleds Forpleiningscorps for Hær og Flaade. De andre Mindretalsforslag ere alt omtalte.

Ministerens Underændringsforslag vare af en dobbelt Art. Nogle af dem gik ud paa at fjerne af Udvalgets Udkast alle Henviisninger til Hærloven og indsætte istedet de Bestemmelser, hvortil der var henviist; andre sigtede til at omstøde de Forandringer i Udkastets reelle Indhold, som Udvalget havde foretaget; de vigtigste af disse vare: 1) ikke at indrangere Constablerne og de helebefarne Matroser under Underofficeersklassen, 2) at normere 16 Orlogs-Capitainer og 30 Capitain-Lieutenanter, 3) at beholde en Directeur for Artilleriet, en Underdirecteur og 2 Tøihuslieutenanter og kun overdrage Chefen for Landartilleriet Tilveiebringelsen og Prøverne af Kanoner, Projectiler og Paandvaaben, og endelig 4) at ordne Academiet som af Ministeriet oprindeligt foreslaaet.

De forskellige Dissents-Punkter træde klart nok frem i disse forskellige Forslag, og vi skulle nu see, hvorledes de bleve forhandlede og afgjorte.

Hvad Sagens formelle Side angaaer, var Ministeren gaaet ind paa Udvalgets Hovedforslag om en Omstøbning af Udkastet. Betænkningens Motivering blev nærmere

udviklet i Salen af Ordføreren (Fenger). Udvalget havde ikke kunnet ansee det bestaaende Forhold mellem Hær og Flaade for rigtigt; at de to Grene af Forsvarsvæsenet vare samlede under to Bestyrelser, havde medført følelige Ulemper baade med Hensyn til Ordning og Commando, og et af de første Skridt til Forsvarets Forbedring burde være det, at ophæve denne Sondring. Dette havde man først tænkt at bidrage Sit til ved at optage Bestemmelserne om Søværnet i Hærloven; denne Tanke var atter opgivet, men man kunde ikke fravige den Anskuelse, at man burde lade Organisationsloven for Flaaden Skridt for Skridt følge Hærloven og vise hen til den paa flere Steder, at man kun ved den skulde fastsætte de særlige Bestemmelser som Værnets særegne Natur gjorde nødvendig. — Disse Anskuelser bleve imødegaaede af Ministeren, der udtalte, at Overeensstemmelse i de Regler, som ordne Tjenesten i de to Dele af Værnet, vel var rigtig til en vis Grad, men at der var en Grændse, hvor den maatte ophøre. En saa nøie Forening mellem de to Dele af Værnet som Ordføreren ønskede, vilde kun skade, da baade Uddannelse, Materiel og de Betingelser og Forhold, hvorunder der skulde virkes, vare saa høist forskellige. Derfor saae man ogsaa, at andre Lande, som f. Ex. Sverrig, forlode det Standpunkt, som Stemningen her vilde, vi skulde indtage, og det uagtet den svenske Skjærgaardsflaade dog mere egnede sig til en Forening med Armeen end vor Flaade. Det lod vel til, at der var nogen Stemning for at omdanne vor Flaade til et Skjærgaards-Artilleri, men selv om det skulde komme dertil, vilde det dog tage Tid, og den søgaaende Flaade, vi havde, kunde ikke virke frit, naar de to Dele af Værnet bleve forenede.

Et Medlem, Krabbe, udtalte sig ogsaa om dette Punkt. Han var en af de to, der ikke havde tiltraadt Udvalgets Yttringer i Betænkningen, fordi de forekom ham uklare. De kunde formeentlig sigte til tre Ting:

enten en Forening af Administrationerne, — en saadan kunde maaskee være heldig, men det var ikke godtgjort, og han vilde ialtfald ikke være med at sige, at Flaadens Fremtid afgang deraf; — eller en Forening af Ministrene, — den vilde være ligefrem skadelig, da en Fælledsminister ligeoverfor Rigsdagen bestandig i mange Spørgsmaal vilde skyde sig ind under sine fagkyndige Directeurer, — eller endelig kunde Formaalet være større Eenhed i Commando; men det vilde ikke opnaaes ad den Vei, thi sidste Krig havde tilfulde viist, at det ikke var Ministeriet, der burde føre Commandoen. Han var saaledes imod nogle af de Antydninger, der kunde ligge i Udvalgets Udtalelser, og derfor havde han ikke kunnet slutte sig til dem.

Disse Yttringer foranledigede, at Ordføreren senere igjen kom tilbage til dette Spørgsmaal, og han bemærkede da, at der var den store Forskjel i Forholdene hos os og andre Steder, at vi ikke kunde tænke os andet, end at Hær og Søværn næsten paa ethvert Punkt maatte komme til at virke sammen. Flaaden vil i vort Forsvar komme til at indtage en Stilling, der nærmer sig den, Artilleriet indtager i Hæren, og derfor maatte man søge at samle det Hele, saa at een ledende Tanke kunde raade ved alle Operationer; og det var den Betragtning, der havde gjort sig gjældende i Udvalget. — Ogsaa denne Udtalelse blev imødegaaet af Ministeren, der hævdede, at det netop var den selvstændige Deel, Søværnet havde taget i sidste Krig, der havde haft størst Betydning.

De forskjellige Underændringsforslag af formel Art, som Ministeren havde stillet, bleve af ham motiverede ved, at de forskjellige Paragrapher af Hærloven, der henvistes til, ikke passede paa Marinens Forhold, hvilket han oplyste ved Exempler, og det vilde være bekvemmere og mere anskueligt, om de Bestemmelser, der sigtedes til, optoges heelt i Loven. Ordføreren meente, at den Utydelighed, der kunde være tilstede, let kunde

fjernes ved 3die Behandling, og fraraadede Thinget nu at vedtage Ministerens Underændringer, da det var ønskeligst at beholde Henviisningerne til Hærloven. Alle de herhenhørende Underændringsforslag bleve forkastede med stor Majoritet, og det høieste Stemmeantal, noget af dem fik for sig, var 8.

Vi komme nu til Forhandlingerne om Lovens reelle Indhold, og skulle da først betragte de Spørgsmaal, hvorom der var Uenighed mellem Ministeren og Udvalget eller dets Fleertal, og som altsaa afgjordes ved de af Ministeren stillede Underændringsforslag.

Det første Spørgsmaal, her møder, var, om Constablerne og de befarne Corpsmatroser skulde opføres i Loven som Underofficerer af 2den Klasse, eller ikke. Udvalget gjorde gjældende, at disse Folk havde gennemgaaet Underofficers Skolen, at de i Krigstid altid vilde komme til at gjøre Underofficerstjeneste, og at de i det Hele stode paa et heelt andet Trin end det indkaldte Lægdsrullemandskab; de fik derfor Underofficers Løn, men burde saa ogsaa betegnes som Underofficerer, hvad der ikke forhindrede, at deres Gjerning var forskjellig fra 1ste Klasse Underofficerers. Ministeren meente derimod, at deres Uddannelse ikke var endt med Skolen; at det var nødvendigt for denne og nødvendigt for Tjenesten, at de i nogen Tid gjorde Tjeneste som Menige; men at stemple nogle af de Menige som Underofficerer, vilde kun vække Misfornøielse.

Ministerens Forslag om disse Folks Betegnelse fik dog kun 7 Stemmer for sig.

Hvad Officeerscorpsets Sammensætning angaaer, var Ministeren gaaet ind paa den af Udvalget forslaaede Ordning af Lieutenantsklassen, og det var kun om Antallet i Orlogs-Capitains og Capit.-Lieutenants Klassen, der herskede Uenighed. Ministeren holdt paa, at det, ved de af Forsvarscommissionen udarbejdede Tabeller, var godtgjort, at den nuværende Flaade krævede det

større Antal; hvortil kom, at man ved disse Tal tillige maatte holde for Øie at skaffe et rimeligt Forhold mellem de to ældste og den yngste Klasse i Etaten for Avancementets Skyld, samt at stille Officererne i Hæren og i Flaaden nogenlunde eens i Henseende til Gagering. Ordføreren forsvarede det lavere Tal som formeentlig tilstrækkeligt, idet han mindede om, at det kunde støtte sig til to tidligere Ministres Autoritet. — Ministerens Forslag blev forkastet med 61 Stemmer mod 8.

Om det næste Dissents-Punkt, Artilleriets Stilling, førtes en længere Debat mellem Ministeren og Schønheyder paa den ene Side, Ordføreren og Tuxen paa den anden. Schønheyder lagde ikke Vægt paa de administrative Vanskeligheder, der muligt kunde opstaae ved Foreningen af Land- og Sø-Artilleriet, thi dem maatte man kunne komme ud over; men de to Arter Artilleri vare i deres Væsen saa forskellige, at en Stræben efter at tilveiebringe Eensartethed kun vilde skade, og derfor var en Forening ikke heldig; dertil kom, at det var vigtigt, at en nøie Samvirken fandt Sted mellem Artilleriets Bestyrelse og Skibs-Constructeurerne, og den vilde vanskeliggjøres ved Foreningen. Fordelene vare mere indbildte end virkelige; thi Besparelser vilde ikke naaes, da det Personale, som var nødvendigt, maatte være enten paa det ene eller andet Sted; og selv uden Forening var der Intet iveien for at begge Artillerier høstede Nytte af alle indvundne Erfaringer. Han antog, at Ministeren lagde stor Vægt paa dette Spørgsmaal, men haabede dog, at Afstemningen over det ikke vilde blive afgjørende for hele Lovens Skjæbne, da Marinen lige saameget som Hæren trængte til en Reorganisation.

Ministeren deelte den her fremsatte Mening om det Utilraadelige i den attraaede Forening; han fandt det rigtigt at skaffe Eenhed, hvor den kunde være, og derfor var der i Regjeringsudkastet foreslaaet at henlægge under Hærens Artilleri Anskaffelsen af Vaaben og Pro-

jectiler; men ved Tilveiebringelsen af de andre Dele af Materiellet og ved Installeringen ombord fordredes nautisk Indsigt, som ikke fandtes ved Hærens Artilleri. Der var desuden en Uoverensstemmelse mellem Udvalgets Forslag og den vedtagne Hærlov: I denne stod, at Artillerichefen skulde lede Tilveiebringelsen af en Deel af Sø-Artilleriets Materiel under Marineministerens Overbestyrelse, og her vilde Udvalget nu have alt Materiellet henlagt under ham og nævnte ikke Marineministeriets Overbestyrelse; men man kunde dog ikke tage en saa vigtig Deel af Søværnet bort fra Ministeriets Omraade, og paa den anden Side kunde man ikke paalægge Marineministeren Ansvar et uden at give ham de Organer, som vare nødvendige for at varetage dette Ansvar. En Forening vilde desuden let skabe Collisioner mellem de forskjellige Autoriteter, da nogle Anskaffelser rettest skete ved Marinens Værksteder og andre ved Commissariatet; og endelig vilde den enkelte Mand ved en udbrydende Krig ikke kunne overkomme at tilfredsstille baade Hærens og Marinens Krav. Besparelser vilde der ikke være Tanke om, og en Vedtagelse af Udvalgets Ordning vilde nødvendiggjøre et Tillæg til det Personale, som ved Hærloven var normeret for Landartilleriet, da det var fastsat under en anden Forudsætning.

Ordføreren urgerede, at Hærens Artilleri var den meest sagkyndige Consulent, der kunde faaes, og derfor var det naturligt og rigtigt at henlægge Tilveiebringelsen af alt Materiel under det. Collisioner kunde kun opstaae, naar man vilde give Artillerichefen umiddelbar Myndighed over visse Værksteder under Marinen, men det behøvedes jo ikke, og ligesaa lidt behøvedes directe Anskaffelser ved Kjøb at skabe Collisioner. Der behøvede Intet at staae i Loven om Ministeriets Overbestyrelse, da det ikke var Rigsdagen eller nogen Lov, der skulde bestemme Forretningernes Fordeling mellem Ministrene.

Tuxen var egentlig ikke fornøiet med noget af Forslagene. En fuldstændig Forening blev det først, naar ikke blot Tilveiebringelse men ogsaa Vedligeholdelse og Magasinering henlagdes under et fælleds Institut, og dette vilde være det Rigtigste. Imidlertid var der Værksteder og Magasiner paa Værftet, og derfor var Udvalget kun gaaet det halve Skridt, der holdt Tilveiebringelsen for sig og Vedligeholdelsen for sig. Ministerens Forslag vilde endnu bevare ved Marinen en Deel af Materiellets Tilveiebringelse, saa at dertil vilde behøves særlige videnskabeligt dannede Mænd, medens det Rette var at samle alle videnskabeligt tekniske Elementer paa eet Sted.

Ministerens Forslag faldt med 62 Stemmer mod 13, og som Følge deraf faldt ogsaa Forslaget om at normere Directeur, Underdirecteur, og en Tøihuslieutenant mere end Udvalget havde foreslaaet.

Det næste betydeligere Strids-Spørgsmaal var Aca-
demiets Ordning. Ordføreren indledede Debatten om dette Punkt med kort at udtale, at hvad der havde været Udvalgets Tanke var, at de Elever man antog, skulde være komne til bestemt Erkjendelse af, at de ville vælge Søen til Levevei.

Ministeren modsatte sig den af Udvalget foreslaaede Ordning. Han fremhævede Betydningen af at Officererne vare i Besiddelse af tilstrækkelig Dannelse for paa værdig Maade at kunne færdes i fremmede Lande, og for at kunne soutenere deres Stilling som Commanderende og haandhæve Disciplinen paa heldigste Maade; i Forbindelse dermed skulde de besidde fornøden practisk Dygtighed i deres Fag. Alt dette kunde kun bibringes dem ved en omhyggelig Uddannelse, under hvilken Tiden benyttedes paa den bedste Maade. Akademiet havde hidtil løst Opgaven meget tilfredsstillende, og det var derfor ogsaa taget til Mønster af andre Stater. Derimod vilde Udvalgets Ordning ikke formaae det: for det første ned-sattes Fordringerne i Henseende til Realdannelsen tem-

melig betydeligt fra, hvad de vare, og den practiske Uddannelse vilde ikke føre saa vidt; thi det Aar, Eleven skulde fare tilsøes forinden Adgangsexamen, kunde ikke give det Udbytte som to Cadetskibstogter.

At nogle Elever i den tidligere Alder kunde tage feil ved Valget af deres Bane, havde ingen Betydning for Staten, da de saa afskediges som Cadetter, og den Betydning det havde for Individerne maatte træde i Baggrunden ved Spørgsmaalet om at ordne Forholdet paa den for Marinen heldigste Maade. Derimod kunde det være betænkeligt at afskjære Enhver, der var over 15 Aar, Muligheden af at blive Officer; men dette var der taget Hensyn til, idet Adgangen til mellemste Klasse var aaben for Søfarende til 18 Aars Alderen; Marinen havde faaet gode Kræfter den Vei fra, og kunde faae flere, skjøndt den Erfaring, vi havde, ikke talte for, at Mange vilde komme. Endelig var der den store Feil ved Udvalgets Ordning, at Eleven altfor længe skulde holdes paa Skolebænken, thi at unge Mænd, der skulde ud i det practiske Liv, holdtes ved Bogen til deres tre- fire og tyvende Aar, var i høj Grad u hensigtsmæssigt.

Tuxen havde forladt det Grundlag, som den Commission, hvorefter han havde været Medlem, havde opstillet, fordi de Anskuelse, der havde gjort sig gjældende i Udvalget, fortjente et Forsøg, og det forrykkede ikke Forholdet ved Akademiet mere end dette kunde taale. Det var to Grundsatninger, der foresloges fastsatte, den ene: at man ikke skulde antage Drengene, og ikke andre unge Mennesker end de, der havde valgt Søen til Vei; den anden: at Officeresskolen skulde have en mere demokratisk Charakter; idet man ved at lønne Eleverne skulde gjøre den lettere tilgjængelig for Alle. Det sidste havde Ministeren vistnok Intet imod, og med Hensyn til det Første var hele Forskjellen egentlig den, at den underste Klasse var skaarret bort; men Eleverne vilde dog formeentlig kunne ud-

dannes tilstrækkeligt, især naar Hensyn blev taget til, at deres Uddannelse fortsattes som Second-Lieutenanter.

Ordføreren fremhævede, at de to Forslag ikke hvilede paa en forskjellig Betragtning af, hvilke Fordringer der burde stilles til en Officeer; men Udvalget meente, at hvad der behøvedes, opnaaedes bedre ved den Ordning, det foreslog. Spørgsmaalet dreiede sig egentlig om Tidens Benyttelse fra Elevernes 15 til 17 Aar, og her meente Udvalget, at det var godt, om de mellem Skolen og Academiet kom lidt ud i Verden og forsøgte sig i Faget, det vilde formeentlig give dem mere Modenhed, saa at de vilde høste mere Gavn af den senere Uddannelse. Det var jo dog Idealet, at Søofficeer-Standen skulde være den dygtigste Deel af hele Landets Sømandsstand; men dette naaede man ikke ved Ministerens Forslag. Ministeren havde erkjendt, at Marinen havde faaet gode Kræfter fra de unge Søfarende; at der hidtil kun var kommet faa den Vei fra, laae i, at man, for ikke at gribe forstyrrende ind i Underviisningsplanen, havde stillet Fordringerne i Realvidenskaberne paa en forkeert Maade; dette havde Ministeren vel søgt at undgaae i sit Forslag; men Følgen af det vilde blive, at der vilde komme Elever i samme Klasse som stode paa forskjellige Trin, og derfor kunde Udvalget ikke tiltræde det. Den senere Alder skader ikke ved Underviisningen, det kan sees baade ved Universitetet og Høiskolen, og det var vel muligt, at man ved at opstille en bestemt Alder som Maximum, vilde berøve Marinen de bedste Kræfter, da man hyppigt kan see en heel Forandring foregaae med unge Mennesker i Løbet af et Par Aar.

Dette var de Hovedbetragtninger, der fremkom om Ministerens Underændringsforslag. To Mindretal havde stillet to andre Forslag vedrørende Academiet. Det ene gik ud paa at lade den paagjældende Paragraph af Loven gaae ud, hvilket blev motiveret ved, at det var altfor økonomisk at holde et saadant Institut for at skaffe

2—3 Officerer om Aaret, da man formeentlig maatte kunne opnaae at faae brugbare Officerer ved at afholde en Concurrence mellem unge Mænd, der selv havde sørget for deres Uddannelse. — Det andet Forslag vilde fjerne den Bemyndigelse, som laae i Udvalgets Udkast, til at optage Elever udenfor Antallet af de normerede, lønnede; det var begrundet i en Frygt for, at saadanne Elever, som altid kunde antages at høre til de høiere Stænder, skulde blive pousserede frem uden fornøden Dygtighed. Ordføreren talte imod begge disse Forslag og viste, at det første var aldeles upractisk, og det sidste begrundet i en utidig Frygt, da ingen af vore Underviisningsanstalter gik efter andet end Prøver og Vidnesbyrd.

Ved Afstemningen blev Ministerens Forslag om Academiets Ordning forkastet med 62 Stemmer mod 6; det første Mindretalsforslag blev forkastet, det andet derimod vedtaget med 42 Stemmer mod 40.

De øvrige Forslag, som Ministeren havde stillet, vare uden væsentlig Betydning, og gave ikke Anledning til Forhandling; men Alle havde de overvældende Majoritet imod sig.

De førnævnte Mindretalsforslag som vare stillede af R. Jensen, Kjær og Winther, motiveredes af den Sidste, der meente, at man ikke kunde vide, om man i længere Tid kunde holde den nuværende Flaadestyrke, hvorfor man ikke burde binde sig til nogen bestemt aarlig Udskrivning. Navnlig den søgaaende Flaade burde indskrænkes, og derfor burde der ogsaa skee Indskrænkninger i Antallet af Officerer og øvrige Personale, og skulde der i de første Aar behøves nogle flere, maatte Finantsloven hjælpe derpaa. — Ordføreren viste, at Flaadens Styrke ikke forandredes saaledes fra Aar til Aar, at man ikke bestemt kunde sige, hvormeget vi vilde faae i de første fem Aar, men til den Tid vilde Loven jo komme til Revision; den foreslaaede Udskrivning var kun saa stor, som den nødvendigviis maatte være for at give for-

nøden Besætning af 8 Aars Mandskab. Disse Forslag forkastedes alle med stor Majoritet; det samme var Tilfældet med Forslaget om et fælleds Forpleiningscorps for Hær og Flaade, der var stillet fra samme Side.

Det var af et andet Mindretal foreslaaet at forandre Benævnelsen Orlogscapitain til Commandeur, da man ellers, naar Capitain-Lieutenanterne bleve kaldte Capitainer, vilde have to Capitains-Klasser; hvad dog næppe var heldigt. Forslaget understøttedes fra forskellige Sider. Ministeren lagde ikke synderlig Vægt paa det, men foretrak den nuværende Betegnelse, og han fandt deri Medhold hos flere. Det blev vedtaget med 43 Stemmer mod 42.

Det vigtigste Mindretalsforslag var stillet af Carlsen, Ernst, Hall, Krabbe, Schönheyder, Termansen og Tuxen, og gik ud paa en forøget Udrustning til Øvelse.

Schönheyder urgerede, at det overalt var erkjendt, at det var Øvelse, der gav et Søværn Styrke; og man kunde saaledes til Exempel see, at Preussens unge Marine, hvis Officeerscorps ikke var større end vort, sendte langt flere Skibe ud end vi. Det havde i lang Tid været vor Marines Brøst, at den fik for lidt Øvelse, og skjøndt Udkastet tilsigtede noget meer, end hvad der hidtil havde været almindeligt, var det ikke nok, idet det for de yngre Officerer kun gav 6 Maaneders Fart af 24. Man henviste til Coffardifart og fremmed Tjeneste for at supplere det Manglende; men denne Fart havde ikke den Værdi for Uddannelsen som Fart med vore egne Orlogsmænd. — Dernæst var det af Vigtighed altid at have idetmindste eet Skib udrustet, for at der kunde være een indøvet Besætning at dispnere over, naar der pludselig skulde rustes; og fremtidig vilde forventelig al Rustning blive pludselig. — De væsentligste Betæneligheder imod den forøgede Øvelse var Hensynet til den deri liggende Forøgelse af Manskabets Værnepligtsbyrde, og den større Udgift. Værnepligtbyrden vilde dog kun i ringe Grad

blive større, da det kun dreiede sig om at beholde noget af det befarnede Mandskab længere inde, og for dette var Byrden egentlig den, at blive indkaldt fra deres private Hyrer; men ikke, om de laae lidt længere eller kortere til Tjeneste. Det pecuniaire Offer var ganske vist noget; men vilde man ikke offere det, risikerede man, at de halvanden Million, der gaves til Flaaden, vare til Unytte.

Ministeren sluttede sig til Forslaget og anbefalede det, idet han især dvælede ved Ønskeligheden af altid at have en indøvet Skibsbesætning paa rede Haand.

Tuxen havde holdt sig taus ved de Yttringer, der tidligere vare faldne om at formindske Bevillingerne til Hæren og forøge dem til Flaaden; men her var en Forøgelse, som han indtrængende vilde anbefale Thinget. Der var to Maader at styrke Flaaden paa: Ved at forøge Materiellet; men dette var en Kappestrid, hvori vi ikke kunde følge med, og vi kunde end ikke vente, at det Materiel, vi havde, altid skulde være af bedste Slags; derimod kunde vi styrke Flaaden paa anden Maade ved at sørge for at have dygtige Besætninger. Sammenstilledes Hærens Øvelser med Flaadens, vilde man see, at disse vare langt ringere, og den Deel af dem, der skulde staae i Analogi med Hærens Leirøvelser, Eskadreøvelsen, vilde næsten altid gaae tabt, da der hyppig vilde blive Anledning til, om end kun for kort Tid, at udruste et Par Skibe udenfor de ordinaire Øvelsesskibe, hvilket vilde opsluge de til Eskadreøvelsen paaregnede Midler. Dertil kommer, at det ikke er nok for at være krigsberedt at have nogenlunde aarlige Øvelser, man maa have endeeel Mandskab lige klar til at sende ombord, thi de Folk, der ere hjemme, ere ikke de, man skal bruge.

Ordføreren indrømmede, at Forslaget hvilede paa en meget berettiget Tanke, men det var dog tvivlsomt, om det burde vedtages. Den forøgede Byrde for Mand-

skabet vilde ganske vist kun være ringe, men der var andre Grunde, der talte imod Forslaget. For Mandskabets Øvelse havde den forøgede Udrustning ikke videre Betydning, thi Lægdsrullemandskabets Uddannelse vilde blive den samme, og det befarnede Mandskab fik man senere vanskelig fat paa. Underofficererne bleve tilstrækkeligt uddannede efter Udkastet, og det var formentlig ogsaa Tilfældet med Officererne; idetmindste havde, efter de Oplysninger, der forelaa, Størstedelen af Lieutenantsklassen været i Activitet forrige Aar, og det var især deres Øvelse, det kom an paa. Dernæst maatte det erindres, at der aarlig voteredes en Sum for at sende Officerer i fremmed Tjeneste, hvad der var overordentlig gavnligt, og hvorved de kunde faae en vigtig Øvelse ved Deeltagelse i langvarige Togter. — Det andet Hensyn, Forslaget tog, kunde godt fyldestgjøres uden Forøgelse; thi der var Intet iveien for at holde en Fregat ude hele Aaret alligevel; kun vilde de andre Udrustninger da blive af noget mindre Omfang, eller Eskadreøvelse maatte falde bort, men dens Nødvendighed var ikke saa afgjort, idetmindste var der flere Kyndige, der ikke erkjendte den for nødvendig. Man maatte ogsaa erindre, at Loven kun skulde fastsætte de Øvelser, der hørte til Uddannelsen, hvorimod andre Expeditioner maatte votes udenfor ved Finantsloven. Den Meerudgift, Forslaget forlangte, var betydelig, om det end maatte erkjendes, at den ikke var uoverkommelig, naar et betydeligt Gode derved kunde naaes; men det var vel muligt, at Beløbet hellere maatte anvendes til at fremskynde nye Skibes Bygning.

Klein fandt, at Ordførerens Yttringer nærmest havde Characteren af en Undskyldning, for ikke at stemme for Forslaget, og det, han havde udtalt, svækkede ikke de Grunde, der talte for det. Han havde indrømmet, at Værnepligts-Byrden ikke i væsentlig Grad blev større, og det var vistnok fuldkommen sandt; men naar han

meente, at en forøget Udrustning ikke havde Betydning for Mandskabets Uddannelse, var det ikke rigtigt; vel var det vanskeligt at faae fat paa det befarne Mandskab; men man ventede dog at kunne faae endeel, og jo mere der var øvet, desto mere øvet Mandskab kunde man naturligviis vente at faae fat i. Hvad Officerernes Øvelse angik, havde Ordføreren især lagt Vægt paa, at de yngre Officerer øvedes; men det var dog ogsaa særdeles vigtigt, at de i ældre Alder vedligeholdte deres Dygtighed. Der var dernæst henviist til den Øvelse, der kunde opnaaes i fremmed Tjeneste, navnlig ved de længere Togter, den frembød; men naar man tillagde den Nytte, der hentedes derfra, saa megen Betydning, var der al Grund til at gjøre, hvad der kunde gjøres for at etablere saadanne langvarige Toure her. Ordføreren havde erkjendt, at det var vigtigt at have et eller flere Skibe ude Aaret rundt, men meente det kunde gjøres uden Forøgelse af Udrustningerne, naar Eskadreøvelsen faldt bort; men denne syntes dog høist ønskelig; ved Hærlovens Behandling havde Ordføreren talt varmt for den samlede Øvelse for Hæren, og hvad der i den Henseende var af Vigtighed for Hæren, var det ogsaa for Flaaden. Det eneste Argument imod Forslaget var vel egentlig Pengene, som Ordføreren meente rettere kunde anvendes til Materiellet; men stilledes Spørgsmaalet saaledes: enten bygge lidt hurtigere, eller øve mere, burde man vælge det sidste; thi det var en Vildfarelse at troe, at Sømandsdygtigheden ikke længere havde Betydning, og her var der en Retning hvori vi, naar vi vilde, kunde vedblive at rivalisere med andre. At man ved de aarlige Finantslove kunde forøge Udrustningen, var sandt nok, men idet man fastsatte en Organisation, burde den give, hvad der var nødvendigt for at holde Flaademasineriet i Orden, og man kunde bedre ved Finantslovene votere Tillæg til Materiellet, naar det i enkelte Aar var ønskeligt at fremme Skibsbygningen.

Hvor varmt dette Forslag end var anbefalet, og hvor lidt der end var blevet yttret imod det under Debatten, faldt det dog med 50 Stemmer mod 37.

Efterat de forskellige Underændringer vare afgjorte, blev Udvalgets Hovedforslag vedtaget, saa at det traadte istedetfor det oprindelige Udkast, og Sagen overgik derefter til 3die Behandling. Denne fandt ikke Sted, da Rigsdagens Møder forinden bleve sluttede; men der foreligger trykt de Ændringsforslag, som vare indgivne til den. Ministeren havde, med Undtagelse af de formelle Forslag, paany stillet de ved 2den Behandling forkastede Forslag og da navnlig de ovenfor omtalte. Fleertallet havde foruden en Række Ændringer af formel Natur, sigtende til at tydeliggjøre Meningen, navnlig hvor Henvisninger til Hærloven fandt Sted, stillet et Par Forslag om de brændende Spørgsmaal; nemlig om en Forøgelse af Udrustningerne — (Skibsbesætninger af 1200 Mand); om Nedsættelse af Adgangsalderen til Akademiet fra 17 til 16 Aar, og endelig om en forandret Affattelse af Paragraphen om Artilleriet, hvorefter den vilde lyde saaledes: »Den tekniske Deel af Søartilleriets Virksomhed forenes med Hærartilleriets under en for begge fælleds Bestyrelse. Indtil denne Foranstaltning er gennemført, leder Chefen for Hærens Artilleri, under Overbestyrelse af vedkommende Minister, Constructionen af en Deel af Flaadens Artillerimateriel og de dertil hørende Prøver og Forsøg«.

Dette er i det Væsentlige Indholdet af de Forhandlinger, som fandt Sted i sidste Rigsdag om Organisations-Sagen. Vi have søgt at gjengive dem saa correct som muligt paa den indskrænkede Plads, der var afstukken, og vi haabe det er lykkedes. Det vil ogsaa sees, at vi have holdt vort Referat aldeles farveløst, idetmindste have vi stræbt, ikke at lade vore egne Anskuelser om dette eller hiint Punkt skinne frem gennem Fremstillingen, endsige influere paa den; thi det er ikke vor

Agt at kritisere enten Forhandlingerne i det Hele eller enkelte Dele af dem, lige saa lidt som vi skulle indlade os paa en Undersøgelse af, hvori det laae, at Forhandlingerne ikke førte til noget positivt Resultat, eller om dette kunde være blevet anderledes. Nei, vi ønske kun at anstille en og anden Betragtning over Sagen som den staaer nu, og som den vil komme til at staae i Fremtiden, og for at kunne det, have vi meent det nødvendigt, at det staaer klart, hvad der er passeret; thi nu maa denne Forhandling saa at sige danne Udgangspunktet for enhver Betragtning over dette Spørgsmaal; dens lyse og dens mørke Sider ere Kjendsgjæringer, hvis Betydning det ikke nytter at lukke Øinene for.

Hvorledes staaer da Sagen nu? Det Forsøg, der iaar blev gjort, for at faae en ny Organisation, strandede, og der kan nu tænkes to Alternativer; enten at Spørgsmaalet stilles i Bero, og Marinen lever hen i den Tilstand den har, eller at et nyt Forslag gjøres. Lad os betragte disse Alternativer lidt nøiere.

Der er ikke Tvivl om, at Marinen trænger til en Organisationslov; Trangen er lige saa stor som den var i Armeen. Vi have allerede, da vi anmeldte Forsvarscommissionens Forslag, udtalt dette, og skulle ikke her udførligt paavise det, men et Par Momenter ville vi dog fremhæve. Hvad for det første Officeerscorpset angaaer, da er den Lov, i Henhold til hvilken det er sammensat, factisk traadt ud af Kraft, og det er i Virkeligheden uden Organisation; en tidligere Administration har, tvungen af Omstændighedernes Magt, vilkaarligt forandret Loven. Vi skulle ikke indlade os paa at drøfte, om det var rigtigt eller heldigt; det er skeet og kan ikke gjøres uskeet, og Ingen kan vel et Øieblik troe, at nogen Minister nu skulde kunne gjøre det om. Men selv i den Skikkelse, Loven oprindeligt havde, var den ikke istand til at bevare et tilstrækkeligt livskraftigt Officeerscorps. Aldersforholdene i Klasserne forværredes Aar for Aar,

Avancementet blev stadigt slettere og slettere; og med den Forandring, den har undergaaet, vil dette i langt høiere Grad blive Tilfældet i Fremtiden, naar ikke nye Bestemmelser træffes. Seer man dernæst hen til Mandskabet, saa mangler der aldeles organisatoriske Bestemmelser for en stor og vigtig Deel af dette; ingen Lov fastsætter dets Størrelse eller dets Uddannelsesmaade. Der kunde anføres flere Savn og Mangler; men alene disse to Momenter maae vise, hvor betænkeligt det vilde være at slaae sig tiltaals med det Nuværende. Det var da ogsaa Følelsen af Trangen til en ny Ordning, der foranledigede Regjeringen til at nedsætte den store Forsvarscommission og derpaa at forelægge Udkastet til en Organisationslov, og Trangen er jo ikke bleven mindre, derved at Udkastet ikke blev vedtaget; tvertimod er Marinens Trang snarere bleven større efter at Ilærloven er færdig. Nu kan det tænkes, at der var dem, der vilde sige: »Ja, det Nuværende har Mangler; men da det har viist sig, at vi ikke kunne opnaae en Organisation som vi ønske den, maae vi heller beholde det Nuværende med samt dets Mangler. Vi have dog Noget, der duer, vi have et Officeerscorps, der vel vil blive uheldigt stillet i visse Henseender, men som altid vil indeholde gode Kræfter, et Academi, der paa hensigtsmæssig Maade kan recrutere det, og vi have de væsentligste af de andre Elementer, der kræves; dette skulle vi ikke opgive for at faae en ny Organisationslov, som Marinen ikke kan være tjent med, som maaskee kan afhjælpe enkelte Savn, men som skaber nye og værre Mangler.« Men her maa det erindres, at ligesom der hidtil gjennem Finantsloven er bleven bødet paa Manglerne ved det Bestaaende, saaledes have vi ogsaa kun dets gode Sider, saalænge Finantsloven giver de fornødne Bevillinger. Var der et Normalbudget, som eengang for alle var fastsat, saa kunde det Bestaaende holdes, naar man ikke kunde opnaae noget Bedre, saa kunde Spørgsmaalet

stilles saaledes: enten det vi have, eller det vi ønske; men som Forholdet er, kræver det Bestaaende en aarlig Bevilling, ved hvilken Repræsentationen kan gjøre sin Indflydelse gjældende, og selv om man vil antage, at den ikke vil gjøre den gjældende paa den Maade, at den igjennem Finantsloven vil gribe ind i Organisationen, — en Antagelse, som vi troe vilde være temmelig dristig, hvad vi siden skulde komme tilbage til, — saa maa det dog erkjendes, at Marinen sandelig ikke kan være tjent med, at dens Existens ikke hviler paa anden Basis end den aarlige Finantslov, ved hvis Behandling saa mange tilfældige Omstændigheder kunne faae Betydning. En slet Høst, en kort Dyrtid, et nyt Jernbane-anlæg, Alt sligt kan fremkalde Ønsket om Reductioner paa Budgettet, og de foretages da først der, hvor Rigsdagen ikke selv har været med at normere Udgiften; men en saadan Fluctuation kan ingen Marine bestaae med; dens Væsen og Virken fordrer, at den med Sikkerhed kan paaregne sine Hovedudgifter, for at der kan blive Plan baade i Materiellets Vedligeholdelse og Udvikling og i Personellets Uddannelee. Der synes da ikke at kunne være Tvivl om, at Organisationssagen igjen maa komme frem, og vi komme da til det næste Spørgsmaal: hvorledes vil den da staae, hvad Udsigt vil der være til at faae den gennemført.

Ved Besvarelsen heraf er det især, at de sidst førte Forhandlinger faae Betydning, idet enkelte Spørgsmaal alt indirecte ere afgjorte, og andre staae saaledes, at der ikke kan være Tvivl om, i hvilken Retning Afgjørelsen vil gaae.

Sagens finansielle Side maa saaledes ansees for afgjort ved Hærlovens Vedtagelse. Tidligere kunde der tænkes at være en svag Mulighed for, at Repræsentationen vilde omfordele Midlerne mellem Hær og Flaade; vi have aldrig troet derpaa, idet vi fandt, at det Forhold, der var foreslaaet af Forsvarscommissionen, i det Hele

var vel begrundet; og nu, efter at Bevillingen til Hæren er slaaet fast, kan der næppe findes Nogen, som ikke vil indrømme, at den omtrentlige finansielle Grændse er givet. Vi sige omtrentlige, thi der viste sig en Stemning for paa et enkelt Punkt at gaae videre end Forslaget, hvad vi nedenfor skulle komme tilbage til, og her er man berettiget til at vente en Forøgelse; men at troe paa Muligheden af Tillæg i Millionviis, vilde nu være absurd. Det vilde ganske vist have været langt at foretrække, om der kunde være givet en større Bevilling til Flaaden; der er anført vægtige Grunde derfor, og vi skulde have glædet os paa Marinens Vegne, om det var skeet; men selv om man finder, at Bevillingen er knappere, end den kunde være, har man dog ikke Ret til at opgive Ævret, til at mene, at saa er det ligegyldigt, hvorledes Marinen ordnes. Der kan dog for de Summer, der er Tale om, tilveiebringes et Værn, som kan have nogen Betydning for Fædrelandets Forsvar, og jo knappere Midlerne ere tilmaalte, desto vigtigere bliver det netop, at vi ved en Organisation faae Fasthed i vore Forhold, at Alt bliver anvendt efter en bestemt Plan.

Hvad selve Organisationen angaaer, er der ogsaa enkelte Spørgsmaal, som kunne betragtes som afgjorte i det Væsentlige. Dette gjælder de Punkter, om hvilke Regjering og Folkething sidst vare blevne enige. Ministeren var saaledes gaaet ind paa den foreslaaede Ordning af Second-Lieutenantsklassen, som ogsaa paa de i Hærloven vedtagne Principer om Valgforfremmelser og Aldersgrændser, og disse maae da antages at blive vedtagne paany. Ministeren havde ikke til tredie Behandling stillet den Række af formelle Ændringsforslag, som forelaae til Behandling ved anden, og det maa altsaa formodes, at Regjeringen er bleven enig med Udvalget om Sagens formelle Side, saa at denne altsaa ogsaa kan ansees givet. Det kan vel tænkes, at Landstinget kunde gjøre en noget afvigende Opfattelse gjældende

paa enkelte Punkter; men nogen væsentlig Forandring i disse Henseender vil det næppe foretage.

Der staaer da tilbage de Spørgsmaal, om hvilke der ikke tilveiebragtes Enighed, og om dem skulle vi tillade os et Par Bemærkninger.

Det første af disse angik de heelbefarne Constablers og Corpsmatrosers Stilling, eller rettere deres Betegnelse. Her er et af de Punkter, hvor Folkethinget, i sin Iver for at bringe Lighed mellem Hær og Marine, har grebet forstyrrende ind i et Forhold, der er egent for den sidste. Forsvarscommissionen havde opfattet disse Folks Stilling fuldkommen rigtig; den erkjendte, at paa samme Tid som Flaaden ikke kunde undvære deres Tjeneste som Menige, var deres egen Uddannelse ikke afsluttet, før de havde gjort denne Tjeneste, og den stillede dem derfor som de i Rækker af Aar havde staaet. Folkethinget vil kalde dem Underofficerer af 2den Klasse, og det lader sig ikke negte, at der er Ulemper forbundne dermed, men disse ville væsentlig ramme de Paagjældende selv, og Spørgsmaalet er ikke af den Betydning, at dets Afgjørelse ad den ene eller anden Vei skulde kunne standse den hele Organisationssag.

Om Officeerscorpsets Sammensætning have vi i en tidligere Artikel udførlig udtalt os, og vi have ikke forandret Anskuelse siden. Det er galt, naar man efter indhentede Oplysninger forfatter en Tabel over, hvor mange Officerer af de forskjellige Grader, der behøves til at besætte Flaaden, da vilkaarligt at forandre Tallene ved at bryde de Principer, der ligge til Grund for Corpsets Inddeling; det er galt, naar man bestandigt raaber paa Lighed mellem Hær og Flaade, at skabe en saadan Ulighed, at man det ene Sted normerer det fulde Antal Stabsofficerer, og det andet Sted lader enkelte Stabsofficeers-Commandoer besætte med Subalterne; det er et Brud paa de Principer, man selv har fastsat, det er uretfærdigt mod Standen og mod dens enkelte Med-

lemmer, idet Avancementsforholdene forværres, og Gageringen forringes, og der er ikke anført en eneste antagelig Grund derfor. Men vil Rigsdagen alligevel gjøre det, uden anden Grund end den, at den vil det, at den synes Marinen kan hjælpe sig med et mindre Tal i de og de Grader, saa indsee vi ikke, hvorledes det kan forbindres. Nogen egentlig Fare for Marinens Fremtid see vi ikke deri, og vist er det, at selv den af Udvalget foreslaaede Sammensætning af Officeerscorpset er at foretrække for den nuværende.

Hvad Artilleriet angaaer, tilstaae vi, at vi ikke kunne see noget Betænkeligt i den foreslaaede Ordning, især saaledes som Forslaget er formet af Udvalgets Fleertal mellem anden og tredie Behandling. Det er utvivlsomt, at en Forening af Land- og Sø-Artilleriet ikke vil bevirke nogen Besparelse, og det er rimeligt, at den vil besvære Forretningsgangen i flere Tilfælde; men at den kan vække alvorlig Betænkelighed, kunne vi ikke forstaae. Det er ikke usandsynligt, at efter en eventuel Forening vil Ønsket om igjen at adskille de to Grene inden føie Tid blive almindeligt; men det kan dog ikke være til stor Skade at Forsøget gjøres. Det synes, at Rigsdagen lægger Vægt paa at det gjøres, og netop i et Spørgsmaal af denne Art vil det ikke falde den vanskeligt at sætte sin Villie igjennem, om ikke paa anden Maade, saa ved Finantsloven. I Virkeligheden ansee vi derfor denne Sag for afgjort, enten Organisationsloven kommer for igjen eller ikke.

Vi komme dernæst til Akademiet, og skulle begynde med at udtale, at den Ordning, der i Folkethinget blev vedtaget for dette, er overordentlig uheldig. Man kan vel ikke ubetinget benegte, at Elever paa det Trin, som Forslaget forudsætter, i fire Aar kunne uddannes til brugbare Officerer; men der er næppe Tvivl om, at en sexaarig Uddannelse paa Akademiet vil gjøre dem brugbarere, da det Aars Fart, som skulde gaae forud for

Indtrædelsen, ikke kan faae den Værdi som to Cadet-skibstogter; og vi troe, det vil vise sig saare vanskeligt, at faae Elever paa det Trin, man har tænkt sig; thi skal et ungt Menneske inden sit 16de—17de Aar have faret et Aar eller halvandet tilsøes, hvor troer man da, han vil kunne præstere en Examen i Realvidenskaberne, som den, man har opstillet? Det forekommer os nu heller ikke, at de Grunde, der ere fremsatte for Forslaget, ere synderlig holdbare. Tidligere, naar Academiet har været paa Bane i Rigsdagen, har det altid været en fremtrædende Anke imod det, at det var for dyrt, men det er ikke Hensyn af denne Art, der have dicteret Forslaget; tvertimod: man vil jo yderligere fordyre det ved at lønne Eleverne; det er heller ikke af Hensyn til, at Resultaterne af Academiets Virksomhed have været uheldige, at man ønsker det omformet, idetmindste have vi ikke fundet Udtalelser i denne Retning, og vi troe ogsaa det tør paastaas, at de unge Officerer, der have forladt vort Academi, i Reglen ikke alene kunne taale Sammenligning med andre Landes unge Officerer, men endog i mange Retninger staae over dem; og hvis Nogen vil sige, at vor Marine dog ikke fyldestgjør de Fordringer, man kan stille til den, saa sige vi, det ligger deri, at Uddannelsen er forsømt senere, efter at Academiet er forladt. Nei, Grunden til Forslaget er mere tænkt end virkelig; man har opstillet visse smukke Theorier og vil gennemføre dem uden at tage tilbørligt Hensyn til, om de ogsaa ere til Gavn for Marinen. Man siger, at Academiet skal have en mere demokratisk Indretning, ikke være saa eksklusivt som det er. Det er nu fuldkommen uberettiget at kalde det eksklusivt, det er og har længe været aabent for Alle, og naar Udvalgets Ordfører bemærkede, at der maatte føies til Alle »som havde Raad,« saa maa det erindres, at det er tidligere Rigsdage, der have gjort det dyrt. I den Tid, da Underviisningen var fri, og Cadetterne fik Klæder ovenikjøbet, var det en

meget billig Skole, og lønner man Eleverne, bliver den endnu billigere; i saa Henseende har Ordningen ingen Betydning; det skulde da være den, at Ministerens Forslag gjør Adgangen endnu lettere, da Lønnen vil begynde et Par Aar tidligere. — Men, siges der videre, vi ville ikke tage Drengene, som ikke vide, hvad de gaar ind til. Er det for Drengenes eller for Marinens Skyld at man ikke vil det? Marinen har dog ingen Ulemper havt deraf, den er bedst tjent med selv at lede Uddannelsen fra Begyndelsen af, og Drengenes Tarv burde dog vige for dens. Ja, men derved lukker man Adgangen for mange gode Kræfter, som først senere kommer til Erkjendelse af, at de have Kald til Standen; dette var der jo raadet Bod paa i Ministerens Forslag, der aabnede Adgang for Søfarende til den mellemste Klasse, og den Forstyrrelse, der derved vilde komme i Underviisningen, vilde ikke være større, end at den let kunde overkommes. Men, hvad der er det værste: man lader til reent at glemme, at Udvalgets Ordning ligesaa fuldt, ja maaskee i langt høiere Grad, vil udelukke gode Kræfter. Udvalget har forelsket sig i en Theori: den, igjennem Academiet at knytte Handelsmarinen og Orlogsmarinen tættere sammen, at faae Blomsten af den private Sømandsstand til at træde ind i Officeerscorpset. Dette vil imidlertid ikke naaes ved den Ordning, det har foreslaaet, hvorimod denne vil skræmme Mange bort fra Academiet. Thi hvorledes ere de virkelige Forhold? Naar en Dreng efter Confirmationen gaar til søs, maa det erindres, at den Gjerning, han faaer i det første Aarstid eller meer, ingenlunde er nautisk Gjerning; en stor Deel af hans Tid bruges til at vaske op, feie, børste Sko og alt Sligt, og lige saa lidt som han deraf lærer Noget som Sømand, uden at blive søstærk, lige saa lidt kan man, ved kun at fordre en saadan Fart, vente at faae fat i Blomsten af Sømandstanden. Og der er en stor Frygt hos Mange, og det ikke uden Grund, for at

lade en Søn gaae den Vei, og derfor vil den, naar den er den eneste til Academiet blive en lukket Vei for Mangfoldige, der kunde blive udmærkede Officerer.

Vi kunne derfor ikke finde den af Folkethinget sidst vedtagne Ordning af Academiet tilfredsstillende, og vi ere overbeviste om, at hvis den bliver gennemført, vil den ikke staae sin Prøve, men ved første gunstige Leilighed atter blive forandret. Vi vilde ønske, at Academiets Ordning slet ikke blev optagen i Loven, men afgjort ved en egen Lov, og vi vilde da finde det naturligt, om Bestyrelsen af al Magt vilde modsætte sig en Ordning, der har saa lidt for sig. Men skal Bestemmelsen herom absolut indføres i Organisationsloven, forekommer det os at være særdeles betænkeligt at knytte dennes Skjæbne til Academi-Spørgsmaalet, naar Rigsdagen fastholder sin Anskuelse.

Men skal da saaledes Regjeringen give efter paa alle Punkter, og kan den uden at compromittere sin Værdighed og Anseelse gjøre det? Dette Spørgsmaal har baade en practisk og en constitutionel Side. Sagens practiske Betydning er den, at træffes der ikke en Overeenskomst om de Spørgsmaal, hvor Regjeringens og Rigsdagens Anskuelser staae imod hverandre, faae vi slet ingen Organisationslov; det maa holdes fast: Regjeringen kan ikke uden Rigsdagens Medvirkning faae en Ordning tilveiebragt, og maa altsaa komme overeens med den om alle enkelte Punkter for overhovedet at faae en Lov. Nu er det ganske naturligt, at Regjeringen ved en første Forhandling om en Sag stræber at gennemføre den paa den Maade, den finder rigtig; mislykkes det, men paa en Maade, som levner Udsigt til, at det næste Gang kan lykkes, er det naturligt, om Regjeringen fastholder sit Standpunkt under et nyt Forsøg; men brister det første Forsøg uden at levne en saadan Udsigt, da maa Regjeringen, — her kommer Spørgsmaalets constitutionelle Side, — enten forandre Stand-

punkt, eller den maa knytte Rigsdagens eller sin egen Existents til Sagens Løsning. Dette har Regjeringen imidlertid ikke gjort i nærværende Tilfælde, det er den samme Repræsentation den skal forhandle med, der har tilkjendegivet sin Anskuelse om disse Spørgsmaal paa en saadan Maade, at der ikke er fjerneste Udsigt til, at Stemningen nu er en anden, og der maa da enten søges en Overenskomst, eller der vil komme en Conflict, idet Rigsdagen, der ikke kan være ligegyldig ved, om dens Opfattelse af vigtige organisatoriske Spørgsmaal faaer Gyldighed eller ikke, da sandsynligviis vil søge med de constitutionelle Midler, den har, at sætte sin Mening igjennem. For at tage et Par Exempler: troer man, naar det er Rigsdagens Villie, at Tilveiebringelsen af Søartilleriets Materiel skal henlægges under Chefen for Landartilleriet, at den da vil vedblive at bevilge Gager til de søartilleristiske Autoriteter? eller at den, hvis den virkelig vil have Academiet omordnet, da vil vedblive at give Bevilling til det i sin nuværende Skikkelse? Vi troe det ikke. Vi skulle villigt indrømme, at det er meget uheldigt og i de fleste Tilfælde urigtigt at organisere gjennem Finantsloven; men naar Sagen stilles paa Spidsen, naar det kommer til en Conflict, maa man ialtfald være belavet paa, at Repræsentationen kan bruge den Magt, den har, og naar dette betænkes, troe vi ikke der er Tvivl om, at det Heldigste vilde være, om Regjeringen søgte at komme til en Overenskomst. I de fleste Tilfælde opnaaes mere ved activ Optræden end ved passiv Modstand. En paatvungen Ordning vil sikkert ikke blive saa god som den, der endnu kan faaes ad Overenskomstens Vei, og det er at haabe, at Regjeringen ved at gaae ind paa nogle Punkter vil kunne opnaae Imødekommen paa andre, da Rigsdagen jo ogsaa er interesseret i, at Sagen bliver afgjort. Der er da især eet Punkt, hvor der kan ventes, og bestemt fordres Imødekommen, det er med Hensyn til Udrustningerne. Det

Forslag, der fremkom sidst om en Forøgelse af Øvelses-Udrustningerne, var ikke stillet af Ministeriet, da dette ikke havde troet at turde paaregne Mere til dette Øie-med, end hvad Forsvarscommissionen havde foreslaaet; men det maa haabes, at det nu vil fremkomme som Regjeringsforslag, som den første Priis for Indrømmelse paa andre Punkter, og det havde sidst saa megen Stemning for sig, at der kan være grundet Haab om, at det da vil finde Tilslutning.

Efter Alt, hvad der er udtalt om Nyttens og Betydningen af en saadan forøget Udrustning baade med Hensyn til Øvelse og til Nødvendigheden af at have i det mindste eet større Skib udrustet hele Aaret rundt, og navnlig efter den varme anbefaling, Forslaget fik i Folkethinget af Klein, have vi kun lidt at tilføie. Men vi ville dog aflægge vort Vidnesbyrd i Sagen. Vi troe, at vi tør sige, at der i hele Marinen er en Følelse af, at der her er en Trang tilstede, som længe, altfor længe, har været der, og naar den med Forventning har imøde-seet en ny Organisation, saa er det fordi den haabede ved den at opnaae de to væsentlige Betingelser for en livskraftig Existent: bedre Avancementsforhold og forøget Virksomhed. Enkelte havde haabet paa en større Rolle for Flaaden i Forsvarsvæsenet: dette Haab er bristet, men det andet Haab maa og bør ikke briste; for en stor Flaade ligger endeel af Styrken i Størrelsen, for en lille Flaade ligger den eneste Styrke i Dygtigheden, og denne betinges af Øvelsen i Fred; er det vist, at Danmark ikke har Raad til at holde en stor Flaade, et er dog vissere, at vi have endnu mindre Raad til at lade Personellet savne rigelig Øvelse. Dette er derfor et Punkt, hvor der med Rette kan fordres Noget, og hvor man med Rette kan sige: opnaaes disse Fordringer ikke, betyder den hele Organisation Intet, da kunne vi ligesaagodt være uden. Men da komme man ikke bagefter og klage over Skuffelser, som Marinen bereder

Folket; Marinen er besjælet af Iver og Villie til at værne om Landet, men Repræsentationen maa selv bære Ansvaret, naar den negter de Midler, som ere nødvendige, for at Evnen skal kunne holdes vedlige, og Villien da ikke strækker til, naar Øieblikket kommer.

Det har undret os at see, at Udvalget, især efter at dets Fleertal havde optaget Forslaget om en forøget Udrustning, ikke i selve Loven indførte nærmere Bestemmelser om Planen for Uddannelsen, og navnlig Bestemmelse om, at en Fregat skulde holdes udrustet hele Aaret. Udvalgets Ordfører udtalte under Forhandlingerne, at de Udrustninger, der fastsættes ved Loven, kun vare dem, der stode i Forbindelse med Øvelsen og Uddannelsen, og at Midler til andre Expeditioner udenfor disse Formaal maatte skaffes ved Finantslovene. Dette er fuldkommen rigtigt; men netop derfor synes det os, at Loven skulde fastslaae Hovedtrækkene af Planen for Uddannelsen; thi ellers vil let, som Tilfældet f. Ex. har været iaar, en øieblikkelig politisk Situation gribe heelt forstyrrende ind, og det vil ikke være muligt for Marinens Bestyrelse at forhindre det, da Finantsministeren naturligviis helst seer, at der ikke gaaes udenfor de planmæssige Udgifter. Dette vilde forebygges, naar Planens Grundtræk vare optagne i Loven, og de Krav, der vilde blive stillede udenfor det Normale, vilde ikke blive store, naar Flaaden tillige altid holdtes mere krigsberedt, f. Ex. ved at alle Pantserfartøier laae saavidt muligt færdigt udrustede.

Der er endnu en Betragtning, som vi ikke ville holde tilbage. Naar man gjennemlæser de ovenfor skildrede Forhandlinger, faaer man det Indtryk, at Spørgsmaalet om en nærmere Forening af Armee og Marine har øvet en meget uheldig Indflydelse paa hele Marineorganisationens Stilling. Vi troe, at den Modstand, dette Spørgsmaal mødte hos Regjeringen, saa at sige æggede Udvalget til at gaae videre i Bestræbelsen for at skabe

ydre Overeensstemmelse mellem Hærlov og Marinelov, end det ellers vilde have gjort og end de virkelige Forhold gjorde hensigtsmæssig, og at Kløften mellem Thinget og Ministeriet herved blev større. Spørgsmaalet laae jo egentlig slet ikke for, thi Tanken om ved en fælleds Lov at tilveiebringe Foreningen, blev jo kun en Tanke. Men, siger Udvalget, det vilde være urigtigt at forsømme Leiligheden til gennem selve Organisationsloven at fremme Udviklingen af denne Tanke; vi maae tilstaae, at vi ikke kunne indsee, at den bliver fremmet det allermindste ved de formelle Forandringer i Lovudkastet; det er naturligt, at man søger at give beslægtede Love en analog Form, men det er f. Ex. aldeles ikke naturligt at fylde en Lov med Henviisninger til en anden, som dog ikke heelt og fuldt passer; og gaaer man videre og overfører Bestemmelser fra et Forhold til et andet, hvor de ikke høre hjemme, saa er det endnu mindre naturligt. I disse Henseender troe vi, at Udvalget, alene for at betone sit Ønske om en Forening, er gaaet videre, end det maaskee selv ved en uhildet Betragtning vil finde hensigtsmæssigt. Vi høre ikke til dem, der frygte for en fælleds Minister for Hær og Flaade, især om det var en civil Mand, da det derved altid kunde blive muligt at faae en Minister med større administrativ og parlamentarisk Dygtighed, end der til enhver Tid kan ventes, naar Valget er indskrænket til Marinens snevre Kreds; men vi troe, at Spørgsmaalet herom helst maa udsættes indtil Organisationsloven er vedtaget. Først da vil det være muligt at finde en Fælledsminister, og det maa dog være det første Skridt, der kan være Tale om at gjøre. Lad saa hans Erfaring afgjøre de næste. Vi troe ikke, han vil begynde med at slaae de to Administrationer sammen; det vil han først tænke paa, naar han er blevet fortrolig med dem begge; og han vil da see saamange Grundforskjelligheder, at han, efter vor Overbeviisning, ikke vil tænke paa det mere. For Øieblikket, synes vi,

ligger Spørgsmaalet slet ikke for, og det er næppe heldigt at kaste det ind i Forhandlingerne og derved muligt vanskeliggjøre en Overeenskomst, som baade Regering og Rigsdag maa ønske.

Vi ville hermed slutte denne Artikel, der er blevet længere, end vi egentlig havde villet, idet vi anbefale de Spørgsmaal, den har berørt, til nærmere Overveielse. Vi haabe, at Frugten af denne Overveielse maa blive, at Marinen ikke taber Troen paa sin egen Fremtid, thi da er Alt tabt; men at den, om den end føler, at den paa mange Punkter ikke kan opnaae, hvad den havde haabet og troet, dog erkjender, at naar den blot opnaaer de to vigtige Betingelser for en livskraftig Væren, da kan den endnu hævde en smuk og værdig Plads i Fædrelandets Forsvarsvæsen.

Søofficiererne og vore Farvande.

(Af Capt. Lieutn. W. Michelsen.)

Længe har det været følt og ofte udtalt baade i og udenfor Marinen og i vore lovgivende Forsamlinger ved Behandling af Marinens Budget, at Søofficiererne mangle fornøden Kjendskab til vore egne Farvande, og vistnok Ingen mere end Etatens Officierer, baade Ældre og Yngre, have følt denne Mangel og næret Ønsket om at faae den afhjulpen, saameget mere, som Kjendskab til vore egne Farvande sikkert maa antages at blive Aar for Aar mere nødvendigt.

Denne Mangel formener jeg letteligen vil kunne afhjælpes, lettelig i Forhold til den store Nytte for Etaten og altsaa ogsaa for Staten, og paa en for denne forholdsviis meget billig Maade, ved at benytte to Kuttere, og til hver af disse aarlig at udcommandere 2 Lieutenanter i den Tid, der er reglementeret for Vagerkutteren at være i Activitet.

De danske Farvande tænker jeg mig nemlig deelte i to omtrent ligestore Dele, ved en Øst & Vest Linie, og i hver af disse Dele stationeret en Kutter, hvis Førere eller Chefer ere tillagte Ordre om ei alene at gjøre sig og Undergivne bekendte med Farvandene, men og at holde vaagent Øie med Vagerne og derfor være forsynede med Fortegnelser over alle Mærker m. m. Vagerne vedkommende. Efter Forløbet af det Halve af den Tid, i

hvilken Vagerkutteren er i Activitet, beordres de to Kuttere til at bytte Station, saa at Officiererne paa hver af disse ved Aarets Slutning have havt Leilighed til temmelig grundigt at gjøre sig bekendte med vore Farvande.

Ved at betragte de to Officiers-Poster paa hver af Kutterne, samt den subalterne Officierspost paa Vagerkutteren som almindelige Udcommando-Poster, kun bibeholdende selve Vagerinspecteur-Posten som hidtil paa 3 Aar tilgængelig efter Ansøgning, vil her altsaa være 5 Udcommandoer aarligt for Lieutenants-Klassen. Tages de to Fører-Poster i den ældre Halvdeel af Lieutenants-Klassen, og de tre subalterne Poster i den yngre Halvdeel, vil der, med det nu reglementerede Antal af 72 Lieutenanter, og med Gjennemsnitstid for Lieutenants-Aarene, 20 Aar, blive 1 Commando nærligen for hver Lieutenant, baade som Subaltern og som Fører, idet det forudsættes, at Vagerinspecteur-Posten altid besættes med en Lieutenant i den ældre Halvdeel af Lieutenants-Klassen. Heraf følger, at paa meget faa Undtagelser nær, vil ved denne Fremgangsmaade opnaaes den meget store Fordeel, at enhver Lieutenant, som avancerer til Captainlieutenant, vil i to Aar, det ene som Subaltern, det andet som Fører have havt rigelig Leilighed til at gjøre sig bekendt med vore Farvande. Hvad jeg antager der meget vil bidrage til at fæste i Hukommelsen de fleste, eller idetmindste de vigtigste Mærker, er det, at man efter flere Aars Mellemlum commanderes ud som Fører, og altsaa har det i sin Magt, naar man har gennemgaaet alle Mærker paa sin første Rundreise eller Inspection, i den Tid man har tilbage paa Stationen navnlig at søge hen til de Farvande, hvor man har erfaret, at man er mindre inde i Mærkerne.

Jeg troer ikke, at det er formeget sagt, at enhver Officier, som efter ovennævnte to Aars Øvelse bliver Captainlieutenant, i en Aarrække som Skibschef i Alminde-

lighed ikke vil behøve Lods og aldeles kunne undvære den »bekjendte Mand«, idet jeg gaaer ud fra, at Kutterne stikke 5 à 8 Fod, et Dybgaaende, der ifølge vore Farvandes Beskaffenhed paabyder saamegen Forsigtighed, at de fleste Farvande, man kan beseile med Kutterne, næsten ligesaa let ville kunne beseiles med Skibe, som stikke indtil 12 Fod, ja endog dybere.

Til megen Gavn vilde det vistnok være, om til disse Kutteres Besætning for Størstedelen commanderedes af Matros- og Artilleri-Corpsets Underofficierer og Menige, deels fordi derved tildeelttes disse et gavnligt Kjendskab til vore Farvande, deels fordi de Menige her vilde faae en fortrinlig Øvelse i Lodhivning, en Uundværlighed i vore Farvande, og en vigtig Færdighed, hvortil der ofte foles Trang i vore Orlogsskibe, og som der sjældent gives Leilighed til at indøve, da dertil nødvendig fordres, at man seiler paa lægere Vand, idet det ei maa forglemmes, at den Øvelse i Lodhivning, som der almindelig havs Leilighed til ombord, nemlig at lodde uden Bund, kun er en meget ringe Deel af Øvelsen, hvorved en paalidelig Lodhiver aldrig kan dannes; og jo mere vi komme til at befare vore egne Farvande, hvor Loddet spiller en saa stor Rolle, jo mere er det nødvendigt at kunne stole paa sine Lodhivere.

Hvad nu Udgiften angaaer, da antager jeg, som ovenfor nævnt, at den kun kan ansees meget ringe i Forhold til den Nytte, den vil forskaffe, og har den Fordeel, at den temmelig nøie forud kan bestemmes, idet vi gaae ud fra Vagerkutteren. Afseet fra Udgiften ved Anskaffelsen af Kutterne*), vil den aarlig for disse

*) Ved den nye Omordning, at der til Vagerinspections-Fartøi er bestemt en Skruekanonbaad, er Vagerkutteren Løvenørn bleven disponibel, og Kuttere af denne Størrelse formener jeg at være bedst skikkede; der havs passende Plads i dem og navnlig det rette Dybgaaende.

blive mindre end for Vagerkutteren, og stille sig som følger:

Til Kutteren Løvenørn er efter Medium af de sidste 6 Aar medgaaet aarligt: (Besætning: 2 Officierer og 7 Mand.)

a) Til Kutterens og dens Inventariums Vedligeholdelse	1050 Rd.
b) Diæter til 2 Officierer i 10 Maaneder .	1500 —
c) Lønning til 7 Mand i 10 Maaneder à 14 Rd. maanedligt	980 —
d) Kostpenge til 7 Mand i 10 Maaneder à 10 Rd. maanedligt	700 —
	<hr/>
	4230 Rd.

Den tilsvarende Udgift for hver af Øvelseskutterne: (Besætning 2 Officierer, 2 Underofficierer og 7 Mand.)

a) see ovenfor	1050 Rd.
b) see ovenfor	1500 —
c) 2 Baadsmaths eller Underkanonerer, Forskjel i Land- og Søgage i 10 Maaneder à 4 Rd. 56 Sk.	91 Rd. 64 Sk.
2 heebefarne Corpsmatroser eller Constabler, Forskjel i Land- og Søgage i 10 Maaneder à 4 Rd. 8 Sk.	81 — 64 —
4 halvbefarne Corpsmatroser eller Constabler, Forskjel i Land- og Søgage i 10 Maaneder à 3 Rd. 16 Sk.	126 — 64 —
1 Indrulleret, som Skibskok à 12 Rd. maanedligt i 10 Maaneder	120 — . —
	<hr/>
	420 —
d) Skibskost til 9 Mand i 10 Maaneder (efter Medium iaar) à 8 Rd. 87 Sk. maanedligt . .	802 —
	<hr/>
	3772 Rd.

Transport . . 3772 Rd.

Men fra denne Sum maa fradrages den ved

Udcommando indeholdte Landkosti Værdi:

 $\frac{1}{2}$ Portion for hver Underofficier og
Heelbefaren 2 Portioner1 Portion for hver Halv-
befaren 4 — —

(efter Medium iaar, 1 Port.

Landkost. = 7 Rd. 8 Sk.) 6Port. i 10 Maand. 425 —

Altsaa den omtrentlige Bekostning for hver af

Øvelseskutterne aarlig i 10 Maaneder 3347 Rd.

Ved disse Øvelseskuttere vilde tillige have den store Fordeel, at Tilsynet med Vagerne kunde blive betydeligt forøget, og mindre Mangler meget hurtigere afhjulpne, idet der istedetfor eet Fartøi vilde blive 3 Fartøier til Vagereftersyn*). At eftersee, om Vagerne ere paa Plads, og at gjøre sig nøie bekjendt med Farvandene, staaer jo ikke allene ikke i Modstrid med hinanden, men det Ene er ligefrem en Følge af det Andet, og da jeg antager, at man vilde seile med mere Interesse, og altsaa med mere Nytte, naar man havde, om jeg saa maa sige, et mere synligt Formaal, og vistnok i saa Tilfælde med meget mere Fordeel. saa formener jeg, at Førerne burde tillægges saadanne Ordre, at deres Tjeneste blev en Slags Vagerinspectionstjeneste. Kutterne burde derfor være forsynede med Koste og Stager m. m. saa at mindre Mangler strax kunde blive afhjulpne; dog skulde Kutterne ei give sig af med at bringe forflyttede Vagere paa Plads, hvortil udfordres særegen Øvelse, og navnlig meget nøie Kjendskab til Mærkerne; med mindre det maatte

*) At der nu er en Dampbaad til Vagerfortøi, vil ikke meget forringe Betydningen af den Hjælp, som disse Øvelseskuttere ville kunne yde, og disse ville maaskee kunne spare endel Kul for Damp-
peren, der paa Crund af Kutternes Tilstedeværelse oftere end nu maa kunne klare sig med Seilene alene.

vides eller antages, at Vagerinspecteuren ei med det Første kunde komme til Stedet; og Førerne burde have Ordre til at indberette til Vagerinspecteuren enhver forefunden eller afhjulpen Mangel. Førerne skulde, om just ei directe staae under Vagerinspecteurens Commando, dog forsaavidt være til hans Disposition, at denne, om han just ei kunde beordre Førerne, saa dog havde Ret til at anmode dem om i fornødent Fald at begive sig hen til et eller andet Sted i deres indehavende Distrikt, for at eftersee eller foretage Et eller Andet, Vagervæsenet vedkommende, naar Vagerinspecteuren ei selv havde Leilighed til at komme derhen. Ved den stadige Lodning, som det skulde være Førerne beordret at lade udføre, naar de seile paa saadan Dybde, at Lodhivning kan indøves, vilde ogsaa mulig uopdagede Puller eller Grunde opdages.

Naar der angaaende Commando-Forholdet til Vagerinspecteuren mulig vil blive indvendt, at da denne Post ei altid kan besættes med en af de ældste Lieutenanter, vil det Tilfælde maaskee indtræffe, at en Officier, ældre i Anciennitet end Vagerinspecteuren, commanderes til Fører af en af Kutterne, eller, paa Grund af Anciennitets-Forholdet, den Officier, som stod for Tour til ovennævnte Commando, ei vilde blive commanderet til den Post, paa Grund af hans ældre Anciennitet end Vagerinspecteuren, da troer jeg Saadant ei kan komme i Betragtning, eller vilde medføre Ulemper, da det heromtalte Commando-Forhold vil være af de meget særegne, og væsentligst indskrænke sig til Indberetninger fra Førerne til Vagerinspecteuren om Manglerne ved Vagerne, samt Ordren fra Vagerinspecteuren til Førerne om at skifte Station; og Commando-Forholdet vil endelig letteligen kunne indskrænkes til ovennævnte Indberetninger, idet de Ordre, som ellers Vagerinspecteuren havde at meddele Førerne, meddeles disse som Ordre fra Marineministeriet ved Begjæring fra Vagerinspecteuren.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling i de arctiske Farvande.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

(Sluttet.)

De første Søfarende, som kom til Kysterne af Spitsbergen og Jan Mayn, agtede ikke synderligt paa de Masser af Sælhunde, de her traf paa. Man dræbte af og til nogle Stykker for Skindenes Skyld, men Hvalfangsten lovede saa store Fordele, at man opgav al anden Jagt for dens Skyld, ja ombord i de fleste hollandske Skibe havde enten Rhederne eller vedkommende Commandeur endog ligefrem udstedt Forbud mod, før man havde fuldt Skib, at dræbe andre Dyr end Hvaler for ikke at forsinke denne vigtige Fangst. De Sommermaaneder, i hvilke man forfulgte Hvalerne, vare eiheller den bedste Tid, at drive Sælhundejagten paa; thi Hundene vare da magre og gave et ringe Udbytte af Spæk, og hvor man traf dem i større Mængde, var det i Reglen et Tegn paa, at der kun var faa Hvaler. Da Fangsten paa disse sidste senere begyndte at aftage, faldt imidlertid Forbudene mod at tage Sælhundene med, naar man traf dem, efterhaanden bort, og Dyrene bleve derfor mere og mere efterstræbte. Skibene satte, som tidligere under Hvalfangsten berørt, omtrent paa 79° n. Br. ind i Isen, dreve med denne ned til 74—75° n. Br., stode her ud af den og seilede langs dens Kant

atter Nord paa. Under denne sidste Deel af Seiladsen, paa hvilken man kun saae faa Hvaler, holdt man godt Udkig efter Sælhunde, og, hvor man opdagede nogle af dem paa Isen, sendte man Fartøierne ind efter dem. Over 2—300 Stk. fik man imidlertid kun sjældent paa en saadan Tour, og et saa stort Udbytte kunde, ifølge Zorgdrager, endda kun de Skibe, der først kom ud af Isen, vente; thi de, der kom senere, traf ofte Dyrene saa skye, at de ikke vare til at komme nær. Dette i Forhold til senere Aaringer forbausende slette Resultat maa imidlertid sikkert for en stor Deel have havt sin Grund i, at Aarstiden, som berørt, var for fremrykket, og i at det ikke var de bedste Sælhundepladser, der ligge sydligere, man saaledes besøgte.

I Slutningen af det 17de Aarhundrede begyndte man i Holland at udruste mindre Skibe, udelukkende bestemte for Sælhundefangst*), og her fra Danmark fandt dette Exempel meget snart Efterlignelse, idet nemlig, omtrent 1680—1690, Folk fra Romø, i Forbindelse med Helgolænderne, udrustede enkelte smaae Fartøier, dels Hukkerter, dels eenmastede Galioter, paa Fangst under Jan Mayn. Foretagendet svarede Regning, og Skibenes Antal steg efterhaanden til 10—11 Stykker**), men aftog derpaa i Midten af forrige Aarhundrede til 3—4. Tranbrønderiet paa Romø nedlagdes 1770, og det synes, som om Udrustningen af Skibe derfra til Sælhundefangst samtidigt er ophørt; men fra andre Dele af Kongeriget, fra Kjøbenhavn, Aalborg, Nyborg, Korsør, Ribe, Fanø og Flensborg fortsattes den, skjøndt med meget vekslede Held og temmelig ustadigt.

Foruden fra Danmark og Holland udrustedes ogsaa fra Bremen, Hamborg og Emden Fartøier udelukkende

*) S. de Vries, Pag. 260.

**) C. Pontoppidan: »Hval- og Robbefangsten«, Kjøbenhavn 1785, Pag. 87, og L. Hansen: »Grønlandsfarerne i Aaret 1777«, Fredericia 1806.

for Sælhundefangst, hvorimod Englænderne i denne Periode ikke deeltog i den. Den eneste Angivelse om Udbyttet i forrige Seculum, jeg har kunnet finde, er hos en hollandsk Forfatter*), der, for Generalstaternes Vedkommende, for Aarene 1767 og 68 angiver det til 96,250 Sælhunde, der leverede 3916 Fade Spæk. Man seer altsaa heraf, at Fangsten havde taget et betydeligt Opsving siden Zorgdragets Tid, uagtet der ikke ligger meer end omtrent 50 Aar imellem det angivne Tidspunkt og det, paa hvilket han udgav sit bekjendte Værk.

Vende vi os nu til dette Aarhundrede, da see vi strax Hollænderne, der tidligere have været de Første heroppe, ganske forsvinde fra Skuepladsen. Ligesom med Hvalfangsten, saaledes maatte de ogsaa med Sælhundejagten vige Pladsen for Englænderne, skjøndt disse i de tre første Decennier ikke lagde synderlig Vægt paa denne. Men da Hvalerne forsvandt fra Spitsbergen, da de bleve saa overordentlig sjeldne eller i alle Tilfælde vanskelige at erholde i Davis Strædet, og da de tunge, klodsede Skibe, der vare byggede til Seilads i Iisfarvande, ikke kunde faae nogen anden Anvendelse, begyndte de til Gjengjæld med saa meget større Kraft paa at forfølge Sælhundene. I Begyndelsen concurrerede vi Danske særdeles heldigt med dem, Hamborgere og Bremere sendte ogsaa Skibe herop, senere kom Normændene til, og i de øde og iisfyldte Farvande om Jan Mayn herskede der atter, i det Mindste en Deel af Foraaret, en Travlhed, som mindede om Hvalfangstens bedre Periode. Næsten 100 Skibe af de forskjellige Nationaliteter samledes her paa en ikke meget lang Strækning, og Rivaliteten og den naturlige Begjærighed efter at vinde Penge eller Penges Værd, bragte Besætningerne til at søge at overgaae hinanden i at byde Kulde, Anstrenge og Farer, der truede fra alle Sider, Trods. Dog,

*) D de Jong, Kobel en Salieth: «Nieuwe Beschrywing des Walvisvangst, II, Pag. 45.

en naturlig Følge af den megen Efterstræben var, at Dyrene efterhaanden bleve mere skye, og, hvad der var værre, aftog i Antal, og var det end i Begyndelsen ikke meget, saa kunde det dog mærkes; thi Sælhunden føder aarlig kun een Unge, og hvert Foraar dræbtes Dyrene ikke i hundrede, ikke i tusinde, men i hundrede-tusindviis.*) Hvor kunde det være anderledes, end at de selvfølgelig, da de mærkede, hvorledes de bleve forfulgte, bleve mere og mere skye, at Jagten blev mere og mere anstrengende og Udbyttet mere og mere tarveligt? Medens det tidligere havde været betragtet som et Uheld, naar et Skib ikke kom hjem med næsten fuld Last paa Kjølen, blev det nu betragtet som et overordentligt Held, naar det blot tilnærmelsesviis havde dette, og, skjøndt Fortjenesten endnu i Reglen var ganske god, knurrede man dog, i det Mindste herhjemme, over at den ikke var bedre. Men, da det saa ogsaa i nogle Aar begyndte at skorte paa Gevinst, ja, da man et Par Aar i Træk endog fik ligefremme Tab, vare vi Danske — det er

*) At Sælhundene, hvis Jagten paa dem fortsættes efter samme Maalestok som tidligere, naturligtviis tilsidst ville blive fuldstændigt udryddede paa de Steder, hvor de nu søges af Europæerne, er en Selvfølge. Som Beviis paa denne Paastand ville vi, efter «American Journal of Science» anføre et Par Exempler hentede fra de antarctiske Farvande.

Umiddelbart efter at Cook i 1771 havde opdaget Syd Georgien (Syd for S. Amerika, omtrent paa 54° s. Br.) begyndte man her at jage Sælhundene, hvis Skind udførtes til China, hvor de betaltes meget høit. Man angiver Udbyttet til i enkelte Aar at have udgjort — 1,200,000 Stk. (?), og ligesaa mange siges at være producerede af «Desolation Island». I Aarene 1821 og 22 blev paa Syd-Shetlandsøerne (Syd for Cap Horn, omtrent paa 63° s. Br.) dræbt 320,000 Sælhunde, og endnu i de følgende Aar var Jagten her meget indbringende, men siden den Tid ere Dyrene blevne saa fuldstændigt udryddede og forjagne, at det ikke kan betale sig længer at afsende Expeditioner dertil, da man snart ikke seer en Sælhund i de omliggende Farvande.

tungt at maatte sige det — de første til at forlade Skuepladsen. Der blev ikke herhjemme fra, som andetsteds, gjort Forsøg paa at fjerne en af Hovedgrundene til Tabene — de daarlige Skibe, nei, medens Normændene med deres nye, godt udhalte, klipperbyggede og dog stærke Skibe trængte sig længere ind i Isen, end man tidligere var vant til at komme, og her endnu fandt Sælerne i Mængde og langt fra saa frygtsomme og vanskelige at komme nær som ved Iskanten; medens Englænderne anvendte Dampen og Drivskruen i Fangstens Tjeneste og anskaffede sig nye og langt større Skibe end de, som tidligere havde beseilet Isfarvandene, sendte vi bestandig de samme gamle, bredbougede og klodsede Skibe, af hvilke flere havde seet de første Dage af dette Aarhundrede oprinde, derop, og hvor kunde det saa være andet, end at vore Folk, trods deres anerkjendte Dygtighed og trods mange af dem vare blevne gamle og graae i Sælhundefangsten og havde været Englændernes og Normændenes Lærere, nu havde den Ærgrelse at see disse trænge frem til de Steder, hvor Sælhundene laae, og her gjøre en rig Fangst, medens de selv, trods Skibene bleve udsatte for langt værre Kraftprøver end man i deres unge Dage havde budt dem, kun fik de faa Robber, som de Andre levnede dem, eller som en god Skjæbne førte i deres Hånd. De mindre Stæder her i Landet vare ganske naturligt de første, som op-hørte med at udruste Skibe til Sælhundefangst, saa kom Kjøbenhavn og tilsidst de Dele af Landet, hvor Energien hos Befolkningen, eller vel rettere hos Handelstanden, er mere fremtrædende end i de øvrige, og hvor der dog var gjort Noget for at erholde mere tidssvarende Skibe — Slesvig og Bornholm. Medens de mindre danske Byer alt i Aarene 1848—1855 havde lagt Fangsten paa Hylden, medens Kjøbenhavn i 1860 sendte sit sidste Skib til Farvandene langs Grønlands Østkyst, viste endnu

i 1863 Skibe fra Flensborg og Rønne det danske Flag i hine Egne.*)

Jeg havde meget ønsket at kunne give en fuldstændig Fortegnelse over de danske Skibe, der i de sidste Aar have været udrustede til Sælhunde- og Hvalrosfangst, samt det Udbytte, de have indvundet, men jeg seer mig desto værre ikke istand til at levere noget samlet Hele. I Mangel af Bedre maae efterfølgende defecte Oplysninger**), der kun indeholde deelvisse Angivelser fra de sidste 12 Aar, tjene.

1851.

Fra Kjøbenhavn udrustedes dette Aar af Handels-
huset J. Holm & Sønner de to Brigger »Titania« og
»Tre Venner«. De hjemkom i de første Dage af Juli
med tilsammen 130 Fade Spæk og c. 5000 Sælskind.

Til Bornholm retournerede: Brig »Cecilia« med
2300, Brig »Thetis« med 2800, Skonnertbrig »Julius«
med 1800 og Galeasen »Det gode Haab« med c. 1000
Robber.

Til Flensborg 6 Skibe med respective: 305, 1160,
1583, 1746, 5720 og 5780 Robber.

Til Föhr: 1 Skib.

1852.

Fra Kjøbenhavn udgik de samme to Skibe som
foregaaende Aar. De retournerede i sidste Halvdeel
af Juli.

Til Bornholm hjembragte de 4 Robbefangere: »Ce-
cilia«, »Thetis«, »Julius og »det gode Haab« respective:
2046, 1900, 490 og 242 Robber.

*) Iaar gjør »det danske Fiskeriselskab« et Forsøg paa atter at
bringe Robbefangsten igang, idet det nemlig har sendt sin
Skruedamper »Thomas Roys«, der i Vinter er bleven iishudet
og stærkere forbunden, herop. Gid Forsøget maa lykkes og ikke
maa blive enestaaende!

**) Tagne fra Angivelser i »Berlingske Tidende«, »Bornholms
Avis«, »Flensburger Zeitung« og »Itzehoer Nachrichten« for be-
meldte Aarrække.

Til Flensborg ankom de der hjemmehørende Skibe: »Apollo« med c. 1000, »Phønix« med c. 600, »die Hoffnung« med 160, »Genius« med c. 2000 og endnu et Skib med 600 Robber.

1853.

Kjøbenhavn havde dette Aar 3 Skibe paa Sælhundefangst. Af dem hjembragte »Titania« 116 Fade Spæk og 2808 Sælskind, Brig »Titus« 22 Fade Spæk og 812 Skind, »Tre Venner« 7 Fade Spæk og 231 Skind.

Af Flensborg Skibene hjembragte »Phønix« 3500 og »Apollo« 2781 Robber.

Til Rønne indkom Bark »Frederikke Louise« med et Udbytte af 4800, Bark »Frederik VII« med 3600, Galease »det gode Haab« med 2300, Brig »Cecilie« med 1800 og Skonnertbrig »Søren Peter« med 796 Robber.

Til Glückstadt hjembragte Bark »der kleine Heinrich«, Bark »Neuenkirchen« og Brig »Jungfrau Lucia« Spæk og Skind af respective 4600, 3400 og 1100 Sælhunde.

1854.

Kjøbenhavn sendte dette Aar 4 Skibe, de omtalte 3 Brigger og den fra Bornholm købte Brig »Thetis«, til Spitsbergen og Jan Mayn. I det Hele var Fangsten heldig. »Titania« og »Tre Venner« fik c. 4000, »Thetis« 1427 Robber.

Til Bornholm retournerede »Cecilie« med 1100, »Søren Peter« med 1840, tremastet Skonnert »Robert« med 1400, »Frederik VII« med 2800 og Bark »Thor« med 1800 Robber.

Til Flensborg: »Apollo« med 3425, »Vesta« med 3802, »Tidselholt« med 2707, »die Hoffnung« med 2501, »Phønix« med 1460, »Fortuna« med 1574 og »die Perle« med 1882 Robber.

Af de holsteenske Robbefangere fik »Nordstern« af Kiel 1800, »Jungfrau Lucia«, »der kleine Heinrich« og

»Neuenkirchen«, alle af Glückstadt, resp. 3269, 4600 og 2100 og »Stadt Altona« af Elmshorn 6700 Sælhunde.

Af de andre Byer i Monarchiet udrustede Nordby og Kastrup hver et Skib til Robbefangst, men vare ikke heldige. Briggen »Insel Föhr« af Föhr opbrændte i Isen.

1855.

Havde det foregaaende Aar været heldigt for de fleste danske Skibe, var dette meget uheldigt. De fleste kom først hjem i Slutningen af Juli og Begyndelsen af August, og Fangsten udgjorde i Gjennemsnit kun c. 300 Sælhunde pr. Skib. Saaledes havde af Kjøbenhavnner Skibene »Tre Venner« kun 19 Fade Spæk og 334 Skind. Af Bornholmerne: »Thor« c. 300, »Frederik VII« c. 400 og Brig »Alpha« c. 300 Robber. »Kleine Heinrich« og »Jungfrau Lucia« af Glückstadt havde respective 270 og 400 Robber og samtlige 6 Skibe fra Flensborg ialt kun omtrent 1150 Sælhunde.

1856

var atter et bedre Aar. Til Kjøbenhavn hjembragte: »Tre Venner« 18 Fade Spæk og 691 Skind, »Titus« 8 Fade Spæk og 305 Skind, »Titania« c. 800 Robber.

Til Flensborg: »Apollo« 2970, »die Perle« 1620, »Genius« 1400, »die Hoffnung« 900, »Tidselholt« 3000, »der junge Martin« c. 2000 og »Vesta« 150 Robber. Det sidstnævnte Skib havde endvidere 2 Hvaler.

Til Bornholm: Bark »Thetis« 866, »Cecilie« 912, »Alpha« 800, »Thor« 1860, »Frederikke Louise« c. 2000 og »Frederik VII« 1280 Sælhunde.

1857.

Kjøbenhavn: »Titania« 39 Fade Spæk og 1291 Skind.

Bornholm: »Alpha« 43 Fade Spæk og 1991 Skind, »Frederik VII« 45 Fade Spæk, 1665 Skind, »Thetis« 33 Fade Spæk og 1274 Skind, »Thor« 20 Fade Spæk og 1010 Skind.

1858. *)

Kjøbenhavn: »Titania« 18 Fade Spæk og 577 Skind.

Bornholm: »Thetis« 1002, »Alpha« 2450, »Frederikke Louise« 2400, »Frederik VII« 733, »Thor« 2140 Robber.

Flensborg: »Tidselholt« 3400, »Hoffnung« c. 1000, »Junge Martin« 3500 og »Genius« c. 300 Robber. »Vesta« —?

Samtlige Skibe fra Elmshorn gjorde en meget slet Fangst.

1859.

Kjøbenhavn sendte dette Aar for sidste Gang Seilskib paa Robbefangst. Det var Briggen »Titania«, der i Juli Maaned retournerede med et Udbytte af 232 Robber, et høist kummerligt Resultat, langt fra tilstrækkeligt til endog at dække Folkehyren i Skibet. I det Hele maa dette Aar betragtes som meget uheldigt for alle vore Skibe, idet vistnok kun 1 à 2 have fanget tilstrækkeligt til at dække Udrustningsomkostningerne.

Af de 5 fra Bornholm udrustede Fartøier hjembragte »Alpha« 856 Robber, »Frederik VII« 745, »Thetis« 190, »Frederikke Louise« 1220 og »Thor« c. 700.

Fra Flensborg afgik 5 Skibe paa Fangst. Af disse retournerede »Apollo« med 450, »Tidselholt« med c. 800 og »Genius« med c. 200 Sælhunde. Fregatskibet »Vesta« (114½ C. L.) og Briggen »Junge Martin« (121 C. L.) gik efter endt Robbefangst paa Hvalfangst, men

*) Til dette Aars Ulykker maa regnes, at »Frederikke Louise« af Rønne mistede en Baadsbesætning, stor 6 Mand, der paa Grund af Storm og Tykning ikke kunde naae ombord og omkom paa Isen. Fra »Thor« vare 4 Fartøier og 21 Mand af Besætningen borte fra Skibet i 17 Dage. Paa Grund af Taage havde de ikke kundet finde tilbage, men vare saa heldige at støde paa 2 andre Skibe, hvor de bleve optagne og forpleiede, indtil Leilighed gaves til at sætte dem ombord i deres eget Fartøi.

vare ikke heldige. »Vestas» Udbytte udgjorde 1520 Sælhundede og 4 Bjørne (heraf 2 levende).

Af de holsteenske Skibe oprændte et i Isen.

1860.

Fra Kjøbenhavn udsendtes det fra Franklins Expeditionerne bekendte Skruedampskib »Fox» (drægtig 58½ C. L. og med en Maskine paa 25 Hestes Kraft) paa Robbefangst under Jan Mayn. Hvad Resultat man ved solide og med Hjælpekrue forsynede Skibe kunde opnaae, saaes bedst ved denne Leilighed; thi den 11te Marts kom »Fox» til Iskanten og begyndte Fangsten, den 17de samme Maaned var Skibet næsten fuldt, og den 14de Mai var det allerede retourneret til Kjøbenhavn med et Udbytte af 650 Tønder Spæk og 4876 Stykker saltede Sælkind. Uagtet dette glimrende Resultat blev Fangsten fra Kjøbenhavn dog opgiven. »Fox» blev solgt og intet nyt Skib anskaffet.*)

Fra de øvrige Steder i Monarchiet var dette Aar udrustet til Robbefangst og hjembragtes:

Til Rønne af »Thor» 780, af »Frederik VII» c. 900 og af »Frederikke Louise» c. 4100 Sælhundede.

Til Flensborg af »Genius» 2100, af »Tidselholt» 817, af »Vesta» 2039, af »der junge Martin» 957 og af

*) Endeel af det Udbytte, som »Fox» — fort af Capt. Sødring — hjembragte fra denne Reise, erholdt det iøvrigt uden stor Anstrengelse. Det var nemlig, sammen med et Peterhead Skib, saa heldigt at finde nogle Bunker dræbte Sælhundede, der tilhørte Skibet »Elieser» af Tønsberg, og som dette, paa Grund af at Isen var kommen i Drift, havde maattet forlade liggende paa denne. Normændene vare imidlertid ikke længer borte, end at de kunde see Besætningerne fra de 2 Skibe bemægtige sig Bunkerne, der skal have indeholdt 2800 Skind med paasiddende Spæk. En saadan Fremgangsmaade synes »besynderlig», men er lovlig efter den tidligere omtalte »grønlandske Ret», naar de dræbte Sælhundede kunne siges at drive »for Vind og Vove», og naar der ikke er anbragt Flag eller Mærke ved dem, der er istand til at bevise Eierenes Ret til Fangsten.

»Apollo« 50 Sælhunde (det sidstnævnte Skibs Rhederi led et ligefrem Pengetab af mindst 4000 Rdl.).

Til Glückstadt af »Jungfrau Lucia« 2100, af »der kleine Heinrich« 7900 Sælhunde.

Til Elmshorn af »Flora« 2400, af »Magdalene Frederikke« c. 700 og af »Stadt Altona« 77 Sælhunde.

1861.

Bornholm: »Frederikke Louise« 650, »Frederik VII« 1076, »Thor« 532 Robber.

Flensborg: »Tidselholt« 290, »Genius« c. 500 Robber, »Junge Martin« —? »Vesta« —?

Glückstadt: »Jungfrau Lucia« 150 Robber, »der kleine Heinrich« 48 Tdr. Tran.

Elmshorn: »Stadt Altona« c. 1600, »Flora« 5000 Robber og 1 Hval?

1862.

Bornholm: »Frederik VII« 1840, »Frederikke Louise« 1985 Sælhunde. Udbyttet for hvert af Skibene c. 200 Tdr. Tran.

Flensborg: »Genius« 1600, »Tidselholt« 1200 Sælh.

Glückstadt: »Jungfrau Lucia« 369, »der kleine Heinrich« 550 Sælhunde.

1863.

Vi komme nu til det sidste Aar, hvor vi (iaar undtaget) træffe danske Skibe prøve Hval- og Robbefangsten. Endnu i den Periode, vi have offret noget mere Opmærksomhed, havde til sine Tider indtil 30 Skibe været beskjæftigede med den, — nu var deres Antal sunket ned til 4. Flensborg, der engang sendte 9 Skibe til denne Fangst, var nu repræsenteret af de to: Fregat-skibet »Tidselholt« og Briggen »Genius«*), der kun

*) Ombord i »Genius« skete dette Aar paa Hjemveien en Krudt-Explosion, hvorved Capitainen og 8 Mand dræbtes og hele den øvre Deel af Agterskibet sprængtes fra hinanden. Skibet maatte søge Aalesund for at reparere.

hjembragte resp. c. 600 og c. 300 Robber, og Bornholm, der tidligere udrustede indtil 6 Fartøier, mødte nu kun med de to Barkskibe »Frederik VII« og »Frederikke Louise«, der erholdt resp. 950 og c. 1200 Robber, et Resultat, der næppe kunde bære de betydelige Omkostninger, slige Foretagender føre med sig. Skibene, der tilhørte Actieselskaber, bleve solgte, og skjøndt vi endnu i Monarchiet have endeel iishudede Fartøier, tænker Ingen paa atter at sende dem til Jan Mayn og Spitsbergen for at prøve Robbe- eller Hvalfangsten. De ere ogsaa for gamle og i det Hele for uskikkede dertil; men for at vise, at slige Foretagender endnu kunne betale sig, forudsat at man har nye og gode Skibe, helst forsynede tillige med Dampkraft, skal jeg tillade mig at meddele nogle Oplysninger om en anden Nations Udbytte af Robbefangsten i de sidste Aar.

Det var først i 1846 at Normændene for Alvor toge fat paa Sælhundefangsten. Dette Aar kom Capitain Svend Foyen af Tønsberg første Gang herop, og da han ikke var kjendt med Fangsten, var det naturligt, at han ikke fik noget stort Udbytte. 987 Sælhunde udgjorde hele hans Fangst, og han angiver selv sit Tab det Aar til 2000 Sp. Men hvad han ikke kunde, det lærte han. Han saae, hvorledes de Andre bare sig ad, han spurgte sig for, og trods det betydelige Tab, han havde havt, trods Alle raadede ham fra atter at begive sig ud paa et saadant Foretagende, see vi ham dog det følgende Aar atter paa Robbefangst; og saa god Nytte vidste han at tage af hvad han havde lært, at han det Aar vendte hjem med et godt Udbytte. Fra den Tid har han stadig, ifjor undtagen, været heldig, han har anskaffet sig nye, velseilende og smukke Skibe, og skjøndt han efterhaanden har svunget sig op til at blive en af de rigeste Mænd i Tønsberg, gaaer han dog endnu hvert Aar til Iisregionerne for at lede Fangsten ombord i sine Skibe. Jeg har talt med flere engelske Hvalfangercapitainer, der alle erklære

ham for den dygtigste og erfarneste Skibsfører i disse Farvande, og »the lucky man«, som de kalde ham, staaer i deres Øine uendelig høit over enhver anden Sømand, der befærder Vandene mellem Spitsbergen og Jan Mayn. Under hans Ledelse har Norge faaet sine dygtigste Sælhundejægere uddannede, og det er Elever af hans Skole, der føre de fleste norske Robbefangstskibe. Vi skulle nu see, hvad Udbytte disse Folk have bragt ud af en Forretning, som vi herhjemme betragte som mindre end lønnende.

Fra det søndenfjeldske Norge udgik paa Robbefangst*):

Aar.	Skibe.	Drægtighed i Com. L.	Bemanding.	Udbytte af Sælhunde.	Ialt.
1860	21	2331	996	48620 unge 19193 gamle	} 67813.
1861	20	2229	946	9334 unge 25825 gamle		} 35159.
1862	18	2046	864	29134 unge 17320 gamle	} 46454.

Den reelle Netto Indtægt af Udbyttet 1860 var (efter Fradrag af alle Omkostninger, Reparationer og 6 $\frac{1}{2}$ af Skibenes Værdi): 42,602 Sp., i 1862: 20,268 Sp. Derimod havde man i 1861 et Tab af 2942 Sp. For alle tre Aar tilsammen giver dette en Gevinst af 12,1 $\frac{1}{2}$ af Driftscapitalen. Udbyttet for de 6 heldigste Skibe i denne Periode (der skal kunne betragtes som et Medium af de senere Aars Fangst), bliver derimod pr. Skib 23,4 $\frac{1}{2}$ aarlig, eller, da Robbefangsten kun lægger Beslag paa Skibene fra Februar til, høit regnet, August, og de den øvrige Deel af Aaret kunne gaae i Fragtfart 23,4 $\frac{1}{2}$ for et halvt Aar. Enkelte Skibe have naaet et endnu heldigere Resultat, saaledes f. Ex. Briggen »Haabet« af Tønsberg, der i 1852 efter 10 Ugers Reise hjembragte

*) Efter »Norsk Morgenblad« for 1ste November 1862.

en Fangst af Værdi 27,000 Sp., i 1858 Skibet «Elieser», ligeledes af Tønsberg, der efter 6 Ugers Fraværelse hjemkom med en Ladning af Værdi 30,000 Sp., og i 1857 og 1860 Skibet »Sir John Franklin» af Holmestrand, der havde Sælkind og Spæk anslaaet for hver Reise til omtrent 25,000 Sp. »Eliesers» Udbytte 1865 og »Haabets» og »Sir John Franklins» i 1866 maa sikkerlig, med de høie Tranpriser, vi for Tiden have, have udbragt endnu mere.

Man behage at sammenligne Resultaterne for Aarene 1860—62 med hvad de danske Robbefangere have hjembragt i samme Periode. Sammenligningen vil sandelig ikke falde ud til vor Faveur, men muligviis kan der af den læres, hvilke Fordele tids- og hensigtssvarende Skibe have fremfor forældede og uhensigtsmæssige, og muligviis kan man dog ogsaa deraf, samt af hvad jeg i det Efterfølgende skal søge at vise, komme til at indsee, at Robbefangsten endnu ikke er saa lidet indbringende, at den ikke skulde kunne betale sig for danske Skibsrhedere. Vist er det, at den for en meget stor Deel beroer paa Held, men hvilken Forretning gjør ikke det? Hvad der en Tid er afgjort indbringende for Alle, vil snart blive saa exploiteret, saa udpiaint, at det ikke vil vare længe, inden det bliver en Tilsætning for Mange; men for den Deel, der holder ud, som tager de magre Aar med de fede, vil der dog meget ofte blive en god Efterslet. Denne Sætning, der gjælder i Almindelighed, vil sikkerlig ogsaa vise sig at holde Stik ved Robbefangsten. Saalænge de gode Aar varede, vare vi med, men da de onde kom, tabte vi Modet, hvorimod Normændene holdt ud, og nu høste de Fortjenesten. Jeg siger ikke dermed, at der nu atter er lutter gode Aar; thi tager man de norske Skibes Udbytte for ifjor, vil man see, at de fleste Rhederier have havt Tab; men sammenlægger man hermed Udbyttet for 1865 vil Resultatet vistnok blive, at af de Skibe, der begge Aar have været

paa Fangst, kun 4 eller høist 5 ikke have seilet nogen Gevinst op, eller endog bragt Tab, men ligesaa mange have sikkerlig ogsaa tjent dem selv mere end frie i denne Periode.

Hr. Capitain og Skibsrheder Svend Foyn i Tønsberg har, foruden en stor Deel af de Oplysninger, som dette Afsnit indeholder, og for hvilke jeg er ham meget forbunden, tillige velvilligst meddeelt mig en Fortegnelse over de norske Skibe og deres Udbytte i de sidst forløbne 2 Aar. Da jeg antager, den vil have Interesse for de fleste af Tidsskriftets Læsere, tillader jeg mig her at anføre den:

Skibets Navn.	Drægtighed Com C.	Hjemsted.	Fangst.	
			1865. Sælh.	1866. Sælh.
Skib Elieser*)	147½	Tønsberg	10327	330
Brig Iishavet	104	do.	3840	607
Brig Fremad	92	do.	5172	5736
Skib Isbjørnen**)	132½	do.	1500	100
Brig Norden	69½	do.	2633	811
Brig Haabet	113	do.	5475	10949
Brig Nordstjernen	121½	do.	1757	938
Brig Ronger	62	do.	2069	147
Brig Cito***)	92	do.	283	100
Skib Norske Bonde	112	do.	3360	1200
Brig Jan Mayn****)	111½	Christiania c.	4700	665

*) »Elieser«, Capt. S. Foyns Skib, forsynet med en Maskine paa 40 Hestes Kraft, hjemkom i 1865 allerede den 10de Mai. »Iishavet«, der var Nr. 2, først den 7de Juni; de øvrige Skibe i Løbet af Juni og Juli Maaned. »Eliesers« ringe Udbytte i 1866 skriver sig tildeels fra, at, 3 Dage efter at Reisen var begyndt, Nervefeber udbrød ombord og efterhaanden tvang $\frac{2}{3}$ af Besætningen til at søge Køien, hvorfor man i Utide maatte forlade Isen og retournere til Norge.

***) Forsynet med Hjælpemaskine paa c. 30 Hestes Kraft.

****) I 1866 solgt til Christiania.

*****) I 1866 solgt til Sandefjord.

Skibets Navn.	Drægtighed Com. L.	Hjemsted.	Fangst.	
			1865. Sælh.	1866. Sælh.
Skib Sir John Franklin	146	Holmestrand	8600	11000
Skib Harpun	146	Frederiksstad c.	500	ei udr.
Skib Polarstjernen	146	Frederikshald c.	1400	do.
Skib Skulda	146	Drammen	2250	1300
Skib Maria*)	146	Purmerenke (Holland)	3052	3700
Skib Nordpool*)	146	Harlingen c.	2300	ikke udrustet
Skib Stærkodder	146	Sandefjord	5800	665
Skib Professor Hansteen	101½	Tønsberg	ei udr.	6300

For Englands Vedkommende har Capt. W. Sellars, Fører af Hvalfangeren »Dublin« af Peterhead, meddeelt mig Oplysninger for 1865. Hr. Grosserer M. Melchior, Directeur for »det danske Fiskeriselskab«, er jeg Tak skyldig for Opgivelserne for 1866.

Skibets Navn.	Drægtigh. i Tons.	Bygget Aar.	Hjemsted.	Fangst.		Udbyttet 1866 udbragt til Tons Tran.
				1865. Sælh.	1866. Sælh.	
Skrued. Tay**)	455	1850	Dundee	c. 15000	19100	210
do. Narwhale	434	1858	do.	c. 16000		
do. Camperdown	424	1860	do.	c. 22000	22500	260
do. Polynia	358	1861	do.	c. 18000		
do. Victor	396	1848	do. var paa Hvalf. i Dav. St.			
					10500	120
do. Ravenscraig	588?	1853?	do.		8200	85
Skib Active	380	1852	Peterhead	c. 3000	5600	75
					og 3 Hval.	
Brig Alert	130	1853	do.	c. 200	i Davis St.	
Skib Columbia	308	1835	do.	c. 5000	5300	75

*) Skibene »Marie« og »Nordpool« høre vel hjemme i Holland, men føres af Normænd og fare, saavidt jeg veed, under norsk Flag.

***) Samtligere Dundee Dampere ere fuldriggede Skibe paa c. 80 Hestes Kraft. Endeel af dem ere ombyggede Seilskibe.

Skibets Navn.	Drægtigh. i Tons	Bygget Aar.	Hjemsted.	Fangst.		Udbyttet 1866 udbrægt til Tons Traa.
				1865. Sælh.	1866. Sælh.	
Skib Dublin	388	1845	Peterhead	1800	ei	udrust.
Bark Elena	282	1844	do.	forliste	paa	Hetland.
Skib Intrepid	434	1851	do.	c. 3000	Sælh. og 1	Hval
Skib Jan Mayn	337	1859	do.	c. 7000	1500	20
				og 3	Hvaler.	
Skib Mazinthien*)	408	1850	do.	c. 800	9200	110
				og 1	Hval.	
Bark Polar Star	215	1857	do.	c. 200	1460	20
				og 1	Hval.	
Skib Windward*)	321	1861	do.	c. 3000	7300	85
Bark Xanthus	217	1846	do.	c. 3500		
Brig Lord Saltoun	140	?	do.	c. 1000	2500	30
Bark Alexander						
Harvey	266	1840	Frazerburgh		1000	10
? Malnika	?	?	do.		1400	15

I 1865 var foruden de her omtalte endnu 8 andre Skibe paa Sælhundefangst under Jan Mayn. De vare hjemmehørende: Bremen 4, Kirckaldy (Skotland) 1, Hull 2 (heraf forliste det ene paa Island) og Holsteen (Elms-horn?) 1. Deres samlede Udbytte skal omtrent have været 14,000 Sæler. I 1866 mødte, saa vidt mig bekendt, kun 3 tyske Skibe paa Jagtpladsen.

Efter hvad vi have anført stiller altsaa Udbyttet af den europæiske Robbfangst under Jan Mayn i de sidste 2 Aar sig omtrent saaledes:

1865.

4 engelske Dampskibe	c. 71,000	Sælhundede.
11 — Seilskibe	c. 28,000	—
18 norske Skibe	c. 66,000	—
8 af forskj. Nationalitet	c. 14,000	—
41 Skibe tilsammen	c. 179,000	Sælhundede.

*) Skibene •Windward• og •Mazinthien• bleve i Vinteren 1865—66 forsynede med Hjælpeskrue i Lighed med Dundee Skibene.

1866.

6 engelske Dampskibe	c.	77,000	Sælhunde.
7 — Seilskibe	c.	19,000	—
16 norske Skibe	c.	49,000	—
3 tyske Skibe	c.	7000?	—
32 Skibe tilsammen		c.	152,000 Sælhunde.

Da denne Afhandling sluttedes, Marts 1867, var, saa vidt jeg havde kunnet bringe i Erfaring, ikke mindre end 17 Dampskibe afgaaede paa Robbefangst under Jan Mayn. De vare hjemmehørende:

Kjøbenhavn 1 («Thomas Roys»).

Tønsberg 2 («Elieser» og «Iisbjørnen»).

Dundee 10.

Peterhead 2 («Windward» og «Mazinthien»).

Aberdeen 1.

Bremen 1 (efter Forlydende skal dette Skib have en Kjøllængde af 140' og en Maskine paa 100 Hestes Kraft).

Foruden under Jan Mayn er der endnu et Sted i de arctiske Farvande, hvor Sælhunde aarligen dræbes i større Mængde, rigtignok ikke af Europæerne, men af Amerikanerne, nemlig langs Kysten af Labrador. Til de umaadelige Iismasser, de saakaldte «sea meadows», der hvert Foraar fra hele Baffins Bugten og Davis Strædet føres ned langs dette Lands Kyst, og paa hvilke Sælhundene yngle i Masse, seile hvert Aar i Marts Maaned New-Foundlands, Nova Scotias og Canadas driftige Fiskere (navnlig dog de første) for at gaae paa Fangst. Den bedste Robbeplads er i Nærheden af Belleisle Strædet, og til denne gjøre de da i Reglen med deres, til lisseilads byggede, skonnerttaklede Fartøier, aarlig 1 à 2 Reiser, hver paa c. 6 Uger. Udbyttet af denne Fangst udgjorde alene for New-Foundlands Vedkommende i de 6 Aar fra 1829—1834, de sidste, for hvilke jeg har kunnet faae nogle Angivelser:

1829:	280,613	Stk. Sælhunde og Hvalrosser.
1830:	553,435	— — —
1831:	748,735	— — —
1832:	538,000	— — —
1833:	437,964	— — —
1834:	400,920	— — —

Ialt altsaa 2,959,667 Stk. eller i Gjennemsnit aarlig 494,278. I 1834 udrustedes fra New-Foundland 122 Skibe af 10,952 Tons Drægtighed, og med en Besætning af 2,847 Mand til denne Fangst.*)

Udbyttet af Grønlændernes Sælhundefangst angiver Rink at være gjennemsnitlig c. 47,600 Stk. for Nord-Grønland og c. 42,400 Stk. for Syd-Grønland, altsaa ialt 90,000 Stk. aarlig.**)

Sælen, Sælhunden eller »Robben«, som den af Søfolkene i de arctiske Farvande almindeligviis kaldes med et for samtlige Nationer fælleds Navn, vistnok af hollandsk Oprindelse, findes overalt paa Drivisen lige fra Novaja Zembla og Spitsbergens Kyster rundt om Cap Farvel, langs Grønland til Labrador og New-Foundland, men ikke overalt og paa alle Aarstider i lige Mængde. De Arter, som hyppigst forekomme i Vestisen ere Sortsiden (*Phoca groenlandica*), Remmesælen (*Ph. barbata*), Klapmydsen (*Ph. cristata*) og den ringede Sæl (*Ph. hispida*), hvorfor det ogsaa ere disse, der dræbes i størst Mængde af de europæiske Robbefangere, som i Midten eller Slutningen af Februar forlade de respective Hjemsteder og sætte Coursen efter Jan Mayn (71° n. Br.,

*) I. Mathiesen: »Om Grønland«. Kbh. 1852, Pag. 10. R. Hamilton: »Proceeding of the R. Geographical Society«. London 1865. 4. Bd.

***) Rink: »De danske Handelsdistricter i Nord-Grønland«. Kbh. 1852, Pag. 98, samt »Grønland, geographisk og statistisk beskrevet«. Kbh. 1857.

8^o V. Lgd.). Kun sjeldent naae de imidlertid denne Ø, der i Reglen tidligt om Foraaret er omgivet af umaadelige Iismasser, som den arctiske Strøm sætter ned mod Kysten; men det er ei heller nødvendigt, da Sælhundene ikke skulle søges paa Land, men paa Isen. I Kanten af denne, mellem den 71de og den 73de Bredeparallel, er som oftest den bedste Jagtplads, skjøndt ogsaa ret gode Sælhundeplasser skulle findes nordligere, mellem 75 og 76^o Br., og undertiden sydligere, lige ned til 67—68^o Br., Alt afhængigt af Iislæget. Paa dette beroer det ogsaa, paa hvad Længde Jagten bliver drevet. I Reglen er det i Nærheden af Grw. Meridian, men det kan ogsaa være betydeligt østligere og vestligere. Capt. Foyen har saaledes underrettet mig om, at han engang har truffet Hundene paa 18^o V. Lgd., en anden Gang paa 6^o Ø. Lgd. I 1865 var Hovedskuepladsen for Slagteriet omtrent 10 Quartmiil SO for Nord-Enden af Jan-Mayn.

Den 22de til 26de Marts kaster Sælhunden Unger paa Isen; den gamle Hun ernærer dem omtrent til den 8de April, og, hvis ikke stærk Søgang driver dem ned, blive de liggende paa Isen omtrent indtil den 16de—17de April, da de begynde at gaae i Vandet, skifte Haar, og kun ustadigt søge Tilflugt til Iisflagerne, ligesom de ogsaa sprede sig mere over Terrainet, hvorfor det er af Vigtighed for Skibene, førend dette Tidspunkt indtræffer, at have naaet Jagtpladsen. Ankommen paa denne, gjælder det at faae Øie paa Sælhundene, der i større og mindre Flokke ligge paa Isen saa langt inde, at de, ved de udenfor liggende løse Skotser og Flager, ere beskyttede mod Dynningen og den voldsomme Søgang, der i Tilfælde af stiv Kuling opstaaer i selve Yderkanten af Isen, ved Søens Brydning mod denne, og der holdes derfor ombord i Skibene skarpt Udkig fra Veiret efter Dyrene, da der ofte kan være flere Miil fra Yderkanten til det Sted, hvor de findes. Capitainen, Styrmanden, eller en

anden paalidelig Mand holder derfor ogsaa ved slig Leilighed Tønden paa Toppen besat, og speider derfra med udmærket gode Kikkerter, der alene til det Brug medgives Skibe, og som ogsaa ere uundværlige Stykker ombord i en Robbefanger, ind ad Isen til, medens Skibet seiler langs Kanten af samme. Det er ogsaa en af Robbefangerne meget anvendt Trafik, at rette sig efter Søens Farve ved Bestemmelsen af Fangestedet, og de anføre, at hvor Havet har et lyst-grønligt Skjær, hvad der rimeligviis skriver sig fra utallige Mollusker eller andre Næringsstoffer i Vandet, have de altid godt Haab om at træffe Sælhunde i større Mængde.

Saasnart man bliver en Flok Sælhunde vaer, holdes øieblikkeligt ind i Isen efter dem, og nu gaaer det med Manøvrering og med Brasning, med Tilsætning og Bjergning af Seil, med Vendinger, Afholdninger og Tildreininger mellem de løse Iisskotser, af hvilke man snart tøner mod et, snart mod et andet, bestandigt indefter, indtil Isen er saa tæt, at den, trods al forceret Seilføring, ikke længer lader sig gennemseile. Her er det, at Dampen kan komme til at spille en ganske overordentlig vigtig Rolle, som alene kan sees af det Udbytte, som Dundee Damperen (see Side 544) fik i 1865 og ifjor, sammenholdt med det, de fleste Seilskibe hjembragte. Deels kunne Dampskibene, selv med god Vind, ofte trænge længere ind i Isen, og altsaa komme Hundene nærmere, hvad der er af overordentlig stor Betydning, deels, og det er det Vigtigste, ere de med contrair Vind og Stille Herrer over Situationen. I 1865 havde man saaledes i hele den bedste Fangeperiode bestandig nordvestlige Vinde (fra Isen), der gjorde det meget vanskeligt, ja næsten umuligt, for Seilskibene at trænge ind til de Steder, hvor Sælerne laae, medens Dampskibene derimod, med usædvanlig Lethed, naaede derind, og saaledes, da de ingen Concurrenter havde, gjorde en Fangst, hvis Lige næppe før er seet. De andre Aar, i hvilke

Dampen har været anvendt i Sælhundefangstens Tjeneste, har Forskjellen ikke været saa stor paa Grund af heldigere Vindforhold, ja to Dampere fra Hull, der i tre løbende Aar kom herop, fiskede endog saa godt som Intet, medens de fleste af Seilskibene gjorde ret gode Affairer; men derfor vil dog vist næppe Nogen paastaae, at Dampskibe ikke langt ere at foretrække til denne Fart. Imellem Seilskibene have naturligviis de større igjen et stort Fortrin for de mindre ved deres større Moment, som tillader dem at overvinde Hindringer i Isen, som de mindre maae vige tilbage for eller ikke kunne beseire.

Er Skibet trængt saa langt ind, som det kan komme, bjerges de Seil, der ere overflødige for ikke netop i paa-kommende Tilfælde at kunne have Commando over Fartøiet, og som ville være for vanskelige for de ombord-blivende saa Folk, undertiden kun 2—3 Mand, at regjere, og hele Besætningen, der i de fleste Robbefangere varierer fra 30—60 Mand, sætter i Skibets 6—9 letroende Baade, eller over Isen, hvis denne er fast, ind efter de udseete Offere.

Hvert Fartøi har en Besætning af 5—6 Mand, af hvilke den, der styrer, benævnes Harpunereren, de, der roe forreste og næstforreste Aare, 1ste og 2den Springer. Disse sidstes Opgave er det, saasnart Fartøiet lægger til et lisskots, hvorpaa der findes Sælhunde, øieblikkeligt at springe op paa dette og om muligt forhindre Dyrene fra at undflye, og man vælger derfor til denne Bestilling lette og hurtige Folk. Den øvrige Fartøisbesætning kommer saa hurtigt som muligt efter, men mindst 1 Mand bliver dog altid tilbage i Baaden for at holde Vagt ved denne. Hver Mand er forsynet med en Sælhundeknippel med Jernspids, samt Kniv til at flændse eller som det kaldes »afbufte» Sælhunden, og desuden haves i Baaden 2—3 Rifler, 1 Harpun med 12 Favne Line, Kikkert Compas, Vandanker samt en Sæk med Brød.

Støder man paa et Sted, hvor der findes en Flok Unger, der endnu ikke ere istand til at gaae i Vandet, thi i de første 2—3 Uger af Sælens Liv er den uskikket hertil, har man et let Arbeide. Man bibringer kun Dyrene med Kniplen et eneste Slag paa Panden, eller rettere over Næsen, og Døden følger øieblikkeligt efter. Saalænge der er Liv i nogen af dem, slaaer man væk, og man kan, hvis man er heldig, med en Skibs-Besætning i Løbet af nogle Timer nedlægge et Par tusinde Stykker. Er der ikke flere at dræbe, begynder man Afbufningen; Dyrene skjæres op i Bugen, Skindet skjæres løs om Poterne (Flagerne), og med nogle faa Snit skiller en dygtig Sælhundejæger Skind og Spæk fra Kroppen, hvilken sidste bliver liggende paa Isen, et Offer for Bjørnene og Søfuglene, medens de førstnævnte samlede bringes til Fartøiet og roes ombord, hvor de adskilles; Skindet for at saltes, Spækket for at styrtes i dertil indrettede Jernbeholdere eller Foustager.

Ikke saa let er Jagten, naar man har med gamle Sælhunde eller udvoxne Unger at gjøre; thi disse ere skye, kjende Faren og — kunne flygte. Seer man en Flok af disse Dyr liggende paa en Isflage, roer man med fuld Fart paa Chaluppen lige imod dem. Gjøre de Mine til at styrte sig i Vandet, begynder hele Besætningen i Baaden paa engang at skringe af fuld Hals, og Robberne, der blive grebne af Forbauselse over en dem saa ukjendt Lyd, opsætte da undertiden deres Flugt saa længe, at den bliver standset af deres Fjenders Kølleslag. Jeg har selv i Isen i Davis Strædet været med til en saadan Jagt paa nogle Klapmydser, der laae paa et Iskots, lige klare til at styrte sig i Vandet. Da vi imidlertid begyndte at skringe, reiste de sig paa Forbenene, opblæste den store Hudblære, de have paa Næsen, og stirrede paa os med deres store, brune Øine, da vi med Fartøiet kom roende imod dem. De havde ligefrem af Forbauselse glemt Tanken om Flugt. Idet vi stødte imod Isstykket, paa

hvilket de laae, gjorde de et Øieblik Mine til at gjøre Modstand, men da de saae os oppe hos dem paa Isen, faldt Modet, og de søgte at undgaae Døden ved at flygte. Det var imidlertid for seent. Nogle Slag i Hovedet med en Haandspage dræbte 2 af dem, og da vi maalte disse, holdt den ene $8\frac{1}{2}$ den anden 7 Fod i Længden.

Det er imidlertid ikke sjældent, at Klappmydsen, naar den mærker, at dens Flugt er standset, vender sig imod sin Fjende, og den kan da være en alt andet end behagelig Modsander, der, hvis den ikke bliver saaledes ramt af det mod den rettede Kølleslag, at den bedøves, kan tilrede sin Mand temmelig ilde, da den med Lethed kan overbide en Stok af en Arms Tykkelse. De mindre Sælhundearter søge derimod, naar de blive overrumplede paa en Isflage, altid deres Frelse i Flugten, og der skal en meget rapfodet Mand til at indhente en Robbe paa denne, selv om det gaaer hen ad en temmelig ujevn Flade. I Længden holder Ingen ud at løbe med en Sælhund, hvor uskikket dette Dyr end synes til denne Slags Bevægelse.

Endnu for nogle Aar siden, før Skydevaabnene bleve almindelige til Sælhundefangsten, kunde det let hændes, at man med Kniplen kunde slaae en Snees gamle Hunde paa en Isflage; nu er det kun sjældent. Nordmændene og Englænderne tillægge hinanden den tvivlsomme Fortjeneste, at have indført Riflen i Robbefangsten, og vist er det, at den her har gjort mere Fortræd end Gavn. Tidligere dræbte man dog hovedsagelig Ungerne, nu maae de Gamle holde næsten ligesaa meget for, og foruden de, som falde Jægerne i Hænde, blive mange anskudte og døe siden af deres Saar uden at komme Nogen til Nytte. Imidlertid er Riflen nu en Nødvendighed til Jagten og har i de sidste 15—16 Aar været anvendt af samtlige i Robbefangsten deeltagende Nationer. Det almindeligere Vaaben, som selv Englænderne betjene sig af, er den saakaldte Drammenske Bagladeriffel, et i sin

Construction meget simpelt Vaaben, fabrikeret af Bøssesmager P. Larsen i Drammen.*)

De norske Skibsrhedere holde utvivlsomt de bedste Folk, men de maae ogsaa betale dem derefter. Besætningen har, foruden Maanedspenge, der imidlertid ikke ere store, $\frac{1}{8}$ af Udbyttet til Deling, og Skytterne lønnes med næsten en Skippers Hyre, men det er rigtignok ogsaa Mænd, der fra Baad, paa 70—120 Alens Afstand, aldrig feile Maalet, selv om det er saa lille, som Hovedet paa en Sælhund. Det bedste Beviis paa, hvor opskræmmede Dyrene i den senere Tid ere blevne, er, at medens man endnu for faa Aar siden aldrig behøvede at skyde paa længere Hold end 20—30 Alen, da Robberne lode Jægerne komme sig saa nær uden at yttre Frygt, er man nu ofte nødsaget til at skyde i en Afstand af over 100 Alen.

Det Udbytte, man i Reglen faaer af de forskjellige Sælhunde, kan omtrent angives som følger:

100 Klapmydser give . . . 34 Tønder Tran,

100 gamle Sortsider give 25-26 — —

100 unge Sælhunde (paa deres Bedste) 15 Tdr. Tran.

I November 1866 noteredes Sæl-Tran i London til 47 £ 10 Sh. pr. Ton.

Have Skibene ikke været saa heldige at faae fuld Last, forlade de i Reglen Fangestationen (forudsat de ikke tillige skulle forsøge Hvalfangsten) i Udgangen af Mai. Nogle blive dog endnu Juni Maaned ud. De danske Skibe retournerede som oftest medio Juli, enkelte af Bornholmerne dog allerede i de første Dage af Juni.

*) Prisen paa et saadant Vaaben, bestemt til at udskyde en 15 lødig Rundkugle, er 14 Spd.; forsynet med Staalpibe koster en Bagladningsriffel af 4" Caliber 19 Spd. I de sidste Par Aar har man ogsaa til Robbefangsten begyndt at anvende Tændnaalsgeværer, der leveres fra bemeldte Larsens Værksted til en Pris af 28 Spd.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle »Retninger« ere misvisende naar ikke »(retv.)« er vedføjet.

B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Mai—Juni 1867.

Afsluttede den 30te Juni 1867.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse.

Ktp. Katoptrisk.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde		Høide	Farve, Form		
Danmark	Store Belt	Nyt Fyr paa Sprogø	B. hv. 2M.	hvidt	Lds.	3die	130	..	0	Dec	42	...	Vil blive tændt i Efteraaret 1868. Det nye Fyrtaarn vil blive bygget i Aarets Løb; naar Arbeidet paabegyndes, vil det gl. Fyrt. (nuvær.) blive flyttet 50 Fod NØ hen. Nærm. Bek. vil udgaae.
Holsteen	Elbmundingen	Elbens 3die Fyrskib	...	...	...	...	...	...	2det Fyrskib i NV $\frac{1}{2}$ V	...	...	...	er flyttet og ligger nu paa Sydsiden af Løbet. Alle Skibe maae nordenom det.
England	Østkysten, Humberfloden	Det lave Fyr paa Spurn Point forandres til	...	rodt	...	...	...	...	...	...	...	...	vil blive forandret d. $\frac{1}{3}$ 67, synligt fra SØ t. S til NV t. V $\frac{3}{4}$ V (gj. Nord), hvilken Retn. vil tage 1 Kabell. Nord for Grimsby Pier.
do.	Themsen	Det lave Fyr ved Orfordness forandres til	...	rodt	...	...	...	...	...	...	...	...	vil blive forandret d. $\frac{1}{3}$ 67 i Peilingerne fra NØ $\frac{1}{4}$ Ø indtil Landet og fra V t. S $\frac{3}{4}$ S — —
do.	Sydskysten, Kanalen	Ankrings Fyret v. Dungeness (vesterefter)	...	det røde	...	...	...	...	...	...	...	...	vises nu fra et Vindue i Taarnet under Fyret, forskjelligt fra det elektriske hvide Lys.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Frankrig	Vestk., Bis- kaiiske Bugt	Nyt Fyr paa Øen Noirmou- tiers, Pt. des Dames	F.	hvidt rødt	Lds.	..	108	2½ 1¾	0 Dec. N 47 0,7 V 2 13,4	50	4kant. rødt paa 2 Sider	tændt 1ste Gang 2½ 1867. Det røde Fyr lyser fra V t. N—S t. V ½ V det hvide Fyr lyser den øvrige Omkreds.
do.	Pertuis Breton	Nyt Fyr paa Pyn- ten Grouin du Cou	F.	hvidt	Lds.	..	90	2½	N 46 20,7 V 1 28,0	45	4kant.	c. 800 Alen SØ t. Ø ¼ Ø fra det store Fyr paa Grouin du Cou.
Spanien	Vestkyst	Sisargas Fyrene	....	røde	..	..	..	..	..	..	..	Av. a los naveg Nr. 15 1867.
do.	Østk., Mittel- havet, Valencia Bugt	Nyt Fyr ved Castello de Plana	F.	hvidt	Lds.	6	25	2¼	N 39 58,8 Ø 0 0,2	..	grønt	tændt 1ste Gang ¼ 1867, paa Fyr- passerens Huus, der er guult og flirkantet.
Italien	Vestk., Mittel- havet	Nyt Havnefy ved Spezzia	F.	hvidt	..	..	25	1½	..	..	Jern- soile	tændt 1ste Gang 2º 1867 paa den nye Mole ved "Marine Parade".
do.	do. Livorno	Nyt Fyr paa Meloria Banken	F.	rødt	Lds.	4	60	2¾	N 43 32,7 Ø 10 13.	..	....	tændt 1ste Gang 1½ 1867. Taarnet stauer paa Jernsoiler, rammende i Grunden c. 300 Al. sydfor Meloria Taarn, V t. N ½ N fra Livorno Fyr. paa Sydenden af Molen. Det er 42 Fod høit og blev tændt 1ste Gang 1½ 67 for at forhindre Feiltagelser mellem Livorno og Meloria Fyre. Misv. 15º V 1867.
do.	do.	Nyt Fyr fra Li- vorno Fyr- taarn	F.	hvidt	..	..	6½	..	..	..	..	for Enden af Dæmningen, der bygges. 2 Tønder ere udlagte 40 Al. uden- for Enden af Dæmn. eller 70 Al. fra Blinkfyret.
do.	Sydk., Sicilien	Palermo Molefy	....	....	..	..	..	..	..	..	..	vil blive tændt 1ste Gang 1½ 1867. Fyret viser hvidt mell. N t. V ½ V og Ø t. N ½ N og viser rødt mell. S t. N ½ S.
do.	Østk., Adria- tiske Hav, Lossini-Øen, Porto	Nyt Fyr paa Mortar Øen	F.	hvidt og rødt	Lds.	4	36	2¼	N 44 33,3 Ø 14 25.	25	rødt og hvid-	

no.	no.	Nyt Fyr paa	F.	hvidt	Lds.	4	309	3 $\frac{1}{4}$	N 37 57,3 Ø 16 12,6	hvidt	mell. SSV—Vest—Nord. Skal angive Retningen af Gargano Head. Misv. 12° V 1867.
		Santa Croce Klippen									tændt Iste Gang $\frac{1}{6}$ 1867.
do.	Vestk., Kalabrien, Messina Stræde	Nyt Fyr paa Kap Delle-Armi	F.	hvidt	Lds.	4	309	3 $\frac{1}{4}$	N 37 57,3 Ø 15 41.	Skant. hvidt	
do.	Sydk., Sicilien, Messina Havn	Ledefyret paa San Salvator	.....	.....	.....	.....	63	.....	.....	4kant. hvidt	flyttet $\frac{1}{6}$ 1867 til et nyt Taarn i det sydøstl. Hjørne af Fortet.
Grækenland	Joniske Hav	Fyret paa Argostoli	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	slukket paa Grund af Jordskjælv, men bliver formentlig atter tændt.
Rusland	Sorte og Azovske Havene	Alle Fyr ved Kysten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Det er Regel for alle Fyr, at naar der fra Taarnene ikke kan øines aabent Vande, slukkes de. Saa snart blot Horizonen er isfri, tændes de atter.
Kanada (Nedre)	Nordl. Atlanterhav, St. Lawrence Bugt	Nyt Fyr i Gaspé Bugt	F.	hvidt	..	..	39	.....	.....	.....	holdes tændt saalænge der er aabent Vande for at veilede Skibe mell. Sandy beach og den overfor liggende Kyst. Misviisn. 26° 20' V 1867.
Føreneede Stater	Østk., Nordkarolina	Nyt Fyr paa Royal Shoal Pamlico Sound	F.	hvidt	Lds.	4	33	2	.....	er hvidt og staaer i Grunden p. 6 à 7 Fod daglig Vd.	tændt Iste Gang $\frac{3}{4}$ 1867 istedetfor det tidl. Fyrskib, der er ind-draget. Det staaer paa den yderste SØ-Ende af Grunden.
do.	do. Sydkarolina, Pedee Floden	Nyt Fyr ved Georgetown	F.	hvidt	Lds.	4	73	3 $\frac{1}{2}$	N 33 13,3 V 79 10,9	hvidt, kegleform.	er bleven tændt igjen $\frac{1}{8}$ 1867.
do.	do. Florida	Fyret ved St. Augustine	F. B.	hvidt	Lds.	4	71	3 $\frac{1}{4}$	N 29 50,7 V 81 19,2	67 hvidt, m. sort Lant.	20" Mellemrum mell. Blussene. Paa N-Enden af Anastasia Øen, tændt igjen $\frac{1}{6}$ 1867.
do.	do.	Nyt Fyr ved Kap Canaveral	F.	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	tændt Iste Gang $\frac{1}{6}$ 1867. Er opført midlertidigt medens et nyt Fyr af Iste Orden er under Bygning.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form	
Forenede Stater	Mexikanske Bugt, Louisiana	Fyret paa Timballier Kay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	er ødelagt ved en Orkan og der- for foreløbigt slukket.
Vestindien (engelsk)	Belize Kysten, Bokel Kay	Fyret paa Bokel Kay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	er ikke længere tændt.
do. (do.)	Øen Dominique	Fyret Roseau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	er ikke mere paa Fort Young, men paa Yderenden af den nye Mole.
Afrika	Indiske Hav, Kap Kolonien	Fyret ved Port Natal	B. hvert Min.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	og ikke hverandet Minut. -Cape Argus-Meddelelse var altsaa den rette. See Hefte -1- 1867.
Arabien	Indiske Hav, Aden	Nyt Fyr paa Ras Mars- high	F.	hvidt	Lds. Iste	240	5	N 12 4,54 Ø 45 4,1	67	mørkt blaa Steen	er tændt. Taarnet er bygget paa den østlige Ende af Aden Halv- øen, og er et godt Mærke for øster- fra kommende Skibe. Vesterfra bliver det skjult af Forbjergtet Ras-Tye.		
Ostindien	Andaman Øerne, Ben- galske Bugt	Fyret paa Table Øen	.....	.....	.....	209	5½	N 14 12,5 Ø 93 17,7	91	rødt og hvid- stribet	Calcutta Exchange Gazette April 18, see Hefte Nr. 2. 1867, Marts— April.		
do.	Kina-Søen, Rhi- ouw Strødets Vestside . . 1)	Nye Fyr tændte paa Kleine Garras Øen	F.	hvidt	.. ..	117	2	N 0 6. Ø 104 21,5	..	..	..	..	..
	Østside . . 2)	Terkolei Øen	F.	hvidt	.. ..	40	2	N 0 58,7 Ø 104 19,5	..	..	..	..	..
	Vestside . . 3)	Saoe Øen	F.	hvidt	.. ..	117	2	N 1 4 5 Ø 104 10,9	..	..	..	..	paa yderste Østpynt af Øen.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Smaalandsfar- vandet	Vager	paa Veirø NV- Flak	7 Fod	3 Favne	4,500 Alen NNV $\frac{1}{2}$ V for Veirø Fyrtaarn	Hvid Stage og 1 Kost.
do.	Rødsand ved Laaland	Rød Tønde- vager til An- dudning af	..... •Østre Mær- ker•	.....	.....	Ladebygn. v. Aalholm Slot halvt fremme af Hestehave Skov	Rød Stage og sort Ballon.
do.	Svendborgsund Lunkebugt	Rød Tønde- vager	paa Turø Rev	.....	20 -	Indseilingen til Sun- det østerfra	istedetfor Prikken og paa samme Sted: Rød Stage og 1 Kost*).
do.	Kattegattel	Master af et Vrag	.....	.....	.....	Jernhatten i VSV, Glatvig hvide Klint i NV t. V $\frac{1}{2}$ V	
do.	do. Læso-Rende	Vragmærke	over et Vrag	.....	.....	Sæby Kirke i SV t. V $\frac{1}{2}$ V, Fladstrands Ka- stel i Nord	
do.	do. N. for Læso	Grund	Phønix	9 Fod	.....	$\frac{1}{2}$ Kml. fra Land med Østre Høisand i S $\frac{1}{2}$ V	er fundet i Oktober 1866 og hidtil ikke kjendt.
do.	do. Hirtsholmene	Vager	for Enden af Hirtsholms NV-Rev	20 -	22 Fod	Aasted Kirke lidt inde paa Nordenden af Leerbæk Skov og Byen paa Hirtsholm vel fri østfor Tyv- holm	har hvid Stage og 1 Kost. See forrige Hefte 2. 1867.
do.	do.	Vager	$\frac{1}{2}$ Kbl. ØNØ for den østl. Palle af Hirtsholms NØ-Rev	8 -	25 -	Frederiksh. og Flade Kirker overet med Hirtsholm og Kran- holm samt Sæby Kirke over det Høie-	har rød Stage og 2 Koste. Vagerne udlagte d. 16. Mai 1867.

uv.	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations
	Skagens NØ-Rev		Skagens NØ-Rev			er fortølet.	sort- og rødtribet Jernspids-tønde, der af Udseende er 4 Gange større end den forhenværende. Tønden er 11 Fod høi og har en 13 Fods Stage samt 6 Fod høi Ballon.
do.	Liimfjorden, Aggerkanal	Dybden paa	Havrevle Mellemgrund Fjordgrund	5½-5½ Fod 6½-7 - 4-3½-4 -	} 5½ Favne		ved Høivande. Overlods $\frac{6}{3}$. do. & $\frac{7}{6}$ 1867.
Slesvig	Flensborg-fjords Nordside do.	Vager	for Sydenden af Kragesand paa Nordend. af		4½ -	Landgrunden S for Broager Sand Kegenæs Fyrt. i Ø ½ N. Dybb. Mølle i NN ½ V	har Ballon. Om Vinteren Bøie med Stage og hvid Ballon.
do.	Sydsiden af Als	Rød Spids-tønde Rød Tønde p.	Kalkgrunden Bredgrunden (Syd- ende)	. . . . .	4½ -	Kegenæs Fyrtaarn N t. V, Dyttebøl Mølle V t. S ½ S	har sort og hvidtribet Op-staaende. 1 Kost. Om Vinteren Iisbøie med Stage og Kost.
do.	do.	Rød Spids-tønde	do. (Nord- ende)	. . . . .	3½ -	Kegenæs i NV t N	Om Vint. Iisbøie med Stage og Kost.
do.	Slimunding	Sort Bøie	ved Slisand	. . . . .	3½ -	Slimynde Fyrtaarn i SV ¼ S	med Ballon. Om Vinteren Iis-bøie med Stage og Kost.
do.	Egernsfjord	Rød Flaske-tønde	v. Stollergr. N-Ende	. . . . .	4½ -	Bülk Fyrt. S t. V ¼ V, Wabs Mølle i V t. N ½ N	med Kost. Om Vinteren Bøie med Stage og 1 Kost.
Holsteen	Kielerfjord	Sort Spids-tønde	Kleverberg Sand	. . . . .	4½ -	7000 Fod Ø ¼ S for Bülk Fyrtaarn	med Kurv.
do.	do.	Hvid Tønde	Labøe Sand (nordl.)	. . . . .	5 -	Bülk Fyrtaarn i N t. V, Fredriksort F. i SV ½ V	med 2 Balloner. Om Vinteren Bøie med Stage og 2 Koste.
do.	do.	Hvid Tønde	do. (sydl.)	. . . . .	5 -	Bülk Fyrtaarn i N ¼ Ø, Fredriksort F. i SV ½ V	med 1 Ballon. Om Vinteren Bøie med Stage og 1 Kost
do.	do.	Sort Bøie	paa Strander Grasberg	. . . . .	5 -	Bülk Fyrt. N t. Ø ¾ Ø, Dänischhagen Kirke i V t. N	sort Stage og Kost.
do.	Femersund (Indløb nordfra)	Sort Flaske-tønde	Grossen- brode Rev	. . . . .	20 Fod	Grossenbr. Kirke i SSØ, Heiligen- hafen Kirke i V t. S	med 1 Kost.

*) I forr. Hefte (2) er anført Ballon, for hvilken der dengang havde Minist. Ordre.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Holsteen	Femernsund (Indløb nord- fra)	Bøie	den østlige Ende af Grossen- brode Rev	.....	18 Fod	Grossenbr. Kirke i St. V $\frac{1}{2}$ V, Heiligen- hafen Kirke i V $\frac{1}{2}$ S	med Kost. Eens Vinter og Sommer.
do.	do. (Indl. syd fra)	Rød Tønde	.....	.....	16 -	Burgtiefe Lodsh. i NØ t. Ø, Flügge Skov overet med Strukamp Odde	har sort Ballon. Om Vinteren Bøie med Stage og 1 Kost.
Sverrig	Ølands Lods- station	Vagerne paa	Schetgrunn. Seglings- kubben Fjord- grunnan Bastøgrund	.....	.....	.....	faaer Kost istedetfor Prik. faaer Prik istedetfor Kost. faaer hvidt Flag med rød Spunds istedetfor heelt hvidt.
Rusland	Finske Bugt	Stang- mærket	.....	.....	.....	paa Nordenden af Svartholm	er nedlagt.
do.	do	do.	Delfins- grund	20 Fod	.....	Kivikasi i S $\frac{1}{2}$ V (retv.), Lilvehaksi Ø, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. nær Brandø	mellem Enskaer og Nystad.
do.	do.	Kost ved	Ponsalagr.	12 -	.....	300 Al. V for Skutskær	Wasa Lodsdistrikt.
do.	do.	do.	Skutskærgr. i	Vdskorp.	.....	i Nærh. af Skutskær	
do.	do.	Stangmærke	Borisgrund	12 Fod	.....	Syd for Øen Kello	Uleaborg Lodsdistrikt.
do.	do.	Kost ved	Ulugrund	6 -	.....	Vest for Carlølandet	
do.	do.	Vager med hvidt Flag	Lensgrund i	Vdskorp.	.....	
do.	do.	Vager paa	Sytine- grunden	27 Fod	.....		rød og hvid, har Ballon paa Toppen.
do.	Indseilingen til Sveaborg	Mærker paa	Latto Grund	.....	.....		Prik istedetfor Kost
do.	do. Åbo Skærg.	do.	Erikvalla do.	.....	.....		do. — do.
do.	do. Erata Fjorden	do.	Koa Estre Gr.	.....	.....		Kost — Prik
do.	do. Stora Box- holm Øen	do.	do. Vestre do.	.....	.....		Prik — Kost.
do.	do. Bottenhav	1 Prik m Kost	Molis Grund	7 Fod	.....	100 Favne SSV (retv.) for Kummelsgrund	Ræfso Lodsdistr. Grunden strækker sig 25 Fv. fra NØ — SV.

do.	do.	1 Træbaake	grund			enden af Hidsilla	
do.	do.	1 Prik m. Kost	Kap Steinort	5 Fod			er trekantet med Kugle paa Toppen.
do.	do.	1 do. do.	Hvita Mærren	11 -		200 Fv. i retv. Øst fra NØ-Odden af Holmen Torgrund	Brandø Lodsplads.
do.	do.	1 do. do.	Torngrunds østre Green	6 -		100 Fv. retv. SØ t. Ø for Holm. Kummelgr.	Yærudskærs Lodsplads.
do.	do.	1 do. do.	Kummelgr.	6 -		100 Fv. retv. SØ fra Holmen Truthållan	
do.	do.	1 do. do.	Slåtten	6 -		I Løbet mell. Utö og Sunö	Åbo Skærgaard.
do.	do.	1 Prik uden Kost	Ormskærsgr.	20 -		700 Fv. i retv. S for Truthålsgrund	Ritgrunds Lodsplads.
do.	do.	1 Prik m. Kost	Ensten	1 -		300 Fv. i retv. N for Truthålsgrund	
do.	do.	1 do. do.	Nygrund	2 -		200 Fv. VNV (retv.) for Botkelöen	
do.	do.	1 do. do.	Rödgrund	i Vdskorp.		1000 Fv. NV t. N (retv.) for Rödgrundsskær	
do.	do.	1 do. do.	Gammelgrund	18 Fod		Sidby Lodsplads	istedetfor rødt Flag. Wasa Lodsdistrikt.
do.	do.	Rødt Flag m. hvid Spunds	Rockabollsgr.	7 -		Bergö Lodsplads	} forandrede til Stangmærker. Wasa Lodsdistrikt.
do.	do.	Prikken	Nygrund				
do.	do.	do.	Ledstensgrund				
do.	do.	do.	Uddgrund				
do.	Finske Bugt, Koporskaia Bugt	Rød Vager p.	Dimanstein	3 Fod	7 Favne	paa Sydenden af Gr.	
do.	do.	Vager paa	Nekmansgr.			- do. - do.	De Grunde, der skulle passerer: paa Nordsid.: hvide Mærker, p. Syds. røde Mærker, p. Østs. hvide m. røde Flirk. og Striber, paa Vestsid. røde med hvide Flirk. og Striber. Kostene: opad bundne p. Nord- og Østs., nedad b. p. Syd- og Vests.
do.	Kronstadt og Nevaen	Mærker paa	landløse Grunde				

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Rusland	Kronstadt og Nevaen	3 Vagere paa	Peterhof	.....	.....	danne Undtagelse fra den almindel. Regel	
do.	Sorte Hav, Dniestr Floden	Vrag	af et Skib	8½ Fod	.....	ligger i 22 Fod Vand i Kanalen	en rød Vager lægges ved Vraget.
do.	Kanal Tsare- grad	do.	do.	.....	.....	kastet op paa Stran- den tæt ved den sorte Bøje	Vraget er synligt.
do.	Azowske Hav, Dniepr Liman	Bøier og Tønder	.....	.....	.....	.....	naar Grundene skifte udgaar der strax Bekjendtgjørelse.
do.	Azowske Hav	Baa ke paa	Halvøen Tem- ruk	35 Fod høi	.....	N. Br. 45° 20', 2 Ø. Lgd. 37° 21', 6	atter opsat. 6 horizontale Tvær- stræbere paa Toppen; i 3 Kt med Spids opefter.
Holland	Nordseen, Brouwers- haven Seegatt	Stor Tønde p.	Schaar Grunden	.....	4 Favne	N. Schouwens Fyr SØ ½ Ø, Schouwens Dreiefyr V t. S ¼ S	tidligere laae der en lille hvid Tønde.
England	Østk., Pakefield Gateway	Bøien do.	•S. Newcome• •East Barnard•	.....	2½ - 4 -	flyttet 2¼ Kbl. i Syd do. 2¼ - i NNØ	} Pakefield Gateway er blevet smallere og nu kun 3½ Kbl. i Bunden med 15 Fod. De røde Lys fra Kensingland rettes efter Løbet.
do.	Vestk., Cardiff Sandene	do.	•NV-Spit•	
do.	do.	do.	•Ranie Spit•	.....	.....	flyttes NNØ 1 Kbl.	bliver sort og hvid vertikalt- stribet.
do.	do.	do.	•V-Cardiff•	.....	.....	do. Nord 2½ -	faaer Stang og Triangel.
do.	do.	do.	•Wolves•	.....	.....	do. Vt. N ½ N 1 Kbl.	bliver rød.
do.	do.	do.	•Mackenzie Shoal•	.....	.....	do. Vest 1 Kbl.	
do.	do.	do.	•New Patch•	.....	.....	flytt. NØ t. Ø ½ Ø 2¼ Kbl.	bliver rød- og hvidtærnet.
do.	do.	do.	SV-Patch	.....	.....	do. NØ t. Ø ¼ Ø 2¼ -	faaer Stang og Ballon samt rød - og hvid-bøje-Striber

		do.	Welsh Hook	do. Ø ½ N 8 Kbl.	bliver rød- og hvidtærnet.
do.	do.	Ny sort Tønde	•Middle Cardiff	4 Favne	paa Cardiff Rhed
do.	do.	Ny sort- og hvidtærnet spiral Tønde	•Cardiff Spit	3 - L. V. Sp. T.	Monkstone Baake i S t. V ½ V 1, 1 Kml.
do.	do.	Ny rød- og hvidstribet Tønde	•Middle Hook	4½ Favne	midt imellem Welsh Hook og SV-Patch Boierne
do.	do.	Bøien	•Cardiff Hook		bliver sort.
do.	do.	do.	•Ø-Cardiff		- rød Spidsbøie m. St. og Ball.
do.	do.	do.	•Nash Swatchway		- sort- og hvidstribet.
do.	do.	do.	•Breaksea		- do. - do. tærnet.
do.	do.	do.	•V. Culver		- sort- og hvidstribet Spidsbøie med Stang og 3 Koste.
do.	do.	do.	•East Culver		bliver rød- og hvidstribet Spidsbøie med Stang og Triangel.
do.	do.	do.	•V. Usk		bliver rød- og hvidtærnet.
do.	do.	do.	•East Usk		- rød.
do.	Sydk., Ower Sand, Boulder Bank	Sort Spidstønde	•Boulder	10 Favne L. V. Sp. T.	Nab Fyrskib i NV, 6, 3 Kml., Owers Fyrskib i SØ ½ Ø, 6, 3 Kml.
do.	do. Spithead	Vragbøie paa et Vrag Bøie	ved Horsesand	2½ Favne	4 Kbl. N t. Ø. ½ Ø fra Sandet
do.	Weymouth Rhed		paa Enden af Havnemolen		Vraget staaer 3 Fod over Vand. Misv. 21° V 1867.
do.	Kanalen, Landsend	Klokkebøiev.	•Rundlestone		istedetfor Fyrene (see A) Fyr).
do.	do.	do.	•Manacles		1½ Kbl. SV for Grunden
do.	do.	do.	•N. Kish		Samme Sted som de tidligere Bøier forandres
Irland	Østk., Kish Bank	Bøien	•N. Kish		sort med Stang og Ballon. Paa samme Sted som Spidstønden.
do.	do.	do.	•Middle Kish		Disse 2 Klokkebøier ville blive udl. i Løbet af denne Sommer.
do.	do.	do.	•S. Kish		bliver Kish Bank I. Sort Spidstønde med Ballon.
					bliver Kish Bank II. Sort.
					bliver Kish Bk. III. Sort Spidstønde.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Irland	Codlingbank	Bøien	•Codlingbank•	.....	.....	flyttes 2 Kbl. i N. t. V 3 V	bliver sort- og hvidstribet.
do.	Indiabank	do.	•India bank•	.....	.....	flyttes midt for India Bank	- sort- og hvidhorizontal- stribet Spidstønde.
do.	Arklowbank	do.	•N. Arklow•	.....	.....	.....	bliver rød med Stang og Ball. Nr. 1.
do.	do.	3 nye Tønder	.....	.....	.....	paa Banken	blive lagte i lige Distance mell. N. og S. Arklow Bøierne.
do.	do.	Bøien	•S. Arklow•	.....	.....	forandres	bliver rød Spidstønde Nr. V.
do.	Blackwaterbk.	do.	•N.Blackwater•	.....	.....	do.	- sort Spidstønde med Stang og Ballon Nr. 1.
do.	do.	2 nye sorte Tdr.	.....	.....	.....	.....	blive lagte mellem Ydertønderne paa Banken.
do.	do.	Bøien	•S.Blackwater•	.....	.....	forandres	bliver Spidstønde med Stang og Ballon mrk. Blackwater 4.
do.	do.	do.	•N. Long Bank•	.....	.....	do.	til rød Spidstønde med Stang og Ballon mrk. Long Bank 1.
do.	do.	Ny rød Tønde	v. Long Bank	.....	.....	midt paa Long Bank	mrk. Long Bank 2.
do.	do.	Bøien	S. Long Bank	.....	.....	forandres	til rød Spidstønde uden Stang og mrk. Long Bank Nr. 3.
Normanniske Øer	Øen Jersey	Ankerpladsen paa Nordk.	.....	.....	.....	Baie Bouley	danner en sikker Rhed for alle Vinde fra ØNØ—St. Ø.
do. Frankrig	do. Dunkerken	Grunden Barren	Shamrock	9 Fod kun 2 Fod	.....	..... ved L. V. Sp. T.	opdaget i 1866.
Italien	Genua Havn	2 Tønder med røde og hvide Striber	i Inderhavnen	.....	.....	.....	I Reglen 16 Fod. Paa Rheden ingen Risiko, fortrinlig Holdebund. Holdes om Styrbord ved Indseilingen. Om Natten tændes røde Lygter paa dem, ligesom en hvid Lygte paa en Ponton, der holdes om Bagbord.

do.	Neapel	Bøie	paa Rheden	.....	i 6 Favne	Havnefyret i Vest, Carminer Kl. i N 40 Ø	er hvid.
do.	Adriaterhav	Grunde	Store Brioni: Orsero Levanghe Galera Lille Brioni: Gironda Gaza Zompin	} 4 til } 7 Fod			I Passagen, saavel mellem Store Brioni og de 3 efternævnte Klipper som mellem Lille Brioni og dens 3 Klipper, kan man risikere at træffe Dybder som anført. Skibe, der stikke over 16 Fod skulde gaae idetmindste 6 Kabell. Vest om Øen Gaza paa Grund af Astora Revet.
do.	do.	ILøbene mell.	Fastlandet og Colonna Havn kan findes:	17 Fod	.....	1 Kabell. NØ $\frac{3}{4}$ N for Klippen Porer.	
			do.	24 -	.....	6 Kabell. NØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for samme.	
do.	do.	Grund	do.	28 -	.....	11 $\frac{1}{2}$ Kabell. V t. S $\frac{1}{4}$ S for samme.	
Tyrkiet	Dardanellerne (vestl. Indlob)	Grunden	Jeni Shehr	.....	.....	Den indre Port paa Fortet i Chateau d'Europe holdt til yderste vestlige Kant af Slottet giver c. 15 Fv. og klarer Alt. Tonernes Varighed er 4 Sek. og Opholdet 24 Sek.	Undersøgt af Fransk Krigsskib «Prométhée». Dens Beliggenhed har viist sig fuldstændig rigtig.
Førene Stater	Nordlige Atlanterhav	Taagehorn v.	Fyret Pt. Judith	.....	.....	.....	begyndt $\frac{1}{2}$ 1867. Det er en Varmluftsmaskine (kalorisk) der arbejder her.
Sydamerika	Fransk Guyana, Cayenne	.....	.....	.....	.....	.....	Man maa med Dampskib nu hellere anduve Le Connétable, da den er synlig i større Afstand og man er fri for at lodde. Passe vel paa Strømmen og paa Revene, der bryde 5 Kml. NNV for Klippen. Lodserne boe paa le Père. Ikke stole formeget paa Fyrene ved Kysten.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	pan Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Ostindien	Chinesiske Hav	Nærmere Be- stemm. af	Flat Island	.....	.....	8—12 Fod over Vd. N Br. 11° 4' Ø. Lgd. 115° 16'	Øen er en 1½ Kml. lang i Ø og V og er i nyere Kaart betegnet med *.
do.	do.	Koralrev	nærved do.	i Vand- skorpen	.....	N. Br. 11° 1' Ø. Lgd. 114° 54'	samme N. Brede, men 115° 42' Ø. Lgd. opgivet af Kapitain A. F. Møller. Børs. Hall. 14. Mai 1867.
Japan	Vestkysten af Kiuscio Øen	Blindt Skær	indenfor Wil- son Øen	9-12 Fod	.....	3 Kml. indenfor Øen. NØ-Pynten af Wilson Ø NNV, S- Pynten af Wilson Ø VSV, N-Pynten af Kokosima ØNØ.	Opdaget af engelsk Krigsskib *Ser- pent* Comd. Bullock R. N. Den slæbte over Klippen med regel- mæssige Lodskud af 6 Fv. paa begge Sider (Naut. Magaz. Mai 1867).

Juli—August 1867.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede Og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o	Dec.	Hoide	Farve, Form	
Sverrige	Bohusbugt, Wäderörerne	Nyt Fyr paa Wäderöbod	*) Afveckl. B.	rodt og hvidt	Lds.	2	108	3 $\frac{1}{2}$	N 58 32,7 Ø 11 2,5	..	af Jern, rodt	vil blive tændt 1ste Gang d. 22 Septbr. 1867. Stokholm, $\frac{1}{3}$ 67. (See Hefte 2).	
Holsteen	Elben	Flydefyret ved Schulau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	ved sort Tænde Nr. 9.	..	.....	vil d. 1 Oktober blive flyttet til vedf. Plads paa Sydsiden af Farvand- det. Alle Skibe skulle norden- om det. See B).
Irland	SØ-Kysten, St. Georgs Kanal, Waterford	Nyt Fyr i Wa- terford Havn (Point of the Spit of Passage)	F.	rodt	..	..	..	..	7 Kml. in- denfor Ind- løbet til Havnen	..	staaer paa 7 Jern- søiler.	tændt 1ste Gang d. 15 Aug. 1867. Bliver først synligt naar man er $\frac{1}{2}$ Kml. forbi Duncannon Fort og haves i NNV $\frac{1}{2}$ V, 1 Kml. Det holdes lidt om Bagb. og passeres i $\frac{1}{2}$ Kbl. Afst. (Misv. 24 $\frac{1}{2}$ V 1867).
Italien	Adriaterhav	Nyt Fyr paa Kap Otranto	F.	hvidt	Lds.	4	196	3 $\frac{1}{2}$	N 40 6,4 Ø 18 30,6	65	hvidt ov. Fyr- bol.	tændt 1ste Gang d. 15 Juli 1867. Staaer paa den yderste Spids af Landet.	
do.	do. Taranto Havn	Nyt Fyr paa Øen San Paolo	F.	hvidt	Lds.	5	66	2 $\frac{1}{2}$	N 40 26,3 Ø 17 10,2	32	Skant., ov. hvidt Fyr- bol.	tændt 1ste Gang d. 15 Juli 1867 (istedetfor det hidtilværende mid- lertidige Fyr).	
Brittisk Amerika	Ny Brunswick, Fundy Bugten	Fyret paa Gannet Rock	FB.	hvidt	Lds.	4	..	..	N 44 30,6 V 66 47,0	..	.....	tændt paany 1ste Gang d. 1ste Aug. 1867 efterat have været slukket fra d. $\frac{9}{7}$ d. A. paa Grund af For- andring. Det er F i 45", Mørkt i 5", B i 5" og Mørkt i 5".

*) Hvidt B. 9". Mørkt 21". Rodt B. 9". Mørkt 21".

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer.	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	0 Dec.	Høide	Farve, Form		
Brittisk Amerika	St. Lawrence Bugten, Pr. Edwards Ø	Nyt Fyr paa East Point	F.	hvidt	Lds.	..	130	4½	N 46 27,2 V 61 58,2	60	hvidt, Skant.	tændt 1ste Gang d. 10 Juli 1867. Staaer 300 Al. fra Pyntens Sydside.	
Førene Stater	Ny-Jersey, Little Egg Harbour	Fyret paa Tuckers Beach	FB. B.	*)	Lds.	4	..	3	N 39 30,3 V 74 16,8	..	hvidt	tændt Igjen d. 20 Juni 1867. (Misv. 8° 45' Ø 1867).	
do.	Nord Karolina, Pamlico Sund	Nyt Fyr paa Pamlico Point	F.	hvidt	Lds.	4	36	2½	.....	..	.....	tændt Igjen 1ste Gang d. 30 Juni 1867 efter endt Istandsættelse.
do.	Texas	Nyt Fyr p. Low Island, Aran- sas Pass	F.	hvidt	Lds.	..	64	3	N 27 51,8 V 97 2,9	..	rødt	tændt 1ste Gang d. 15 Juni 1867. Med Fyret i retv. N 42 Ø sees det imellem Passerne, dog bør Lods tages, da Barren skifter.	
Ostindien	Sundæerne, Celebes	Nyt Fyrskib paa Macassar Rhed ved Revet Ly-Ly (Laë-Laë)	F.	rødt	..	..	18	¾	.....	..	.....	Er tændt (naar, ikke angivet). Fyr- skibet har 1 Mast og er fortoiet 1 Kbl. Syd for Revet med Vager p. Taka Pienjieng i S 10 V } retv. Lozaria hvide Grav i S 86 Ø } Macassar Fyr i N 50 Ø } Naar der fra Fyrskibet ringes med Klokke, stryges Fyret for at renses.
do.	Bengalen, Østkysten, Pondichery	Fyret ved Pon- dichery istedetfor dette: 2 Havnesyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	odelagt ved Ildsvaade. Slukket.
Arablen	Indiske Hav, Aden	Fyret p. Ras Marshigh	.....	.....	.....	.....	.....	1¼	N 12 45,4 Ø 45 4,1	.....	.....	skulle veilede til Ankerpladsen. ved Trykfeil stod i forr. Nr. anført N. Br. 12° 4' 54 (see 3. Hefte).

B) Sømærker (Vagere, Bøler), Landmærker (Baaker, Varder), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed.	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark		Nyt Løb til . . Køst paa . . .	Stege med Østsiden af Løbet	9 Fod		Østkanten af Ulfs- hale Skov til Nordk. af Lindholmen og Stavreby Kirke til Østk af S midstrup Kohave (det sidste bruges foreløbigt gj. Løbet sydfra)	Dette holdes indtil nogle Træer paa Borren paa Møen trække til Køster Færgohuse, hvorefter, for at gaae Øst om Bredeø, hvor der er dybest: den vestre Skor- steen paa Nyords Kro holdes i et •Hak• i Byen. Dette Mærke holdes indtil Rydahls Huus paa Sjæll. trækker N. f. Baleskov, hvorefter styres ad Høleskovs- kosten. (Overlods 19 Juli 1867).
do.	Støre Belt	Over Vraget af en Jagt	i Sejerdybet	er nu 6 Fv. 1 Fod		Værø i SV $\frac{1}{2}$ V, Seierø Fyrt. i SØ $\frac{1}{2}$ S, 2 Kml. Ø t. N $\frac{3}{4}$ N for det Grundeste af Mar- thas Flak	bekj. ved Skr. fra Overlods 7 67, er nu uskadeliggjort ved For- anstaltning af F. & V. Insp. Skonn. •Thurah•.
do.	Kattegattet	} Mast af et Vrag Vragmærket	ØNØ for Jern- hatten	er nu 8 Fv.			er nu uskadeliggjort ved For- anstaltning af F. & V. Insp. Skonn •Thurah•.
do.	Lille Belt		Mærketræet	p. Hesnæs			er borttaget	der tidligere er omblæst, er d. 3^{o} d. A. erstattet med en 16 $\frac{1}{2}$ Fod høi Spire m. Ballon.
Sverrig	Alle Kyster	Rednings- Stationer	v. Fiskerleierne:				
do.	Kattegattet	1)	Smøgen			Bohus Skærgaard, nærved Hallo Fyr	med Redningsbaad.
do.	do.	2)	Kärringø			do.	- do.
do.	do.	3)	Klädeshol- men			Bohus Skærg., nær Paternoster Skær	- do.
do.	do.	4)	Torekov			ml. Halland og Skåne	- Raket-Apparat.

Stat, Lænd	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvort Mærket ligger		
Sverrig	Alle Kyster Kattegattet	Rednings-St.	v. Fiskerleierne:			Skeldervik Sydstrand, 1 Mi. Ø f. Kullens Fyr	med Raket-Apparat
do.	do.	5)	Arildsläge			1 Mi. S for Kullen	- Redningsbaad.
do.	do.	6)	Höganäs			2 Mi. N for Helsingb.	- do. og Raket-Appar.
do.	Østersøen	7)	Wiken			Sandhamn Østk.	- do. do.
do.	do.	8)	Byen Mälar- husen			½ Mi. S for Cimbris- hamn	- Raket-Apparat.
do.	Calmarsund	9)	Fiskerleiet Brantevik				- Redningsbaad.
do.	Øland	10)	Stad Calmar			SØ-Kyst af Øland	- do.
do.	Gottland	11)	By Gräsård			do. do.	- do. og Raket-Appar.
do.	do.	12)	Fabludden			Nordk. af Fårö	- do.
do.	do.	13)	Ekeviken				
Rusland	Kronstadt Bugt	Mærker til..	Oplodning				føre Koste under Fløiene for at skjelnes fra Lodsmærkerne.
		(Vagere)					
Holsteen	Elben	Hvid Tønde.	Nr. 2			Imell. Schulau Fyr- skib og Tønde Nr. 3 (den hvide)	Bliver udlagt d. $\frac{1}{10}$ 67, samtidig med at Fyrskibet flyttes (see A).
England	Nordsøen, Yar- mouth	Bøien ved	South New- come		14 Fod L. V. Sp. T.	Lowestoft K. Sp. Nt. Ø ½ Ø, Kensingland Fyr NV 1 Kml.	er flyttet ½ Kabell. NØ t. Ø hen.
do.	do.	do.	S-Corton Spit		16 Fod	Corton Kirke i NV ¾ V, St. Johns K. i SV L. V ½ V	do. 2½ Kabell. SØ ½ S hen.
do.	do.	Ny Bøie	Middle Cor- ton Spit		18 -	Lowestoft lave Fyrt. i SV, S-Corton Spit Bøie i SØ ¾ S, 5½ Kab.	udlagt mellem SV-Corton og S- Corton Spit Bøierne. Den er sort- og hvidstribet.
do.	do.	Bøien	N-East Cor- ton		4½ Favne	Lowestoft K. SV t. V ¼ V, Corton Fyrskib S t. Ø ½ Ø, 1,7 Kml.	er flyttet 2 Kabell. N ¼ Ø hen.
do.	do.	do.	N-Corton		4½ -	St. Nicholas K. N t. V ½ V, S-Scroby Bøie i Ø	do. 1½ Kabell. N t. V ½ V hen.

do.	do.	do.	S-Scroby Spit	.....	8 -	St. Nicholas Fyrskib i NNV $\frac{3}{4}$ V, Corton høie Fyrt. V t. S $\frac{3}{4}$ S	er flyttet 1 Kabell. NNV $\frac{1}{4}$ V hen.
do.	Østkyst, Yarmouth	do.	Scroby Elbow	.....	10 $\frac{1}{2}$ -	S-Siden af S� Hosp. V t. S $\frac{3}{4}$ S, St. Nicholas Fyrsk. St. V, 2, $\frac{1}{2}$ Kml.	do. 1 $\frac{1}{2}$ Kabell. N $\frac{3}{4}$ V hen.
do.	do.	do.	N-Scroby	.....	5 Favne	Winterton K. i NV (vestl.), Cockle Fyrskib V t. N, 1 $\frac{3}{4}$ Kab.	do. 1 $\frac{1}{2}$ Kabell. N t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø hen.
do.	do.	do.	N-Gaistor	.....	7 $\frac{1}{2}$ -	Vandv�rkets Skorst. V t. S, Cockle Fyrskib i NØ $\frac{1}{2}$ N, 1, $\frac{1}{2}$ Kml.	do. 1 Kabell. Ø t. N hen.
do.	do.	do.	S. E. Cockle	.....	5 -	Gorleston Syd-Mølle overet med Nels Mon. og i SSV $\frac{1}{2}$ V, Cockle Fyrskib i Ø $\frac{3}{4}$ S, 0, 6 Kml.	do. 3 Kabell. NNØ hen.
do.	do.	Ny B�le paa	Winterton Ridge	.....	.....	paa Sydenden	} hed tidligere "SW.-Cockle". vil blive udlagt i Lobet af Efteraaret.
do.	do.	Dybden i	Pakefield Channel	kun 14 Fod	ved L. V. Sp. T.		var tidligere større.
do.	do.	do.	Corton Channel	18 Fod	.....	do.	do.
Frankrig	Vestk., Nordl. Atlanterhav	Taaqehorn v.	Ouessant	.....	.....	.....	drives ved Maskine og giver Toner af 2" Varighed med 10" Melleml�rum. Kan i stille Veir høres c. 3 Kml.
Spanien	Sydvestkyst, Nordlige Atlanterhav	Bøie paa	Huelva Barren	aflaget 4 Fod	i de sidste Aar	paa den vestlige Deel af Indlobet over Barren, i den nord-østlige Deel af Bugt. Picacho de Poniente	er som Anduvningsb�ie bedre end de 2 tidligere anbragte Vagere.
Rusland	Sorte Hav, Dniestr Liman	Vrag paa Grundene ved	Kap Sarykalsk og Sarykamyschi	.....	Vandskp.	Vraget ligger i 8 $\frac{1}{2}$ Fod Vand	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Rusland	Sorte Hav, Dniestr Liman	Vager ved	Troutaiew Grunden	.....	23 Fod	ligeoverfor Kap Ka- rabouche S 26 $\frac{1}{2}$ V (retv.), 2000 Alen af	fører rød Ballon.
do. Algier	do. Middelhav	Vrag paa Molen (Nord)	do. til Algier Havn	.....	.....	.....	har 2 Master og staaer der for Øiebl. da den forlænges i sydøstlig Retning ved Nedsænkning af store Steen- blokke, advarer man mod at tage den for klos af, især om Natten.
Azorerne	Nordl. Atlanter- hav	Ny vulkansk Ø	.....	.....	.....	i Nærhed. af Terceira omtrent 9 Kml. NV for Point Serreta N. Br. omtr. 38° 52' V. Lgd. — 27° 32'	skød op af Havet ved et vulkansk Udbrud 1 Juni 1867. Dens Udstræk- ning 2 $\frac{1}{2}$ Kml. i Længden fra Ø — V.
Ostindien	Mindoro Havet	Klippe	.....	.....	.....	N. Br. 8° 43' 15" V. Lgd. 119° 48' 7 Kml. NØ $\frac{1}{4}$ Ø for Balabac Strædet	Øen er senere forsvundet og der findes paa Stedet 180 Favne.
do.	Philippinerne, Kan. m. Sibuyan og Macbate	Klippe	Perseus	.....	.....	7, s Kml. Ø for Pynten Cauti paa Øen Si- buyan	opdaget af den spanske Fregat •Lloret•, Kapt. Gonzales, paa Veien fra Cebu til Cadiz, den 18 Februar 1867.
China	Østk., Point Breaker	Blindt Skær	•Korea•	14 Fod L. V. Sp. T.	.....	1 $\frac{1}{2}$ Kml. Syd for •Flat reef•, Point Breaker, 6 Favne rundtom- kring Klippen. Dens Plads: S 42 $\frac{1}{2}$ ° V fra •Flat reef•, Mount Dome N 48 $\frac{1}{2}$ ° Ø, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. Breaker Point N 60° Ø, 2 $\frac{1}{2}$ Kml.	herpaa forliste Dpsk. •Corea•, fra Hongkong til Yokohama, totalt i Januar d. A.. Er senere un- dersøgt af engelsk Opm. Fartøi •Rifleman• Mr. J. W. Reed. (see sølg. Anm.). (Misv. 2° Ø 1867).

do.	do.	Klippegrund	•Three Fat-homs Bank	17-29 Fod L. V. Sp. T.	1 ½ Kml. V for •Corea Klip•, 7 Fv.s Dybde rundtomkring. Paa det Grundestepeiles: Toppen af vestl. Ø ved •Flat reef• N 18 ¾° V, 1 Kml. Point Breaker N 61 ¾° Ø, 2 ¾ Kml. Det grundeste Sted: Vestøen i N 5 ½° Ø, ½ Kml. Mount Dome i N 64 ¾° Ø, 2 ¾ Kml. ½ Kml. N 73° 15' V fra •Flat reef•, 14 Fod høi. Sort Farve 2) ½ Kab. N 22° 30' V for Nr. 1	Udenfor disse Klipper ere Lodskuddene regelmæssige, men mellem •Corea• og •Flat reef• meget uregelmæssige, og der findes mange Plader, paa hvilke Dybderne vexle mellem 16—17 Fod og c. 5 Favne.
do.	do.	Grunden	•Sunk-rock	6-7 Fod L. V. Sp. T.		
do.	do.	2 Klipper	i Nærheden af •Flat reef•	11 Fod høi over Vdsk.	1)	•Mount Dome• kan kun sees Vesterfra.
Russisk Asien	Japanske Hav, Havnene: •Possiet Bay•	2 Baaker og 2 Vagere	for Klyzow Banken do.	10 Fod	P. Nordsiden: Hvid Baake og 1 Vager med opadb. Kost. Paa Sydsiden: Rød Baake og 1 Vager med nedadb. Kost.	
do.	•Wladiwo- stok•	2 Land- mærker	paa den nord- lige Bred			holdt overeet forer de midt i Løbet mellem Kap Kleedt og Egerscheld Grunden, begge med 18 Fod Vand.
do.	(St. Olga Golfen) Havnen: •Tikhaïa- pristana•	2 Baaker	Paa Kap Tata- rinow			holdes overeet paa Bagbords Side af Indsejlingen. Retn. N 35 ½ Ø—S 35 ½ V (retv.)

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Russisk Asien	(St. Olga Golfen) Havnen: •Tikhaia- pristana•	2 Baaker	NØ for Kap Tchondinow	.....	.....	.....	holdes overet paa Styrbords Side af Indseilingen. Retn. N48Ø og S48V (retv.)
do.	•de Castries Bay•	2 Baaker og 2 Vagere	for Wostok Banken	.....	.....	P. Nordsiden: Hvid Baake og 1 Vager med opadb. Kost. Paa Sydsiden: Rød Baake og 1 Vager med nedadb. Kost.	
do. Ny-Zeeland	do. Stille Hav, North Island	Bøien Barren ved	•Francis• Hokianga	..... har nu kun 10 Fod	.....	Paa Østsiden	har tidligere ligget der. Dybden paa Barren har i den Grad forandret sig, at hvor der i Adm. Chart findes angivet 4 Favne, har et Skib, der kun stak 10 Fod, stødt. Stor Forsigtighed anbe- fales derfor, og Lods bør tages. (Naut. Mag. Juni 1867).
Nord- Amerika	Vestk.	Klippe i	Seymour Narrows, Dis- covery Passage	3 Favne	.....	Mellem Maud-island og Wilfred Point, SV $\frac{1}{4}$ V 3 Kabell. fra NV-Pynten af Øen, og NNØ $\frac{1}{4}$ Ø 3 Kab. fra den sydostlige Spids af Wilfred Point	Maa passeres østenom, helst med slækt Vande. (Misv. 23 $\frac{1}{2}$ ° Ø 1867).

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

- 1867.
- Allerh. Resol. Krigsskibe med 4 Kanoner og derunder 4 Mai.
skulle for Fremtiden ikke salutere, men kun besvare den
Salut, der gives af fremmede Orlogsmænd.
- Bifaldet, at Søcadetacademiets ældste Klasse B. ved 4 •
bliver til Forsøg at være toaarig, indtil Resultaterne af
et fuldstændigt Cursus foreligge.
- Underlæge Lütken ansat som Skibslæge paa Cadet- 7 •
skibet Corvetten Heimdal.
- Bifaldes, at alt Værftets Gods, saavel Inventariesager 8 •
som saadanne Materialier, som dertil egne sig, mærkes
med et eensformigt Stempel, bestaaende i et Anker med
en Krone over, og at ved de mærkede Gjenstandes Cas-
sation Betydningen af Mærket tilintetgjøres ved, at der
ved Siden af samme anbringes et andet Mærke, bestaaende
i et Nul med en Krone over.
- Lieutenant Skibsted beordret at forrette Tjeneste i 9 •
Pantserfregatten Peder Skram.
- Provst for Holmens Provsti, Sognepræst for Bremer- 9 •
holms Menighed, B. J. Fog paalagt at indtræde som
Medlem af Commissionen for Søetatens Pigeskoler.
- Capt. Lieut. Duntzfelt beordret til Chef for Damp- 11 •
skibet Slesvig, og til at forrette Tjeneste derombord
Lieutenant Koch.

1867.

- 11 Mai. Allerh. Resol. Maskinmestersvend F. C. Ipsen afskediget i Naade og med Pension fra 1ste i n. M.
- 16 . Capt. Lieut. Bauer er indtil videre overdraget Udførelsen af de Søetatens Bygmester paahvilende Forretninger fra 1ste Juni. d. A.
- 17 . Allerh. Resol., at det tillades Directeur for Marine-ministeriets Commissariats Departement, Etatsraad F. C. Esskildsen at anlægge og bære Decorationen som Officeer af Æreslegionen.
- 17 . Allerh. Resol. Lieutenant G. Gjødeseu meddeelt Afsked i Naade med Capitainlieutenants Character.
- 20 . Lieutenant H. Holm beordret til Chef for Dampskibet Ægir paa en Opmaalingsexpedition i vore Farvande, samt til at gjøre Tjeneste derombord Lieutenanterne F. P. A. Uldall og T. Braëm.
- 20 . Stud. med. & chir. T. G. Heramb udnævnt til Reservelæge i Marinen.
- 22 . Capt. Lieut. Ravn overdraget indtil videre Directeur-Forretningerne ved Søkaartarchivet.
- 22 . Allerh. Resol., at G. A. Caroc udnævnes til Lieutenant i Søetaten med Gage fra d. 1ste i n. M. og med Anciennetet imellem Lieutenanterne Nielsen og F. Bar-denfleth.
- 24 . Allerh. Resol., at Efternævnte benaades med følgende Decorationer:
 Med Dannebrogordenens Commandeurkors af 1ste Grad: constitueret Generalauditeur for Søetaten, Høiesterets-assessor, Conferentsraad H. A. Møllerup R. af D. og Dbmd.
 Med Dannebrogsmændenes Hæderstegn følgende Ridder af Dannebrog:
 Commandant i Nyboder, Orlogscapitain C. A. Meyer, R. af D.
 Med Ridderkorset af Dannebrogordenens 3die Klasse: Overlæge P. L. Seidelin, 1ste Skibsbygmester Z. Petersen.

1867.
24 Mai.

Med Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

- Maskinmester L. H. Ursin, Høibaadsmand J. P. Petersen, Skriver af 1ste Klasse C. H. Jahn, Fastlods N. C. Jensen i Skjelskør, tidligere Sjouerformand og Udtæller paa Værftet C. G. Jensen og Værftsarbeidsmand C. F. Grim.
- Lieutenant Schoustrup beordret at forrette Tjeneste som Adjutant hos Flaadeinspecteuren. 27 .
- Bifaldet, at der til Corvetten Dagmar anskaffes en Bagerovn af samme Construction som de til Fregatterne og Skonnerten Fylla anskaffede, og af Dimensioner som den til Corvetten Heimdal indrettede Ovn. 29 .
- Beordret Lieutenant F. Wulff at fratræde Tjeneste i Pantserfregatten Peder Skram, og Lieutenant O. Suen-son at gjøre Tjeneste derombord, naar Commandoen er strøgen i Batteriet Rolf Krake. 29 .
- Bifaldet Forslaget til Ombygning af Pantserfregatten Danmarks Agterskib, dog saaledes, at den paa Tegningen viste Agterport i den ubepantsrede Deel af Skibet gjøres saa høi, som Dæksbjelkerne tillade, for at kunne give Kanonerne større Elevationsfrihed, naar de anvendes til Skydning agterefter, og at Ilden fra disse Kanoner be- grændses ved et stærkt Skod, opført paa Indersiden af Agterporten. 29 .
- Allerh. Resol., at Lieutenant C. Wulffs Permission i Postfart forlænges indtil 1ste Marts 1868. 1 Juni.
- Lieutenant Tegner beordret at assistere Chefen for Orlogsværftet ved Hvervingsforretningerne. 4 .
- Beordret Chefen for Orlogsværftet at lade udarbeide Tegning og Overslag til en Dampchalup til eventuel An- vendelse i en af Fregatterne Jylland, Sjælland eller Niels Juel. Det bestemmes derhos, at den hidtidige Carronade- Armering af Fartøier skal ombyttes med 4pundige riflede Kanoner, saaledes som allerede bestemt for de 4 Damp- fregatter. 8 .

1867.

- 11 Juni. Allerh. Resol., Lieutenant F. Wulff meddeelt Tilladelse til for en Tid af 3 Aar at forrette Tjeneste paa franske Krigsskibe.
- 17 . Bestemmes, at den Høistcommanderende for Vagstationen paa Batteriet Trekrøner har at betragte sig ligeoverfor Commandoen over Søbefæstningen eller Fortchefen paa dennes Vegne som stillet i samme tjenstlige Forhold, som enhver Officeer, der i særligt Hverv opholder sig i en Fæstning, staaer i til dennes Commandant.
- 17 . Lieutenant Sølling beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Orlogsværftets Eqvibase fra d. 1ste i n. M., hvilken Tjeneste Lieutenant A. Müller fra s. D. fratræder.
- 18 . Allerh. Resol. at C. K. Moe udnævnes til Lieutenant i Søetaten med Gage fra den 1ste i n. M. og med Anciennetet imellem Lientenanterne F. P. Uldall og U. A. de Fine Skibsted.
- 18 . Allerh. Resol. Capt. Lieut. Købke meddeelt Afsked i Naade af Marinen paa Grund af Svagelighed med Pension og tillagt Orlogscapitains Character.
- 20 . Orlogscapitain Meinertz beordret til Medlem af Avancements Commissionen under Orlogscapitain Sommers Fraværelse.
- 26 . Allerh. Resol. Lieutenant J. S. Meldal udnævnes til Capitainlieutenant med Gage fra d. 1ste i n. M.
- 29 . Orlogscapitain Købke constitueret som Overlods i Jyllands, Fyens og Langelands Districter fra d. 1ste August d. A.
- 1 Juli. Allerh. Resol. Lieutenant W. Funch meddeelt Tilladelse til at anlægge og bære Decorationen som Ridder af den russiske St. Stanislaus Ordens 2den Klasse og den preussiske røde Ørns 3die Klasse.
- 6 . Directeur N. E. Tuxen og Lieutenant Münster beordrede at afgaae med Fregatten Peder Skram til Portsmouth, og Førstnævnte efter at have overværet

Flaade-Revuen ved Spithead at besøge enkelte Skibsbygnings Etablissementer i England.

Allerb. Resol. Lodsvæsenet paa Ærø henlægges fra 10
1ste August d. A. under Jyllands, Fyens og Langelands
Overlodsdistricter, og Orlogscapitain Agerskov ent-
lediges fra samme Tid i Naade fra de ham som Over-
lods hidtil overdragne Forretninger.

Efter afholdt Licitation er Udførelsen af Bygnings- 13
arbejderne ved et Fyrtaarn med tilhørende Beboelses- og
Corridorbygninger paa Sprogø Fyrbakke overdraget i
Entreprise til Muurmester J. L. Bernsteen i Korsør.

Allerb. Resol. Modellerer i Haandværkercorpsets 16
1ste Afd. Nr. 17 C. L. Schou benaades med Danne-
brogsmandenes Hæderstegn.

Lieutenant F. Irminger beordret at fratræde Tje- 19
neste som Inspectionsofficer ved Orlogsværftets Equipage.

Etatsraad, Departementsdirecteur Esskildsen beor- 20
dret til for Marineministeriets Vedkommende at indtræde
i en af Finantsministeriet nedsat Commission til Udarbei-
delsen af de forskjellige Lønningslove, med Undtagelse af
Gageringsbestemmelserne for selve Søetaten.

Allerb. Resol. Capitaine de vaisseau af den Keiser- 22
lige franske Marine F. Favin Levêque udnævnes til
Commandeur af Dannebrog af 1ste Grad.

Capitaine de frégete S. N. J. Lespés og Lieute-
nant de vaisseau A. Mahér, begge af den Keiserlig franske
Marine, udnævnes til Riddere af Dannebrogordenens
3die Klasse.

Allerb. Resol. Capt. Lieut. A. R. Hedemann til- 22
lægges som Capt. Lieut. med 10 Aars Tjeneste i Klassen
1800 Rdlr. aarlig i Gage fra d. 1ste i n. M., dog at
Bestemmelsen først træder i Kraft fra den Tid, Capitain-
lieutenanten atter indtræder i Gage.

Allerb. Resol. Lieutenant F. Irminger meddeles 22
Permission i 3 Aar for at modtage Ansættelse i franske
Krigsskibe.

1867.

24 Juli.

Lieutenant de Coninck beordret til at forrette Inspectionsofficeers Tjeneste ved Orlogsværftets Eqvipage.

26 .

I Henhold til Forordn. af 8de Juli 1840 § 38 har Ministeriet allerunderdanigst forelagt en Oversigt over Søetatens Regnskabs-Revision i Aaret fra 1ste April 1866 til 31te Marts 1867, hvoraf fremgaaer, at der ved Revisionsaarets Begyndelse henstode 3 uafgjorte Regnskaber, der senere ere afgjorte. I Aaret indkom 798 Regnskaber, hvoraf 527 Maanedsregnskaber, hvilke alle ere reviderede og afgjorte med Undtagelse af 2 Regnskaber, som ere deciderede, men paa Grund af manglende Oplysninger ikke ere endelig afgjorte.

Af de til Contraberegningen hørende Forretninger staae ingen til Restance, og den aarlige Conference med Værftets Regnskabsførere af Contoirets Protokoller over Orlogsværftets og Flaadens Inventarium er tildeels foretaget, og fuldføres efterhaanden som de manglende Beviisligheder indkomme.

31 .

Lieutenant N. Jacobsen beordret til Chef for Kanonbaaden Schrødersee, der er foranstaltet udrustet til Øvelse for Cadetterne. Til at forrette Tjeneste ombord i Kanonbaaden er Lieutenant C. Bruun beordret.

6 Aug.

Efter at have modtaget Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over Capt. Lieut. Albecks Generalrapport om Skonnerten Esbern Snare efter endt Togt har Ministeriet resolveret, at følgende Punkter stilles til Observation ved Værftet:

- 1) at Dorntons - Pomperne have en Læk paa et af Rørene,
- 2) at Forhøielsen af Jernkassen om Nedgangen til Fyr-graven trænger til flere Nitninger,
- 3) at Jerndøren i det agterste faste Skod i Kalytten ikke er til at bevæge,
- 4) at Dækket har viist sig lækt paa flere Steder og
- 5) at Slæden til den midterste Kanon forkortes saameget som muligt, for at give større Baxningsfrihed.

En Commission nedsat, bestaaende af Contreadmiral 10 Aug.
 Bøcher, Directeur N. E. Tuxen, Justitsraad Rist, Capit.
 Lieut. Underdirecteur G. Schönheyder og Capt. Lieut.
 Schultz for at udarbejde Udkast til Lønningslov for Ma-
 rinens Underklasser, Mestere, Skippere og Tøihuslieute-
 nanter indbefattede.

Allerh. Resol. Capt. Lieut. E. Krieger fratræder 14 .
 Posten som Eqvipagemester paa Orlogsværftet fra d. 1ste
 i n. M., og Orlogscapitain Wrisberg udnævnes fra
 samme Tid for en Tid af 3 Aar til Eqvipagemester paa
 Orlogsværftet.

Allerh. Resol. Cadetunderofficeer H. P. Holm ud- 14 .
 nævnes til Lieutenant i Søetaten med Gage fra d. 1ste
 i n. M.

Capitainlieutenant E. Krieger beordret til Chef for 15 .
 Corvetten Dagmar.

Nedsat en Commission bestaaende af Capitain- 15 .
 lieutenanterne, Chef for Søcadetcorpset Bruun, J. Tuxen,
 Schultz, Meldal og Underdirecteur Bauer, for at gjøre
 Forslag til Ordningen af Sagen angaaende Tilveiebringelse
 af Underviisningslocale for Cadetterne, naar den Bygning
 paa Christiansholm, der nu dertil afbenyttes, skal fra-
 trædes.

Beordret Lieutenanterne H. Garde, P. Gjødesen, 16 .
 Bonnesen, F. Bardenfleth og H. P. Holm at for-
 rette Tjeneste ombord i Corvetten Dagmar, den Første
 som Næstcommanderende.

B. V. Jordening ansat som Proviantregnskabs- 16 .
 fører og Skibssecretair paa Corvetten Dagmar.

Lieutenant Caroc beordret at forrette Tjeneste 17 .
 ombord i Corvetten Dagmar.

Allerh. Resol. I Henhold til Loven af 21de Juni 17 .
 1856 angaaende Landgage for Søetatens Officeerscorps
 er der allernaadigst tillagt efternævnte Officerer følgende
 aarlige Gager:

1867.

17 Aug.

Capt. Lieut. J. P. Schultz som Capt. Lieut. med 5 Aars Tjeneste i Klassen 1500 Rdlr.;

Lieutenanterne H. E. Bluhme og G. J. J. P. Jacobson som Lieutenanter med 15 Aars Tjeneste i Klassen 800 Rdlr., dog at Bestemmelsen for Lieutenant Bluhmes Vedkommende først træder i Kraft fra den Tid, Lieutenanten atter indtræder i Gage;

Lieutenanterne J. E. V. Hansen og W. F. Koefoed som Lieutenanter med 10 Aars Tjeneste i Klassen 650 Rdlr., og

Lieutenant T. Braëm som Lieutenant med 5 Aars Tjeneste i Klassen 550 Rdlr.

20 . Capt. Lieut. Kraft beordret til Medlem af en Commission, der af Krigsministeriet nedsættes til en sammenlignende Undersøgelse af Krigskrudtet.

23 . Underlæge Hagen beordret til Skibslæge paa Corvetten Dagmar.

23 . Overlæge Müllertz og Capitainlieutenant Obelitz beordret at indtræde i den Commission, der af Justitsministeriet vil blive nedsat til at revidere Regulativet for Bedømmelsen af værnepligtigt Mandskabs Tjenstdygtighed.

24 . Capitainlieutenant D. Braag beordret at undersøge det nye Løb fra Havet til Nissum Bredning.

30 . Lieutenant Mourier beordret at forrette Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren fra d. 1ste i n. M., hvilken Tjeneste Lieutenant G. Jacobson fra samme Tid fratræder.

30 . Chefen for Orlogsværftet tilstillet Oplaget af de ved allerhøieste Resolution af 25de April d. A. approberede Tactik- og Signalbøger for Flaaden, for at medgives de udgaaende Skibe.

30 . Ministeriet har ophævet den. Cand. med. & chir. E. J. Melchior meddelte Constitution som Læge paa Christiansø.

(Fortsættes).