

Tidsskrift for Søværnen.

Ny Række. 3^{die} Bind.

Udgivet af

N. Jacobsen,

Premierlieutenant i Marinen.



Kjøbenhavn.

Forlagt af C. C. Lose.

Thieles Bogtrykkeri.

1868.

Indhold.

	Side
De nye franske Høi- og Lavtryksmaskiner	1.
Lidt om Dobbeltskruen og Skrueskibes Dreiningsevne	10.
Om Dampskibes Sødygtighed	23.
Et Gnanocerteparti. Af S.	35.
Nogle Oplysninger om Navigationen i de japanesiske Farvande. (Uddrag af en Rapport til Marineministeriet fra Lieutenant E. Suenson)	48.
Blandinger	59.
Efterretninger for Søfarende	65.
Officielle Meddelelser	81.
Ved Aarsskiftet. Af Lieutenaat N. Jacobsen	89.
Pantserforsøgene paa Amager i April og October 1867. Af Artillericapitain Otto Blom	101.
Japan i 1867. (Efter Consulatberetninger)	114.
Forsøg til en Fremstilling af den Coffardicapitainen tilkommende Myndighed ombord. Af R—S	129.
Om et Fyrskib paa Horns Rev. Af Navigationslærer Hempel	166.
Nekrolog	169.
Blandinger	174.
Efterretninger for Søfarende	176.
Officielle Meddelelser	187.
Russernes første Middelhavsexpedition og Tschesme. Af Lieu- tenant V. Hansen	201.
Lidt Marine-Statistik	229.
Den engelske og franske transatlantiske Postdampskibsfart	244.
Sverrigs og Norges Navigationsskoler. Maddeelt af Inspecteur Schwartz	256.
Blandinger	269.
Efterretninger for Søfarende	276.
Officielle Meddelelser	284.

	Side
Rigsdags-Sessionen 1867—68. Af Lieutenant N. Jacobsen	289.
I. Organisationsloven med tilhørende Lønningslov	289.
II. Finantsloven	294.
III. Maskinsagen	295.
Den nyeste Udvikling af Artilleriet i Frankrig. Af Marine- lieutenant Th. Jessen	347.
Til Belysning af den østerrigske Flaades Bevægelser under Krigen 1864	365.
Om danske Søfarts-Foranstaltninger af universel-international Natur. Af A. Schneider	371.
Lidt om Slingringsbevægelser	407.
En ny Vei til Indien. Af Holger T. Foss	418.
Blandinger	431.
Efterretninger for Søfarende	435.
Officielle Meddelelser	453.
Lidt Kanonbaadshistorie	481.
Den franske Expedition i Korea 1866 (med Kaart). Af E. Suenson	497.
Pandsrede Søforter	537.
Blandinger	550.
Den •nordtydske• Pandsersflaade	550.
Den •nordtydske• Marines Budget	551.
Det •nordtydske• Søofficeerscorps	552.
Den russiske Pandserscadres Øvelser	553.
Efterretninger for Søfarende	554.
Officielle Meddelelser	568.

De nye franske Høi- og Lavtryksmaskiner.

For Medlemmerne af »l'Académie des sciences« har Hr. Dupuy de Lôme den 15de Juli d. A. oplæst nogle Notitser angaaende Høi- og Lavtryksprincipets Anvendelse i den af ham i den franske Marine indførte Maskine med tre Cylindre, og da Maskinspørgsmaalet stadigt vedbliver at være paa Dagsordenen, antage vi, at et Indlæg i Sagen af den verdensbekjendte franske Constructeur maa have særlig Interesse.

Da det ikkun er vor Mening at gjøre Læserne be- kjendte med ovennævnte Foredrag og ikke at føie nok et Led til den temmelig nhyggelige Maskinpolemiks alle- rede altfor lange Kjæde, ville vi ikke komme med Sam- menligninger mellem de Resultater, man hos os er naaet til gjennem Anvendelsen af Høi- og Lavtryks- principet, og de franske Resultater.

Den store Forskjel i de forskjellige Maskiners Con- struction ligger klart for Dagen — men vi ville lade Hr. Dupuy de Lôme selv tale:

«Naar man paa den internationale Udstilling med Opmærksomhed følger Sømaskinerne, vil man lægge Mærke til, at den keiserlige franske Marines Skruema- skiner i Hovedtrækkene fremtræde under en ny Form, som bestaaer i den Anvendelse, man har gjort af det Woolfske System ved at lade Dampen udvide sig i Cy- lindre, der ere adskilte fra dem, hvori Dampen bliver directe indladt, dog for Sømaskinernes Vedkommende

med den Modification, at der bliver anvendt tre Stempler af samme Diameter med samme Slaglængde og virkende paa samme Axel, saaledes at intet af de døde Punkter falder overet.

Jeg antager, at det maa være af Interesse for »l'Académie des sciences« at komme til Kundskab om Systemets Hovedtræk, der vel, tagne enkeltviis, ikke udgjøre nogen ny Opfindelse, men hvis Indordnen under et Hele betegner et vigtigt Fremskridt.

Hovedresultaterne, jeg har søgt at opnaae ved disse Maskiner med tre Cylindre og directe Dampledning til den ene, ere:

- 1) Besparelse i Brændselsmateriale.
- 2) Lethed i, uden Tandhjulsindgribninger, at kunne forøge Omdreiningernes Antal.
- 3) De bevægelige Deles næsten fuldkomne statiske Ligevægt om Skrueaxlens Axe, hvor stærkt end Skibet ruller.

Jeg anvender tre ved Siden af hverandre staaende Cylindre med samme Diameter og Slaglængde og med Axerne liggende i samme Plan; de tre Stempler virke paa samme Krumtapaxel ved tre Krumtapper. De to yderste Cylindres Krumtapper ere stillede under en ret Vinkel, og den midterstes, som alene modtager Dampens directe Paavirkning, anbringes ligeoverfor den rette Vinkel i dens Halveringslinies Forlængelse. To Condensatorer ere, hver med sin Luftpompe, bestemte til at fortætte Dampen, der forlader de to yderste Cylindre.

Efter at have forladt Kjederne gaaer Dampen over i et Overhedningsapparat, der er anbragt ved Foden af Skorstenen. Dette Apparat forbruger endeel af de opbedede Gasarters Varme — idet der bliver nok tilbage til tilstrækkeligt Træk — og bibringer Dampen en let Overhedning. Den Dampspænding, der svarer til Ventilernes Belastning, er 2,75 Atmosphærer, hvilken er den høieste Spænding, hvortil man uden Fare kan gaae, naar der fødes med salt Vand. De mættede Vanddampes

Varmegrad, der svarer til denne Spænding, vil være 131° C.; Overhedningen bringer Varmen op til 156° , hvilket giver en Overhedning af 25° .

For at opvarme Metallet i de to yderste Cylindre strømmer Dampen, der kommer fra Overhedningsapparatet, igjennem to ligestore Rør over i to Damptrøier, der ligge udenom de to yderste Cylindre, til hvilke den afgiver noget af sin Overhedningstemperatur, og det er efter at være gaaet ud af disse Trøier, at den fra begge Sider strømmer til den midterste Cylinders Gliderkasse. To Dampventiler ere anbragte ved Indgangen til denne Gliderkasse.

Naar man formindsker disse Ventilens Aabning for at lade Maskinen gaae langsommere, vedligeholder man ikkedestomindre i Damptrøierne Damp af en høiere Spænding, der opvarmer de yderste Cylindre, hvilket er af stor Vigtighed.

Naar Ventilene ere heelt aabne, og Damptrykket i Kjedlen er drevet op til sit Høieste, kommer Dampen til den midterste Cylinder med en Spænding, der omtrent svarer til et Qvægsølvtryk af 200 Centimètres*).

Efter at have virket paa Stemplet i den midterste Cylinder, gaaer Dampen gjennem store Damprør, der tillige tjene til Dampbeholdere, over i de yderste Cylinders Gliderkasser, hvorfra den, efter at have drevet Yderstemplerne, gaaer til den tilsvarende Condensator.

Naar man tager de Smaauligheder, der ere en Følge af Trækstængernes forskellige skraa Stilling, med i Betragtning, er Damptilstrømningens Varighed som følger:

For den midterste Cylinder 0,80.

- de yderste Cylindre 0,76.

Med denne Damptilstrømning, den ovennævnte Dampspænding, de tre Krumtappers omtalte Stilling, velinstallerede Luftpomper, tilstrækkeligt store Dampgange o: med

*) Et Tryk af 76 Ctm. = 1 Atmosphæres Tryk.

Dampaabninger, hvis Gjennemsnit ved Glidernes yderste Stillinger udgjør $3\frac{1}{2}$ pCt. af Stempeloverfladen, multipliceret med det Antal Mètres, Stemplet gjennemløber i Sekundet, og endelig med Aabningerne for Condensation lidt større end de nævnte Gjennemsnit, faaer man med heelt aabne Ventiler et effectivt Middeltryk af 88 Ctm. paa det midterste Stempel og 82 Ctm. paa de yderste Stempler, hvilket udgjør et Middeltryk af 84 Ctm. Vel vil man finde mindre Afvigelser i Modtrykket paa det midterste Stempel, men disse kunne lades ude af Betragtningen.

For den Maskine af dette System, som er i Gang i Udstillingsbygningen, er de tre Cylindres Diameter 1,10 Mètre og Slaglængden 1,30 Mètre. Med disse Dimensioner og med et Middeltryk af 84 Ctm. paa Stemplerne vil Maskinen gjøre $57\frac{3}{4}$ Omdreininger i Minuttet og udvikle 4000 indiceret Hestekraft.

Stemplernes Middelhastighed er da 2,50 M. i Secundet og deres Maximumhastighed paa $\frac{1}{2}$ Slaglængde 3,93 M.

Denne Maskine er bestemt til Pantserfregatten »Friedland« af 1ste Klasse, som fuldrustet vil veie 7200 Tons*). Skruens Diameter er 6,10 M., dens Stigning 8,50 M. Med $57\frac{3}{4}$ Omdreininger vil Fregatten i Stille løbe omtrent $14\frac{1}{2}$.

Hele Maskineriets Vægt, derunder indbefattet Skrue, Fundament m. m., er: den egentlige Maskine 415 Tons.
Kjedler, Overhedningsapparat, Skorsteen . . . 280 —
Vandet i Kjedlerne 115 —

I Alt 810 Tons

eller 203 Kilogrammer pr. Hestekraft**).

I det Følgende skal jeg vise, at en almindelig Maskine med to Cylindre af samme Hestekraft idetmindste vil have samme Vægt.

*) Tons à 2000 Pd. dansk.

**) 1 Kilogramme = 2 Pd. dansk.

Vi ville nu gaae over til at undersøge, hvorfor de nye Maskiner ere i Besiddelse af de ovennævnte Egenskaber.

For det Første bruger man her $\frac{1}{10}$ Dampafskjæring, medens man i de almindelige Maskiner med to Cylindre afskjærer Dampen paa indtil $\frac{7}{10}$ Stempelslag, naar man vil opnaae den største Kraftudvikling uden at anvende Stempler, hvis Inertiemoment vilde være for betydeligt i Forhold til deres Vægt eller Slaglængde. Det er kun under mindsket Fart, at man afskjærer Dampen tidligere. Men i saa Tilfælde erholde de Maskiner, der afskjære Dampen i den Cylinder, hvori den indledes directe, langt fra den Nyttedevirkning af Afskjæringen, som opnaaes ved at lade Dampen udvikle sig i særskilte Cylindre. Naar man saaledes lader almindelige Maskiner arbeide med stor Expansion, faaer man næsten ikke mere ud af Kullene, end ved at dæmpe Ventilerne og gaae med et lavere Tryk med $\frac{7}{10}$ Afskjæring, som svarer til fuld Fart, og det tiltrods for Damptrøier og Overhedningsapparater, som maatte forarbejdes meget solidt, hvis man ikke vilde udsætte sig for at ridse Cylindrene. Den Afkøling, som ved udstrakt Afskjæring foraarsages i Cylindrene, er Aarsag til det større Kulforbrug i Condensationsmaskiner, der arbeide med Middeltryk.

Ved at afskjære Dampen paa $\frac{8}{10}$ af Slaglængden i den midterste Cylinder istedetfor en Dampafskjæring af $\frac{5}{10}$, hvilken vilde være nødvendig for at forhindre Damptrykket i at falde mellem Begyndelsen af det midterste Stempels Vandring og Dampens Indgang i de yderste Cylindre, lider jeg vel et Tab af 4 pCt. Imidlertid tager jeg imod dette Tab for at undgaae altfor store Cylindre eller et Damptryk, der er større end 2,75 Atmosphærer, saalænge Kjederne fødes med salt Vand.

I Maskiner, jeg har i Arbeide, vil jeg anvende Overfladecondensatorer forat kunne føde Kjederne med destilleret Vand, hvilket uden Fare vil tillade mig at gaae

til et høiere Tryk. I disse nye Maskiner afskjæres Dampen saavel i den midterste som i de yderste Cylindre paa $\frac{5}{6}$ af Slaget.

Trods Damptrykkets hurtige Fald, fra det Øieblik der aabnes til den midterste, indtil Dampen gaaer over i de yderste Cylindre, bestaaer Brændselsbesparelsen for Maskinerne med tre Cylindre fornemmelig i, at man undgaaer at lade Damp af en høi Spænding strømme ind i Cylindre, hvis Indervægge ere afkølede ved Dampafskjæring og Condensation.

Det er for at forhindre de indre Vægges Afkøling i de yderste Cylindre, der ere i Forbindelse med Condensatorerne, at det er af Vigtighed at omgive dem med Damptrøier, hvori der circulerer Damp af en høiere Spænding end den, som virker paa Stemplerne.

I de omhandlede Maskiner strømmer Dampen under et Tryk af 200 Ctm. ind i Damptrøierne om de ydre Cylindre med en Varmegrad af omtrent 148° efter allerede fra Udgangen af Overhedningsapparatet at have tabt 10 Ctm. i Spænding og $7-8^{\circ}$ i Varme.

De yderste Cylindre ville altsaa søge at modtage en Varme af idetmindste 145° , medens der indeni disse Cylindre, hvortil Dampen strømmer under et Maximums-tryk af 100 Ctm., kun vil behøves 107° Varme for at forhindre Dampen i at fortætte sig paa Indervæggene. Ved Berøringen med disse Vægge vil denne Damp af 100 Ctm. Tryk snarere søge at udvide sig.

Iøvrigt bruge de bedste Maskiner med to Cylindre, Overhedningsapparat og Fødning af Saltvand under den fulde Kraftudvikling mindst 1,60 Kilogr. gode Kul i Timen pr. indiceret Hestekraft, hvilket Forbrug for de ovenomtalte Maskiner med tre Cylindre høist vil kunne anslaaes til 1,18 K., hvilket giver 20 pCt. Besparelse.

For Maskiner med to Cylindre af 4000 indiceret Hestekraft vil man, naar man antager, at man med disse under fuld Kraftudvikling kan komme op til $57\frac{3}{4}$ Om-

dreininger uden Fare for, at Delene ville løbe sig varme, og, naar man endvidere antager, at Kjedlerne fødes med salt Vand under samme Tryk som i Maskinerne med tre Cylindre, ved at bortsee fra Damptrøierne, spare en Vægt af 90 Tons. Maskinen vil saaledes veie 325 Tons istedetfor 415, men Kjedlernes Størrelse maa voxe i Forhold til Forbruget σ : som 160 til 198; og de ville saaledes komme til at veie 350 istedetfor 280 Tons. Vandets Vægt vil i Forhold hertil voxe fra 115 til 143 Tons. I det Hele taget vil da Vægten for Maskiner med to Cylindre saaledes blive 818 Tons, medens den for Maskiner med 3 Cylindre er 810 Tons.

Med Hensyn til det større Antal Omdreininger, som man med samme Kraftudvikling, uden Frygt for at de enkelte Dele skulle løbe sig varme, kan lade de nye Maskiner gjøre, da skyldes denne Fordeel den betydelige Formindskelse af Tryk paa Pandelegerne.

I denne Henseende maa man ikke alene betragte Middeltrykkene, men ogsaa Maximumsbegyndelsestrykkene.

I Maskinen med tre Cylindre er Begyndelsesspændingen i den midterste Cylinder 198 Ctm.

Modtrykket 102 —

Effectivt Tryk 96 —; i de ydre Cylindre er Begyndelsesspændingen 100 —

Minimumsmodtryk 10 —

Effectivt Tryk 90 —

For en Maskine med to Cylindre af samme Diameter og Slaglængde som de tre i den nye Maskine, maatte, for det samme Antal Omdreininger, Middeltrykket forøges i Forhold som 3 til 2 og følgelig blive 126 Ctm. istedetfor 84 Ctm.

Men for at erholde dette Middeltryk af 126 Ctm., endog med $\frac{7}{10}$ Dampafskjæring og med et Modtryk, bragt ned til 10 Ctm., behøvede man samme Begyndelsesspænding af 198 Ctm., hvilket vilde give et effectivt Tryk af 188 Ctm.; vi have nylig seet, at i Maskinen med tre

Cylindre er dette Tryk kun 96 Ctm., eller omtrent bragt ned til det Halve.

Paa et Stempel af 2,10 M. Diameter, hvis Overflade er 34,600 \square Ctm. svarer 85,728 Kilg. til et Tryk af 188 Ctm., og i Maskinen med tre Cylindre er dette Tryk i de døde Punkter bragt ned til 34,776 Kilg.; man vil fatte, hvor vigtigt det er at formindske dette Tryk, naar man erindrer, at Krumtapperne bevæge sig med en Omdreiningshastighed af 1,27 M. i Sekundet, naar Maskinen gjør $57\frac{3}{4}$ Omdreininger i Minuttet.

Den tredie Fordeel, jeg har nævnet, bestaaer for Maskinen med tre Cylindre i de bevægelige Deles næsten fuldkomne statiske Ligevægt omkring Krumtapaxlen, hvad enten Skibet ruller, eller det ligger paa ret Kjøel.

Det er øiensynligt, at denne Ligevægt vilde være fuldstændig, hvis de tre Krumtapper netop dannede en Vinkel af 120° med hverandre. Men for at opnaae en mere regelmæssig Gang uden at benytte et stort mellemliggende Damprum, i hvilket Dampen efter at være benyttet i den midterste Cylinder kunde lukkes ind, forinden den strømmede til de yderste Cylindres Gliderkasser, har jeg fundet det fordeelagtigst at stille Krumtapperne i den tidligere beskrevne Stilling mod hverandre, hvorved Ligevægten vel ikke er fuldstændig, men naturligviis ulige gunstigere, end hvor man kun har to Stempler, der virke paa to Krumtapper under en ret Vinkel, hvilke til visse Øieblikke ligge paa samme Side af Vertikalen.

»Friedlands« store Maskine, der er opstillet paa Udstillingen, kan saaledes arbeide med lige fra 10 indtil 60 Omdreininger i Minuttet uden at udføre noget betydeligt Arbeide og uden nogen anden Regulator end Skruen, hvis Inertiemoment er ubetydeligt i Forhold til Maskindelens Vægtmoment.

En Maskine med to Cylindre, hvis Krumtapper vare stillede under en ret Vinkel, vilde under disse Omstændigheder enten være nødsaget at stoppe, hvis Damptrykket

var for ringe, eller til at gaae med en farlig Voldsomhed, hvis man aabnede Ventilene tilstrækkeligt til at sætte de bevægelige Dele i Bevægelse i det Øieblik, hvor begge Krumtapper gaae i Veiret.

Denne Egenskab hos Maskinen med tre Cylindre er særdeles værdifuld ombord, naar man vil gaae meget langsomt, som ogsaa for en rolig Gang i svær Sø.

Sluttelig omtalte Hr. Dupuy de Lôme en af ham forbedret Luftpumpe, der tillader at holde et godt Vacuum, hvor stor end Stempelhastigheden er.

Lidt om Dobbeltskruen og Skrueskibes Dreiningsevne.

Siden Englænderen Smith og Svenskeren Ericsson i Trediveerne begyndte at anbefale Skruen som Skibspropelle, har denne baade for Krigs- og for Handelsmarinerne faaet en saa gjennemgaaende Anvendelse, at den med Rette nævnes som en af vort Aarhundredes nyttigste og mærkeligste Opfindelser. Faa Aar have været tilstrækkelige for Skruedampskibet til at blive Hjuldampskibet sideordnet, og Grunden hertil er fornemmelig den, at Skrueskibet i sig forener Damp- og Seilevnen paa en langt heldigere Maade end Hjulskibet.

Bekjendte Skibsconstructeurer have ad videnskabelig som ad practisk Vei søgt at fuldkommengjøre Skruepropelleren; men seer man hen til de storartede, kostbare Forsøg, der næsten dagligt foretages, og til de mange talentfulde Mænd, der stadigt anvende Tid og Evner i Skruens Tjeneste, saa maa man slutte deraf, at paa hvor høit et Trin end det nye Fremdrivelsesmiddel — for saa vidt som Noget, der er næsten en Menneskealder gammelt, i vor Tid kan kaldes Nyt — staaer, saa foreligger der dog endnu mangt et vigtigt Spørgmaal angaaende Skruens hele Væsen uløst.

Man kan vel næsten sige, at Enhver har seet og beundret denne usynlige og forholdsviis lille enkelte

Skrue, der ved sine hurtige Omdreininger bringer Skibet til at flyve lydløst og roligt gennem Vandet, men Alle kjende maaskee ikke Dobbeltskruen eller to Skruer, hver anbragte paa Enden af sin Axel, der stikker agterud fra hver Side af Skibet, og vi ville i det Følgende omtale denne lidt nærmere, idet vi dog kun ville holde os paa Overfladen af Spørgsmaalet, saaledes som vi antage det maa interessere vore Læsere som værende af en lige stor Betydning saavel for Krigs- som for Handelsmarinen.

Det var først i Amerika, at man for flere Aar tilbage anvendte Dobbeltskruen, men en almindeligere Brug af denne blev først mulig, efterhaanden som Jernskibet begyndte at afløse Træskibet. Den svære Tømmerbygning, der paa hver Side af Skibet maatte anbringes til Axelleier, frembød nemlig endeel Vanskeligheder, ligesom det heller ikke paa større Træskibe var saa ganske let at placere de svære Jernstivere, som for Enden af de lange Axler, der stikke ud igjennem Siderne, danne Axlernes yderste Støttepunkter. Jernskibet op-hævede imidlertid alle disse Ulemper.

Endskjønt baade flere franske, amerikanske og russiske Taarnskibe ere forsynede med Dobbeltkrue, saa er det dog isærdeleshed i England, at Principet er blevet udviklet. Her er det fornemmelig en Mr. Dudgeon, der indtil ifjor Sommer alene har bygget tredive Handelskibe med Dobbeltkrue, og en forhenværende engelsk Søofficeer, Capt. Symonds, der optræde som Dobbeltskruens ivrigste Forkæmpere. Et fransk transatlantisk Dampskibsselskab lader for Tiden i Skotland to større Hjuldampere omdanne til Dobbeltskrueskibe. Det paa vort Orlogsværft for Tiden under Bygning værende Taarnskib er, saavidt vi vide, det første Dobbeltskrueskib, der bliver bygget i Danmark.

Som ovenfor omtalt, bestaaer Dobbeltskruen af to Skruer, hver anbragt paa Enden af sin Axel, der løber parallelt med Diametralplanet og efter Skibets Form

stikker kortere eller længere ud igjennem Siden. Axlerne forstøttes paa forskjellig Maade. Almindeligt skeer dette ved for hver Axel at anbringe et Par Stivere ind til Skibssiden under en Vinkel af omtrent 80° *). Jernstiverne, hvoraf hvert Par for vort nye Pantserskibs Vedkommende omtrent veier 3000 Pd., danne Axelleiet. I dette Skib stikke Axlerne 15 Fod udenfor Siderne, de to tobladede Skruers Diameter er 11 Fod med 15 Fods Stigning.

Den bagbords Skrue er altid en høire, den styrbords en venstre Skrue, der altsaa kaste Skruevandet ind mod Roret og derved bidrage til forøget Styreevne.

En anden Maade at anbringe Dobbeltakruen paa, er saaledes som Arbeidet er udført i »Stærkodder«, som man vil erindre i 1864 blev Danmark tilbudt fra et fransk Værft. Man havde nemlig bygget to Agterstævne, og paa hver anvendt Skrue og Roer som almindeligt i Skibe med enkelt Skrue og Roer. Den engelske Fregat »Penelope«, 3000 Tons, 600 H. K., bygges for Tiden med Dobbeltakrue efter samme Princip som »Stærkodder«. Imod denne Anbringelsesmaade kan indvendes, at Installeringen bliver temmelig tung og vanskelig i sin Udførelse.

Capitain Symonds har foreslaaet, istedetfor Stivere, at lade Axlerne løbe ud igjennem et Rør, der ved en med Aabninger forsynet Jernforbinding solidt forbindes med Laaringen. Rørene, der smalle til henimod Skrueerne, ere endvidere hvert forstøttede af to Kjøle, der løbe hen under Skibet omtrent paa hele Længden. Paa hver Kjøls Agterkant er foran Skrueen anbragt et Roer; de to Roer, der tilsammen kunne have større Overflade end det enkelte Roer, formenes at give større Styreevne.

*) Paa det under Bygning værende Pantserskib gaaer det ene Been af Stiveren til Siden af Kjølen og det andet til Skibssiden lige under Pantseret.

Opfinderen mener, at de to Kjøle ville give større Stivhed, foruden at de væsentlig bidrage til en sikker Befæstelse af de ovennævnte Rør.

Capt. Symonds antager, at hans Anbringelsesmaade vil tillade Vandet at søge Skruen paa en fordeelagtigere Maade end med Mr. Dudgeons Stivere; Beviserne herpaa mangle imidlertid indtil videre.

Nok en Installation er den at bygge den almindelige enkelte Agterstævn med et Par horizontale Stivere, der for Enden danne Axelleirne.

Skruerne drives uafhængigt af hinanden af hver sin Maskine, hvorved det altsaa bliver muligt at manøvrere hver Skrue efter Forgødtbefindende.

Efter saaledes i grove Træk at have skildret Dobbeltskruens Installation, skulle vi gaae over til at omtale Fordelene ved dens Anvendelse *).

Som vi ovenfor have berørt, er det foruden ombord i forskjellige Handelsdampere isærdeleshed ombord i en Deel Taarnskibe, at Dobbeltskruen bruges. Disse Sidste betragtes endnu fornemmelig kun som Kystforsvar og maae som Følge deraf have et saa ringe Dybgaende, at det har været umuligt at skaffe tilstrækkelig Skruoverflade tilveie forat opnaae nogenlunde stor Fart. Man har derfor grebet til at fordoble Skruoverfladen ved at forsyne Skibene med to Skruer, og da man ved dette Middel ikke alene har vundet større Fart, men ogsaa en større Manøvreedygtighed — vi skulle senere komme hertil — vinder Dobbeltskruen mere og mere Indpas.

Hvis det imidlertid for mindre, lavtgaende Skibes Vedkommende har været hensigtsmæssigt at indføre Dobbeltskruen for at vinde Fart, saa turde det Samme ogsaa gjælde for de meget store Skibe, som baade Krigs-

*) For at give Dobbeltskruen forøget Dreieevne har man foreslaet divergerende Axler, men Krafttabet ved denne Anbringelsesmaade har været for stort til at skaffe den Indpas.

og Handelsmarinernes Behov have fremkaldt, thi ogsaa disses enkelte Skruer have ikke Vand nok at trykke paa. Vel blive de to uafhængige Maskiner tungere end den enkelte, men de uhyre Maskindele, der fordres til at drive Maskiner, som udvikle 7—8000 indiceret Hestkraft, ere vanskelige at forarbejde og maaskee ikke sikre nok at arbeide med.

Spørger man, hvormeget vindes i Fart for det samme Skib ved f. Ex. at bruge to Maskiner à 200 H. K. mod en enkelt paa 400 H. K., saa kan Svaret kun blive meget ufuldstændigt, da udtømmende Forsøg, der ere saa dyre, at kun en stor Søstats Regjering kan overtage de vidtløftige Omkostninger, ikke ere foretagne, og da de anstillede Prøver kun ere høist ufuldkomne. Mr. Dudgeon anslaaer sin Dobbeltskruer til at virke med 15 pCt. Fordeel over de bedste Hjul og enkelte Skruer.

Der foreligger imidlertid Forsøg med to Skibe af ligestore Dimensioner: Dobbeltskrueskibet »Ruahine« og Enkeltskrueskibet »Kaikoura«, begge 1640 Tons drægtige, 350 H. K. Paa en længere Prøvefart naaede begge Skibene en Fart af 12.6, men Dobbeltskrueskibets indicerede H. K. var kun 1448 mod Enkeltskrueskibets 1616 med aldeles eens Kulforbrug pr. indiceret H. K., idet »Ruahine« i 24 Timer brændte 33.16 Tons Kul mod »Kaikouras« 40 Tons. Som man vil see, faldt dette enkelte Forsøg ud til Dobbeltskruens Fordeel.

Paa samme Prøvefart løb »Ruahine« med »fuld Kraft« paa den ene Maskine og den anden stoppet $7\frac{1}{4}$ og med »halv Kraft« paa begge Maskiner $8\frac{1}{2}$.

Den nyere Tids lange Skibes ringe Dreiningsevne er et blandt Sømænd og Skibsconstructeurer meget omhandlet Emne. Medens for en Menneskealder tilbage Forholdet mellem et Seilskibs Brede og dets Længde omtrent var som 1 : $3\frac{1}{2}$ eller 4, og man vilde have anset det for Galmandsværk at forlænge Skibene stort ud over denne Grændse, er Forholdet 1 : 8 eller 10 nu

langtfra noget Ualmindeligt for Skrueskibe*). Mange Paquetter og flere hurtige Orlogsmænd have disse Dimensioner, der for enkelte Skibes Vedkommende endog ere overstegne. Omendskjønt man har bygget meget lange Træskibe (den smukke, russiske Corvet »Izumand«, der isommer laae her paa Rheden og som sagdes at gjøre 14 Miles Fart under Damp, var ikke mindre end $9\frac{1}{4}$ Gange længere end den var bred, et Forhold, der omtrent er tilstede i vor Postdamper »Freia«), er det dog her igjen Jernet, der er kommet Skibbyggeren til Hjælp, idet det lange, af tusinde Stumper og Stykker sammensatte, langskibs forholdsviis slet forbundne Træskrueskib i det Hele taget var svagt i Søen og kun daarligt modstod den Rystning, Skruen foraarsagede.

Det er aldeles unødvendigt at udvikle nærmere, af hvor stor Betydning det er for hvert Skib at kunne dreie kort og hurtigt: dets Brugbarhed, dets Existens kan være afhængig heraf**). For Orlogsmændenes Vedkommende have vi selv for nylig i smalle Sunde trængt til bedre Manøverskibe end dem, vi havde, og for Handelsdampernes Vedkommende behøver man blot fra Toldboden af at være Vidne til, hvor længe forholdsvis kortere Skrueskibe ere om blot at komme Halvcirklen rundt, hvor Pladsen er indskrænket.

For den øvede Capitain, der har Kjendskab til sit Skib, er det muligt med en enkelt Skruer at dreie Skibet rundt paa Pletten, naar Elementerne ikke forbyde det, men foruden at der udfordres Øvelse og Øie, gaaer der en meget betydelig Tid med til denne Manøvre.

Mangfoldige Projecter om forbedrede Roer have seet Dagens Lys, men intet af disse (det »balancerede« Roer,

*) For et Par Aar tilbage fragtede den engelske Regjering en Transportflaade til Ostindien for 8 af de største engelske Rhederier; de korteste Skibes Længde var omtrent $7\frac{1}{4}$ Gange Breden.

***) Man erindre blot Catastrophen med »Ré d'Italia«.

der paatænkes anbragt i et nyt Taarnskib, som skal bygges her, har mange Forkjæmpere) har kunnet fortrænge det gode, gamle Roer, der i Aarhundreder sikkert har styret Skibenes Cours. Men det gamle Roer, anbragt som forhen, er i større Skibe med stor Fart under Damp særdeles vanskeligt at dreie; saaledes maatte der ombord i Pantserfregatten «Black Prince» 10 Mand ved Rattene og 30 ved Tallierne til for at holde Roret 28° iborde. Intet Under derfor, at Opfindsomheden har anvendt hydraulisk Kraft og andre mekaniske Midler til at udføre det Arbeide, som Haandkraften i Forbindelse med en simpel Anvendelse af Vægtstangen og Tridsen før var tilstrækkelig til.

Dog, man er ikke bleven staaende ved Roer og tilhørende Apparater for at skaffe forbedret Styreevne tilveie. Den ofte omtalte Turbino, der støder Vandet ud igjennem to Rør, som ere anbragte i Skibssiderne, synes paa sit nuværende Standpunkt ikke at have nogen Fremtid paa Grund af for ringe Kraftudvikling *). Dobbeltskruen er mere tiltalende; men forinden vi omtale dennes Dreiningsevne, ville vi med et Par Ord berøre Resultaterne af nogle Forsøg, anstillede for at belyse Skrueskibes Dreiningsevne under forskellige Forhold.

Angaaende den fordeelagtigste Maade at føre Roret paa for at opnaae den hurtigste Dreining, hersker der lidt Uenighed. En bekjendt engelsk Forfatter forsvarende en Roerpindsvinkel med Diametralplanet af 45° , medens andre kompetente Dommere holde paa nogle Grader mindre. Denne Vinkels Indflydelse paa en formindsket

*) Turbinen er anvendt i en engelsk Pantserkanonbaad «Waterwitch», der er eens for og agter og har Roer begge Steder; den opnaaede Fart var kun 8,9. «Waterwitch» er 778 Tons, 162 Fod lang, 32 Fod bred, Dybgaende $13\frac{3}{4}$ Fod. Paa Grund af Turbinens Dreieevne har det været projecteret at forsyne den langsomtdreieende «Warrior» med en saadan, men denne Plan er opgiven igjen.

Dreiningstid og Dreiningdiameter er meget betydelig. Efter Forsøg, anstillede i to franske Orlogsmænd, fandtes, at naar Roerpinden blev lagt 34° iborde (Roerpinden var saa heelt iborde), blev Dreiningdiametren med 9—10 Miles Fart $\frac{1}{3}$ mindre end med en Vinkel paa 25° . Jo mere Roer der gaves, desto kortere blev ogsaa Tidsrummet for Dreiningen, men ikke i samme Forhold som Diametren, da Farten formindskedes ved at Roret kom mere tvers paa Vandet.

Skibets Fart viste sig naturligviis af stor Betydning for Dreiningens Varighed, der for den samme Roerpindsvinkel forholdt sig som Farten. Dreiningdiametren blev imidlertid i langt ringere Grad paavirket, idet denne kun blev ubetydeligt mindre med 9—10 Miles Fart end med en Fart af 12—13.

Efter forskjellige Forsøg, foretagne i 1862 med en engelsk Kanonbaad, fandtes Dreiningdiametren med Roret 18° iborde med fuld Fart at være over halvanden Gang større end med Roret lagt 45° iborde; med 30° iborde blev Diametren en halv Gang større end Minimumsdreiningdiametren *).

Skjøndt vore Pantserskibe ere temmelig korte Skibe og som Følge deraf i Almindelighed lettere at dreie end fremmede Mariners længere Skibe af samme Slags — faste, bestemte Regler er det umuligt at opstille — vil man ved et Par Exempler, tage fra vore egne, høist tarvelige Forsøg faae lidt Idee om den store Plads, et Enkeltskrueskib behøver for at dreie Cirklen rundt i en blot nogenlunde kort Tid.

Pantserbatteriet »Rolf Krake«, 179 $\frac{1}{2}$ Fod langt, 37 Fod bredt (Længdens Forhold til Bredden som 4,9 : 1),

*) En engelsk Søofficer har tilnærmelsesviis forsøgt som Regel at opstille: at Dreiningdiametren forholder sig omvendt som sin. af Roerpindsvinklen, og Dreiningstiden Cirklen rundt ligesom cos. af den samme Vinkel.

Dybgaaende agter $10\frac{1}{2}$ Fod for 10 Fod; 1246 Tons Drægtighed.

Rorets Vinkel med Diametralplanet	Omdreininger før | under Prøven.		Fart.	Cirklen rundt i	Cirkleus Diameter.
34 ° Bagbord	96	84	5,4	4m. 45"	816 Fod.
34 ° Styrbord	91	72	6,7	5m. 30"	1174 Fod.
34 ° Bagbord	66	59	4,1	6m. 10"	794 Fod.
17 ° Bagbord	63	60	5,0	7m. 22"	1174 Fod.

»Rolf Krake» fører sit Roer 8° Styrbord.

Diametren omtrent $5\frac{1}{2}$ Gange Skibets Lægde.

Pantserfregatten »Peder Skram«, 220 Fod lang, 48 Fod bred (4,6 : 1); Dybgaaende agter 21' 11", for 19' 8"; 2600 Tons. 4bladet Skrue af 16 Fods Diameter og 22 Fods Stigning.

Rorets Vinkel med Diametralplanet	Omdreininger før | under Prøven		Fart	Cirklen rundt i	Cirkleus Diameter
28 ° Bagbord	55	55	} omtr. 10	8m. 30"	2500 Fod.
28 ° Styrbord	55	54		7m. 45"	2300 "
28 ° Bagbord	45	40	} om- trent 8	9m. 10"	1900 "
32 ° Styrbord	45	43		8m. 0"	2000 " (?)

Diametren omtrent 11 Gange Skibets Længde.

Med vort største Skib, Pantserfregatten »Danmark«, er der i den korte Tid, det har været tilsøes, gjort et enkelt Forsøg, der imidlertid tydeligt nok viser dette Skibs Overlegenhed over »Peder Skram«, hvad Dreieevnen angaaer.

Fregatten er 270 Fod lang, 50 Fod bred (5,4 : 1); 3200 Tons. 3bladet Skrue af $16\frac{1}{3}$ Fods Diameter og 26 Fods Stigning; Dybgaaende omtrent 18 Fod.

Med omtrent 10 Miles Fart:

Cirklen rundt til Bagbord i 6m. 30", Diametren 1900 Fod.

» » » Styrbord i 6m. 15", » 1670 "

Diametren omtrent 7 Gange Skibets Længde.

Som Beviis paa Dobbeltskrueskibets Dreiningsevne ville vi anføre Forsøg, foretagne i indeværende Foraar med et i England bygget hollandsk Taarnskib »Prinds Henrik«, der, saavidt os bekjendt, er det største Dobbeltskrueskib, der for Tiden flyder paa Søen.

Det omtalte Pantserskib er 240 Fod langt, 44 Fod bredt (5,5 : 1), Dybgaandet 18 Fod; Skrueerne ere $14\frac{1}{2}$ Fod i Diameter; Drægtighed 2100 tons; 400 H. K.; paa Prøvetouren løb Skibet 12,1 Miles Fart med smudsig Bund.

Cirklen rundt i $4^m\ 43''$ med begge Maskiner »fuld Fart fremad«, 75 Omdreininger, Roret iborde.

Cirklen rundt i $4^m\ 39''$ med een Maskine »fuld Fart fremad« og den anden »stoppet«, 75 Omdreininger, Roret iborde.

Cirklen rundt i $4^m\ 34\frac{1}{2}''$ med een Maskine »fremad« og den anden »bak«, 60 Omdreininger, Roret iborde.

Cirklen rundt i $5^m\ 26''$ ligeledes med een Maskine »fremad« og den anden »bak«, 60 Omdreininger, Roret midtskibs.

Næsten alt Nyt møder Modstand; saaledes gik det og gaaer det endnu med Dobbeltskruen, og som Angrebspunkt brugtes blandt Andet den Omstændighed, at nogle af de første Dreiningforsøg syntes at vise, at Skibene dreiede hurtigere rundt for Roret under fuld Fart end paa Pletten; — at Dobbeltskruen giver kortest Dreining er øiensynligt. Men senere Forsøg godtgjorde, at ogsaa den hurtigste Maade at komme rundt paa er, at lade den ene Maskine bakke og den anden gaae frem med Roret lagt for Fart.

Herved er dog at agte paa, at skal Skibet dreie nøiagtigt om sit Tyngdepunkt, maa den Maskine, der gaaer frem, gjøre nogle faa Omdreininger færre end den bakkende Maskine, da Skruen for Fart har mere Magt over Skibet end for Bakning.

Vi have saaledes faaet en betydelig Hjælp til Styring, og man savner ikke Exempel paa, at Dobbeltskruen netop ved sin Styreevne har frelst Skib og Ladning. En stor Deel af de Blokadebrydere, der under den amerikanske Krig byggedes i England, vare Dobbeltskrueskibe, og da et af disse, »Hebe«, engang i haardt Veir løb ind til Wilmington, blev Styreapparatet slaaet itu af en svær Sø, da Skibet passerede Barren, men Dobeeltskruen bragte »Hebe« uden Rorets Hjælp i Havn.

Som bekjendt have mange Fuldkraftskrigsdampere bibeholdt et meget stort Seilareal og de dermed forbundne svære Reisninger. Stor Hestekraft og betydeligt Seilareal staae imidlertid i mangt et Tilfælde skarpt imod hinanden; i stille Veir skal Maskinen presse de vidtløftige Reisninger gennem Luften, og, er Skibet under Seil, skal ofte en stor Skrue slæbes gennem Vandet. Kommer dertil, at Reisningerne i de 99 af 100 Tilfælde kun kunne gjøre Skade, naar Krigsskibet skal bruges i Kamp, kan man vel tænke, at Skibsconstructeurerne af al Magt søge at skaffe et Compromis tilveie mellem Damp- og Seilevnen, og det maa da udelukkende gaae ud over den sidste.

Ogsaa her træder Dobbeltskruen med sine to uafhængige Maskiner til paa en gavnlig Maade, idet den ene af disse, hvis den anden skulde blive beskadiget, er tilstrækkelig til at drive Skibet frem uden at lægge væsentlige Hindringer i Veien for Styringen. En større Dobbeltskruedamper, der paa Reisen fra Vestindien til Southampton fik Bræk paa den ene Maskine, dampede saaledes hjem den halve Vei over Atlanterhavet med 7 Miles Fart ved Hjælp af sin anden Maskine.

En anden Fordeel, der er forbundet med Dobbeltskruen, er den, at Skrueerne ligge dybere i Vandet, end Tilfældet er med den enkelte Skrue, og som Følge deraf ere mindre udsatte for under Skibets Bevægelser i Søen at løftes ud af Vandet. For at faae Skruen paa letlastede

Skibe tilstrækkeligt tilvands, seer man ofte Skibene bragte paa Hælen paa en høist usømandsmæssig Maade; ogsaa dette undgaaes ved de dybereliggende Dobbeltskruer.

Efter saaledes at have forsøgt at give en lille Skildring af Dobbeltskruens Egenskaber, ville vi slutte disse Linier med at opgive Hoveddimensionerne m. m. paa vort første og eneste Dobbeltskrueskib, og da dette er et Skib, der i alt Væsentligt er bygget efter samme Typus som »Rolf Krake«, turde en Sammenstilling med dette Skib maaskee interessere En eller Anden.

Om det havde været bedre — naar man holder paa Taarnsystemet — at bygge Monitorer, end som hos os saa udelukkende at slaae ind paa de saakaldte »sø-gaaende« Taarnskibe, skulle vi ikke her underkaste nogen Drøftelse*); ei heller ville vi opstille Eet- og Tottaarnssystemernes Fortrin og Mangler mod hverandre. Hvad der imidlertid af følgende Sammenstilling maa staae klart for Enhver, er vort nye Skibs Fortrin over »Rolf Krake« i Armering, Pantsring, Fart og Dreieevne: Egenskaber, der for en stor Deel betinge Krigsskibets Virkeevne.

Nyt Dobbeltskrueskib med 1 Taarn (færdigt 1868).	Enkeltskrueskibet „Rolf Krake“ med 2 Taarne.
Priis 850,000 Rd.	640,000 Rd.
Drægtighed . . . 1538 Tons	1246 Tons.
Hestekraft 350	235
Fart 11	8½
Besætning 106 Mand.	140 Mand.
Armering 2 Kan. à 25,000 \mathcal{R}	{ 2 à 8,800 \mathcal{R} 1 à 15,000 \mathcal{R}
Dyb-gaaende 12 Fod	10 Fod.
Længde 210 "	179½ "

*) Som man vil erindre, eier Danmark ingen Monitor, og det næste Pantserskib, der er Pengebevilling til, bliver et Skib af samme Klasse som det beskrevne Dobbeltskrueskib.

Nyt Dobbeltskrueskib med 1 Taarn (færdigt 1868).	Enkeltskrueskibet „Rolf Krake“ med 2 Taarne.									
Brede 38 Fod	37 Fod									
Høide over Vandgangen 5 ”	4½ ”									
Pantsret under do. 3 ”	3 ”									
Side- og Taarntykkelse	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>5”</td> <td>4½” Jern yderst</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10”</td> <td>8” Træ.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>¾”</td> <td>½” Jern inderst.</td> </tr> </table>	}	5”	4½” Jern yderst		10”	8” Træ.		¾”	½” Jern inderst.
}	5”	4½” Jern yderst								
	10”	8” Træ.								
	¾”	½” Jern inderst.								
Vandtætte Skodder . . . 6	4.									
Dækket pantsret med . . 1”	tyndere Jernplader.									

Om Dampskibes Sødygtighed.

Hvert Aar, hver Dag kræver Havet sine store Offre af Menneskeliv og Capitaler; saavel paa farlige Kyster som i rum Sø forulykker mangt et Skib, og det er kun et sørgeligt Billede, der fremstiller sig, naar man kaster Øiet paa de saakaldte «Vragkort», hvorpaa hvert Skibs Grav langs med Kysterne staaer betegnet. For Søulykker paa Kysterne søge imidlertid de fleste Regjeringer at raade Bod paa mange Maader; anderledes forholder det sig med Skibe, der forgaae i rum Sø. Gaaer et saadant Skib under, modtages Efterretningen paa de fleste Steder med et Slags Ligegyldighed, der er Resultatet af den gamle Vane at høre tale om Ulykker, der, som Mange troe, ikke ere til at forhindre, og om hvilke man som oftest tænker: det er nu engang en Tribut, Sømanden maa betale til Havet, og som følger med hans Kald.

Men i Virkeligheden forholder det sig ikke ganske saaledes. Utallige Søulykker paa det aabne Hav staae naturligviis ikke til at ændre; kun til en Tid forslaaer Menneskets Klogskab i Kampen mod de rasende Elementer, som han vel aldrig naaer at beseire ganske. Imidlertid er det langt fra altid Klogskab, der raader paa Søen; kun altfor ofte er det Ufornuft, Vindesygge og den letfærdigste Stolen paa Magsveir, der truer Skib og Besætning med Undergang og Død.

Vi sigte her til den ubundne Frihed, hvormed ethvert Skib bygges og lades, — de lovbestemte Forordninger, der skulle opfyldes, ere ufuldkomne eller mangle ganske, og det under Omstændigheder, hvor mange Menneskeliv sættes paa Spil paa den meest hensynsløse Maade lige for Regjeringernes Øine. Det er, som om det frie Element uvilkaarligt overførte en Deel af dets Hensynsløshed og Lunefuldhed paa Forhold, ligeoverfor hvilke endog de omhyggeligste og meest bestemte Love til visse Tider vilde vise sig magtesløse.

Blandt dette Aars Forliis er der et, som klart nok viser, at der er et Hul i Sø-Lovgivningen, der trænger til at udfyldes, et Forliis, som alene blev foraarsaget ved en aldeles utilbørlig Letsindighed og Hensynsløshed; og da det i flere Henseender frembyder Interesse, skulle vi her meddele et kort Uddrag af en Rapport til the Board of Trade, forfattet af de Embedsmænd, der efter Befaling undersøgte de nærmere Omstændigheder ved Forliset.

Skibet »Utopia«, 949 Tons, var bygget 1853 og i 1862 hos Lloyds indregistreret for fem Aar med Klasse: A 1, Red. Skibets nuværende Eier boede i London. Under Ladning til sin forestaaende Reise til Bombay synes »Utopia« at have været paa Grund i Brupswick Dokken i Liverpool og derved øiensynlig at have lidt betydelig Skade. Aldrig forhen havde man bemærket nogen Læk, men øieblikkelig efter at have været paa Grund fandt man 28" og to Gange senere 40" Vand i Skibet.

Efter Rhederens Ordre blev der daglig efter endt Arbejde slaaet læns af de Folk, som stuvede Lasten. Under Ladningen blev Skibet undersøgt af Lloyds Agenter og af to Besigtelsesmænd fra Mersey Dokken og Havneraadet, hvilken sidste tilbød Rhederen Raad og Assistance med Hensyn til Lastens Stuvning, angav Grændsen, hvortil Skibet med Sikkerhed kunde lades; — 20' 6"

til 21" —, og mærkede hver Side midtskibs for at betegne Stedet. »Utopia« fik saaledes 6½' Søskib; lidt nok for en Ostindiefarer, naar man tager Hensyn til det haarde Veir, som et Skib paa en saa lang Reise nødvendigviis maa møde. Ikkedestomindre forlod Skibet Brunswick Dokken den 7de Marts 1867, ladet ½ Fod haardere end Mærket for dybeste Ladning, og senere blev der yderligere indladt 120 Tons Cokes i Wellington Dokken.

Føreren, Capt. Lean, der ikke holdt af Sagernes Tilstand, og som fandt sine Anviisninger angaaende Skibets Udhaling til en saa lang Reise upaaagtede, gik fra Skibet. Samme Dag blev det atter besigtiget af en anden Lloyds Agent, som fandt kun 5' Søskib, dog vedblev man stadigt at lade, hvorfor denne tilkaldte nok en Besigtelsesmand. Disse bleve enige om at erklære Skibet for i høi Grad overlastet, hvorom de underrettede Capt. Lean og selvfølgelig rapporterede til Selskabets Secretair, men da der ikke var tegnet nogen Assurance i Liverpool, gik Sagen sin Gang. Imidlertid var en af disse Besigtelsesmænd igjen ombord i Skibet den 9de, da det forekom ham, at »Utopia« kun havde 4' Søskib, og hans endelige Erklæring lød paa, at han ikke engang vilde holde af at gaae til Dublin med Skibet i stiv Kuling af Sydvest. Dog tøvede Rhederen ikke med at sende »Utopia« med sin Besætning paa en lang Reise, under hvilken denne den største Tid var overladt til sig selv, hvis Skibet — som det var sandsynligt — skulde gaa tilbunds.

Efter en Liverpool Agents Anbefaling blev Capt. S. Dickie nu Fører af Skibet, men da han gik ombord den 8de, holdt han naturligviis ligesaa lidt som sin Forgjænger af Sagernes Tilstand; efter Sørettens Indberetnings Ordlyd blev der imidlertid »anvendt et meget mærkværdigt og høist uforsvarligt Tryk paa ham for at bringe ham til at gaae tilsøes, i Form af et Brev, skrevet af en

Skibsmægler i Liverpool og undertegnet af Agenten.
Brevet lød:

»Min Herre!

Jeg er meget forundret over at høre, at De gjør Vanskeligheder ved at gaae tilsøes med »Utopia«, og jeg maa underrette Dem om, at hvis De ikke gaaer tilsøes, efterat jeg har anbefalet Dem til Rhederiet, skal jeg sørge for — hvis det staaer til mig at forhindre det — at De aldrig faaer Skib at føre fra Liverpool, da jeg ikke vil have Noget at gjøre med Deres Indvendinger. Deres

Til

. . . .

Capt. Dickie.

Den 10de, en Søndag Morgen, mødtes de to Skibsførere, Lodsens, Rhederen og hans Agenter ved Skibet med Mandskabet, der bestod af sytten Mand, hvoraf kun sex befarne Folk, et øiensynligt for ringe Antal til et fuldrigget Skib af »Utopias« Størrelse. Riggerne havde pompet om Morgenen, men havde holdt op, inden Besætningen kom ombord; ikke fordi der var læns Skib, men for at Folkene ikke skulde blive bange og negte at gaae tilsøes med Skibet.

Lodsens, som havde yttret, at Skibet var overladt og blev spurgt af Retten, hvorfor han desuagtet lodsede det ud til overhængende Fare for Skib, Ladning og atten Menneskeliv, svarede, at han contractmæssig var bundet til at lodse ethvert Skib og vilde være bleven nødsaget til at betale Bøde, hvis han ikke havde taget Skibet ud.

Og saaledes blev da »Utopia«, læk, slet udrustet og svagt bemanded, som tilskyndet af en ond Aand, slæbt tilsøes af en Damper, idet man saa at sige med Magt sønderbrød enhver Hindring, der stillede sig iveien for den sikre Undergang, og hverken gav Agt paa Capitainers, Besigtelsesmænds eller Lodsers Erklæringer.

Da Dampskibet slap, bleve Seilene satte med god Vind og Magsveir, og saa slet var Skibet udhalt, at

Mersefaldene maatte skæres ud for at katte og kippe Ankeret.

Kort derpaa bleve Pomperne peilede, og man fandt $3\frac{1}{4}'$ Vand i Lasten. Nogle af Besætningen bleve strax satte til Pomperne, som fra den Tid af ikke bleve forladte. Ikkedestomindre steg Vandet stadigt, og den 11te Klokken 4 om Formiddagen var der $4' 10''$ Vand i Skibet, hvilket var den sidste nøiagtige Peiling, da Pomperne derefter bleve forstoppede af Sand.

I Løbet af den 12te og 13de bemærkede man, at Skibet stadigt sank, og da Vind og Sø vare i Tiltagende, besluttede Capitainen at løbe ind til Cork, men Skibet lod sig ikke mere regjere, og den 13de Klokken 4 om Eftermiddagen, da Skanddækket kun var et Qvarteer over Vandet, og Skibet hurtigt sank, blev Storbaaden sat ud.

Capitainen gik sidst i den, og næppe var den klar af Skibssiden, førend »Utopia« dukkede under med Forskibet og gik tilbunds! — Lykkeligviis var det nogenlunde godt Veir, og de Skibbrudne bleve optagne af en Bark, der den 16de satte dem iland i Crookhaven. —

Det her meddeelte Exempel kan nu vel i enkelte Retninger betragtes som enestaaende; men det er dog udenfor al Tvivl, at Overlastning af Seilskibe, om end i ringere Grad, temmelig hyppigt finder Sted, og ikke sjeldent foraarsager Havari; og dog vises der større Forsigtighed ved Seilskibes end ved Dampskibes Tilladning. Med disse sidste trækker man destoværre ofte de største Vexler paa hurtig Reise og Magsveir; hvor Seilskibet ligger stille i rum Sø for at oppebie seilbart Veir, der skal Dampskibet presses frem; man har her ingen Reisninger at agte paa, og Alt gaaer ud over Skroget, der ofte efter Formen og næsten altid med Hensyn til de store, meget jevnligt daarligt installerede Maskinluger, kan siges at være mindre sødygtigt end Seilskibsskroget. Jo mere Dampskibene fortrænge Seilskibene, desto mere pastrængende bliver derfor Nød-

vendigheden af, at der indføres Bestemmelser, som saavidt muligt kunne sikre Menneskeliv og Eiendom, der sendes tilsøes.

Ofte lades Dampskibene saa haardt, at man maa undres over, at det gaaer saa godt, som det gaaer. Vel rider den lille, lave Skonnert en Storm af i Oceanet ved Siden af den høieste Tredækker og klarer sig stolt; men stræk Skonnertens Længde ud til Tredækkerens — uden at tage andre Hensyn — saa gaaer Sødygtigheden for en stor Deel tabt. Og det er ikke saa langt fra, at dette Forhold overføres paa mange af Nutidens lange, haardtladte Dampskibe. Ikke er imidlertid for Øieblikket den voxende Længde af Fare for Skibenes Sødygtighed, men ustraffet gaaer det ikke an at lade et Skib saa haardt, at det næsten kommer til at ligge paa Vandet som en Monitor; kommer man hertil, saa maa man, som i Monitorerne, leve af kunstig Luft og gjøre Skibet foroven som forneden ligesaa vandtæt som en tilproppet Flaske. Men istedet herfor har man tvertimod store Luger over Maskinrum og Fyrplads, ofte uforsvarligt lave Lugekarme, der ikke hindre Vandet i at løbe ned i Skibet; ikke sjeldent er Skibssiden indrettet saaledes, at den ligefrem tilbageholder Vandet indenbords, istedetfor at lade dette søge udenbords gennem tilstrækkeligt store Aabninger, og er endelig Vandet styrtet ned i Skibet, lade ofte Pomperne meget tilbage at ønske.

Ihvorvel danske Skibsførere og Rhedere i det Hele taget bør roses for ikke at lade Handelsskibene i en utilbørlig Grad — der gives Exempler paa, at danske Skibe, der ere afhændede til Udlandet, her have modtaget 20 pCt. større Ladning end under dansk Flag og under aldeles samme Forhold — saa seer man dog stundom danske Dampskibe endog Vinterdage ligge utilraadeligt dybt paa Vandet, og det er udenfor al Tvivl, at for haard Ladning ogsaa har kostet Danmark Menneskeliv og Capitaler. Øienvidnerne drukne desværre som oftest og tage med sig til Havsens Bund Grunden til Ulykken.

Til forskjellige Tider og paa forskjellige Steder har man søgt at tilveiebringe Garantier for et Skibs Sødygtighed, men paa Skibbygningskunstens nærværende Standpunkt er Opgaven i sig selv af næsten uoverkommelig Vanskelighed, og dertil kommer, at det næsten maa henregnes til Umulighederne at bringe Enighed tilveie imellem Rhedernes og Assurandeurernes — det være sig nu virkelige eller indbildte — Interesser.

Ledet af de overhaandtagende Ulykker med Dampskibe i rum Sø, har imidlertid i indeværende Foraar et, af de bedste practiske og videnskabelige nautiske Elementer sammensat, Selskab — »Institution of Naval Architects« — efter den omhyggeligste Drøftelse foreslaaet følgende Regler for Dampskibes Construction, Ladning o. s. v. Ovennævnte Selskab tæller i sin Midte de meest bekjendte Ingenieurer, Skibsconstructeurer, Rhedere, mange Søofficerer, Videnskabsmænd o. s. v.; Selskabets Præsident er den forrige Marineminister, nuværende Krigsminister Sir John Pakington, og en Deputation, der overrakte Undersøgelsescomiteens Betænkning til Regjeringen, blev meget naadigt modtagen af Hertugen af Richmond, Præsident for the Board of Trade, saa der turde maaskee være Haab om, at der er gjort et betydningsfuldt Skridt fremad i en Sag af overordentlig Vigtighed for enhver søfarende Nation.

Reglerne ere følgende:

1) Det er umuligt med Bestemthed at fastslaae Forholdet mellem et Skibs Længde, Brede og Dybde. Dette Forhold kan uden Fare gives et stort Spillerum, og Skibet blive godt og sødygtigt ved skjønnsom Form, Bygningsmaade og Stuvning af Lasten.

2) Ethvert Skibs øverste Vandlinie og dets Deplacementsscala*) fra underste til øverste Vandlinie bør følge

*) Deplacementscurven fremstaaer igjennem et Coordinatsystem, hvor Ordinaterne fremstille Dybgaændet og Abscisserne den indladte Vægt.

med enhver Skibstegning, betegnende den yderste Grad, til hvilken Skibet maa lades; der bør tages Forholdsregler for at denne Underretning bliver opført paa Skibets Papirer. Det er ogsaa ønskeligt, at der altid med disse maatte medfølge, for at være i Skibsførernes Eie, en Seiltegning, en Sidetegning og idetmindste fire Tversnittegninger af Skibet. Paa Tegningerne bør Drægtighed og Bæreevne for hvert Rum i Lasten være optegnet. Disse Papirer bør altid følge med Skibets Register, hvoraf en Copi bør beroe paa Toldklareringsstedet i den sidste Havn, hvorfra Skibet afgaer.

3) Der er en Minimumshøide af »Søskib«, under hvilken man for søgaaende Skibe ikke kan gaae uden Fare, og det er ønskeligt, at denne Minimumshøide maatte blive fastslaaet. Ved »Søskib« forstaaes øverste Dæks (ikke Spar*-Dækkets) Overkants lodrette Høide over øverste Vandlinie, maalt midtskibs paa Siden af Skibet. Søskibets Størrelse bør tiltage med Længden. $\frac{1}{8}$ af største Brede bør være Minimumshøiden for »Søskib« for almindelige søgaaende Skibe, der kun ere fem Gange saa lange, som de ere brede, og $\frac{1}{3\frac{1}{2}}$ største Brede bør yderligere lægges til »Søskib« for hver Brede, Skibet bliver længere. Dette vil for et Skib, der er

32 Fod bredt,	160 Fod langt,	blive 4 Fod,
32 - - -	192 - - -	5 - -
32 - - -	224 - - -	6 - -
32 - - -	256 - - -	7 - -

men, da paa lange Skibe Tilføielsen af et Spar-Dæk over hele Skibet maa betragtes som værende liig med eller

*) Spar-Dækket er et lettere Dæk, eller Dele af dette, over øverste Dæk. Det er ikke sjældent at see Dampskibsbroerne byggede saa brede, at de udgjøre et Stykke Spar-Dæk. Paa flere af det danske Dampskibsselskabs nye Skibe ere Broerne meget brede med Skodder paa For- og Agterkant til Maskinlugernes Beskyttelse. Enkelte Orlogsmænd have Spar-Dæk, der undertiden ere saa lette, at de hverken kunne bære Kanoner eller de sværere Fartøier.

trædende istedetfor det forøgede »Søskib«, der betinges af den overskydende Længde, vil et Spardæk, der gaaer over hele Skibet, for denne overskydende Længde tillade den almindelige »Søskibshøide« af fire Fod.

4) Det maa ikke ansees for ønskeligt, at der tilstaaes nogen Lempelse for Hytte eller Bak, og det maa aldeles bero paa Constructeurs praktiske Blik, om Tilføielsen af Hytte og Bak er tilraadelig og betryggende efter Skibets Form eller efter dets Bestemmelse. Som almindelig Regel maa opstilles, at Hytte og Bak bør være lukkede og sødygtige, men denne yderligere Vægtforøgelse kan stundom være utilraadelig for lange Skibe med fine Linier; dog gives der Tilfælde, hvori en let aaben Bak er tjenlig til at holde Søen ude; idethele taget maa man for lange Skibe foretrække Spar-Dæk fremfor Hytte og Bak, og der bør ikke gives nogen Formindskelse i »Søskib« for Hytte eller Bak.

5) Det vilde bidrage meget til Dampskibes Styrke og Sikkerhed, dersom lang- og tværskibs Skodder, Kul-kasser, Jern-Mellemdæk og Skrueaxelgange alle vare saaledes forbundne med Skroget og med hverandre indbyrdes, at de dannede uafhængige vandtætte Celler, der stode i Forbindelse med Dækket og med hverandre indbyrdes udelukkende ved vandtætte Døre, der kunde aabnes og lukkes fra Dækket. Det var meget ønskeligt, om man vilde indrette disse Celler, isærdeleshed ombord i Passageerskibe, saaledes, at om to tilstødende Celler fyldtes eller stilledes i Forbindelse med Søen, Skibet da vilde holdes flydende af de øvrige Celler. Intet Passageerskib maa kunne betragtes som velbygget, hvis det ikke kan flyde, naar, ligegyldigt hvilken, enkelt Celle fyldes eller stilles i Forbindelse med Søen. Dobbelt Bund maa betragtes som hellig at bidrage til store Skibes Styrke og Sikkerhed.

6) Det var meget at ønske, at der altid i Passageerskibe maatte være sørget for saa tilstrækkelig Ven-

tilation, at alle Luftporte, Skylighter og Luger maatte kunne lukkes i haardt Veir.

7) Der kan med Hensyn til Lugers og andre Aabningers Størrelse ikke fastsættes nogen Grændse, men det er ønskeligt, at Dæksbjelkerne ikke blive overskaarne, men fortsættes over Lugerne, hvor det er muligt. Dæksbjelkerne kunne ogsaa, hvor det er nødvendigt, gjøres flyttelige og sættes paa Plads, naar man gaaer tilsøes. Alle Maskinlugekarme bør være saa høie som muligt, af Jern og nittede til Dæksbjelker og Kraveller. Aabninger i Dækkene bør være forsynede med solide Dæksler paa Hængsler, saa at de let kunne lukkes.

8) Da det maa antages, at alle Aabninger i Siden eller for og agter kunne true Skibets Sikkerhed, er det ønskeligt, at Side- og Agtervinduer ere forsynede med Porte paa Hængsler, der altid maa være paa Plads; alle Ladeporte bør være forsynede med forsvarlige Jerntverstænger.

9) Alle Aabninger til og Forbindelser med Søen fra Maskinrummet og Rørene bør være sikrede ved coniske, Kingstons- eller Sluseventiler, og lignende Sikkerhedsmidler bør anbringes i alle Aabninger gennem Bunden, hvor Beskadigelse af Skibet eller Rørene vilde bringe Vand i Lasten.

10) Ethvert Jerndampskib bør have en Pompecylinder af Messing til enhver Celle, undtagen til de agterste og forreste; disse sidste bør være forsynede med en Sluseventil, eller ogsaa bør der istedetfor disse Pomper være separate Patentpomper. Endvidere bør der findes en Donkey-Maskine og Pompe, der kan pompe baade fra Lasten og fra Søen, føde Kjedlerne og bringe Vand paa Dækket. Alle Skibe skulle have een eller flere Lastpomper, drevne af Maskinen, med Lastindsprøitningsrør, hvis Maskinerne have Condensator. I store Skibe bør Donkey-Maskinerne have en særskilt Kjedel, anbragt høit over Vandlinien og i Forbindelse med Skibets Kjelder.

Alle Skibe bør være forsynede med et Stel Lastrør, der sætter Last og Maskinrum i Forbindelse med disse Pomper. Som Sikkerhed mod Ildsvaade bør der paa øverste Dæk være Pomper, indrettede som Trykpomper, forsynede med tilsvarende Marmeringer og Sugere og med tilstrækkelig lange Slinger for at kunne naae fra Ende til anden af Skibet. Pompehanerne maa være omhyggeligt ordnede og mærkede, og der bør drages megen Omhu for at baade Rør og Haner ere tilgjængelige. En Tegning af det Hele bør følge med Skibets Papirer, og Mandskabet bør regelmæssigt øves i Brugen af Pomperne.

11) Lastens Stuvning bør foretages under Skibsførerens Overtilsyn og udelukkende ledes efter hans Befalinger, enten den bliver udført ved Contract eller ei; kun Capitainen bør bære Ansvar. Ofte bliver Lasten stuvet meget slet, idet Vægten undertiden kommer til at ligge for lavt, saa at Skibet kommer til at rulle saa voldsomt og hurtigt, at Rundholterne slingre overbord, og Skibet paa anden Maade sættes i Fare, eller ogsaa kommer Vægten til at ligge for høit, saa at Skibet bliver rankt og derved tilbøieligt til at gaae rundt. Imidlertid kan Lasten i et Skib af hvadsomhelst Form lægges saaledes, at begge de ovennævnte Ulemper undgaaes. Ligesom ranke og stive Skibes Egenskaber ere forskjellige, saaledes er ogsaa Antallet af Svingninger, frembragte ved at lade Mandskabet gaae fra den ene til den anden Side eller ved paa anden Maade at flytte Vægte, i lige lang Tid forskjelligt; er Skibet rankt, vil det gjøre faa Svingninger, er det stivt, da mange; men under samme Fordeling af de ombordværende Vægte, vil Antallet meget nær være det samme, hvor stor saa end den Kraft er, der frembringer Svingningerne. Omendskjøndt dette Forhold længe har været kjendt af Videnskabsmænd, har man ikke i Handelsskibe foretaget Undersøgelser af den Natur, at man støttet paa dem kan opstille nogen bestemt Regel. Man henvender Skibsføreres og Rhederes

Opmærksomhed paa at anstille Undersøgelser i den omhandlede Retning.

12) Det maa antages, at the Board of Trades nugældende Bestemmelser angaaende Fartøier, Redningsbaade, og hvad dertil hører, ere gode i Principet. Ansvarret for altid at holde Fartøierne i det nødvendige Beredskab hviler paa Skibsføreren, som maa bære al Dadel for Forsømmelighed og dennes Følger. Enhver aaben Staal- eller Jernbaad bør være forsynet med tilstrækkelige, vandtætte Kasser.

13) Lloyds System for Forholdet mellem Ankre og Kjæde og Lovens Bydende med Hensyn til Kjæde- og Ankerprøver ere forsaauidt tilfredsstillende; men da disse Prøver ikke alene kunne bestemme Ankres og Kjæders Godhed, maa man ogsaa stole paa Fabrikanterne.

14) For at faae det Vand, der kommer ind paa øverste Dæk, til hurtigt at løbe udenbords, bør der i den nedre Deel af det Opstaaende anbringes Klapper, der ere tilstrækkelige baade i Antal og i Størrelse.

15) Water-closets, anbragte paa Dæk nærved eller under Vandgangen, kunne være Aarsag til, at Vandet gradviis og umærkeligt flyder ind i Skibet og truer dette med Fare, med mindre Rør og Ventiler ere stærke og omhyggeligt anbragte.

Yderligere henleder Comiteen Opmærksomheden paa forskjellige, mindre væsentlige, Bestemmelser, som enkelte af Selskabets Medlemmer have foreslaaet, men som ikke ere indbefattede i den almindelige Betænkning.

Et Guanocerteparti.

Af S.

En blandt danske Rhedere og Skibsførere forholdsviis ubekjendt og dog betydelig Fragtfartsgreen er Guanoførselen: man deeltager ikke i den. Aarsagen til, at dette forholder sig saa, tilskrives almindeligviis den Omstændighed, at de for Farten bedst passende Skibe ere større og rummeligere, end de, vi sædvanligt have, hvoraf da skulde følge, at vi i denne Fart ikke kunde concurrere med andre søfarende Nationer, der eie saadanne bedst passende Skibe. Men da Drægtigheden af de i Guanoførselen beskjæftigede Skibe er mellem 200 og 1000 Læster, hvad der vidner om et vidt, ogsaa for os i saa Henseende tilgængeligt, Spillerum, og da Sagens Natur medfører, at denne Fart ikke saameget udfordrer nye og hurtige, som mindre kostbare, skjøndt stærke og fuldkommen sødygtige Skibe, hvoraf der altid i enhver nedarvet Handelsmarine findes et vist Antal, saa ligger den Formodning nær, at denne Fremtonings Hovedaarsag bør søges andetsteds.

Formeentlig ligger den deri, at vi her have et af de Tilfælde, hvori Fragtfarernes Nationalitet i betydelig Grad betinges af den Mands Nationalitet, for hvis Regning eller ved hvis Medvirkning Fragtladningen gaaer over Søen, et af disse Tilfælde, der stedse sjeldnere møder vore sydlige Naboer og Søfartsconcurrenter, fordi der snart overalt i Verden findes tyske Filial-Handelshuse;

— som Hollændere, men især Englændere kjende endnu mindre til, fordi de have baade Kolonier og Filialer; — men som meget hyppigt indtræffer hos os, fordi vi have Lidet af det Første, Intet af det Andet og alligevel sjældent foretage Noget, der kunde tjene til at udvide eller forøge vore Skibes Deeltagelse i den store Fragtfart.

Et kort Blik paa Guano-Handelens nærværende Tilstand vil gjøre det klart, hvorfor vi ere udelukkede fra Guanoførselen, og hvorfor vi ikke kunne vente at see vore Skibe deeltage i den, førend dette udmærkede Gjødningsstof — saaledes som det udentvivel i høi Grad fortjener — bliver en af vore store Indførsels-Artikler.

Guanoleierne paa de peruanske Chinchas Øer, beliggende i det Stille Hav mellem den 13de og 15de sydlige Bredegrad og ikke langt fra Kysterne af Peru, ere de eneste, der have Betydning for den store Fragtfart i vor Tid. Vistnok er der, især fra engelsk og amerikansk Side, søgt efter nye Leier paa de forskjelligste Steder af Kloden, og saadanne ere ogsaa blevne fundne baade paa denne og paa hiin Side af Amerika, men deels ere alle andre end Peru-Guano-Leierne enten allerede udtømte eller i den Grad af fossil Beskaffenhed, at de alene med stort Besvær og megen Bekostning kunne bearbejdes; deels taaler ingen af hine i Henseende til umiddelbar Anvendelighed, til Virkning paa Afgrøderne eller til Mægtighed og Omfang, mindste Sammenstilling med disse. Og blandt Peru-Guano-Leierne ere atter Chinchas-Leierne de bedste, fordi de ere dannede under en fuldkommen regnløs Himmel og paa en af vulkanske Rystelser uberørt Grund. Chinchas Guanoen har gjennem de Aartusinder, hvori Øerne have været Røge- og natlige Tilflugtssteder for talløse Fugleskarer, undgaaet enhver værdiforringende Udvadskning og Sammenblanding med Steen eller Sand. Intet Under derfor, at man fortrinsviis holder sig til den, og at Udførselen deraf er stegen Aar for Aar, siden samme for henved 30 Aar tilbage i Tiden

paabegyndtes. Nu føres ca. 10 Millioner Centner, eller saameget som behøves forat fylde 250,000 Læster Skibsrum, hvert Aar bort fra Øerne, og alligevel antages det, at de først om 10 Aar ville være udtømte.

Man bringer Chinchas-Guanoen baade til China og de forenede Stater, men fornemmelig dog til Europa, hvor det især er engelske og tyske, men ogsaa hollandske, belgiske og franske Jordbrugere, store og smaae, som anvende den i stor Mængde og med betydelig Fordeel, medens vore nordiske Landmænd ikkun undtagelsesviis og ad indirecte Veie kunne skaffe sig den.

I Peru ere nemlig Guano-Leierne Statens Eiendom og vigtigste Indtægtskilde. Guanoen sælges dog ikke paa Stedet, men udgraves, afskibes og føres over Søen — ialfald forsaavidt den europæiske Forbrug angaaer — for Regning af Republikens Regjering, der i Hamborg, London, Antwerpen og Dunkerque underholder Depoter, hvorfra Guanoen til faste Priser og under visse paa Bevarelsen af Stoffets Ægthed og Originalitet beregnede Betingelser, udleveres til Mellemandlere og Forbrugere i de Lande, der høre til hvert enkelt Depots contractmæssige Afsætnings-Territorium. Under det hamborgske Depot ligger — foruden Tydskland — Danmark, Norge, Sverrig og Rusland; Ihænderhaverne af Depotet i Hamborg have endnu en i flere Aar gyldig Eneret til at forsyne os med Peru-Guano.

Skjøndt vistnok dette Monopol forsaavidt er af illusorisk Beskaffenhed, som der Intet er til Hinder for, at danske Importeurer eller Landmænd, der foretrække at forsyne sig fra et af de andre europæiske Depoter, kunne gjøre dette gennem derboende Kommissionairer eller Mellemandlere — adskillig Guano kommer til os paa denne Maade fra London —, saa ere vi dog afskaarne fra regelmæssig directe Tilførsel, saalænge den peruanske Regjering ikke vil, eller, som Følge af de bestaaende Contracter, maaskee ikke kan tilstede Oprettelsen af et selvstæn-

dig Depot hertillands. For at dette kunde skee, maatte ialfald først og fremmest Sandsynligheden af et større aarligt Salg herfra paavises, hvad der ikke let bliver muligt, førend Landmanden lærer Fordelen ved den directe Forsyning at kjende. Dette sidste vilde være ønskeligt, thi Chinchas-Guanoen er en let forfalskelig Vare, der fordrer en muligst umiddelbar Overgang til Forbrugeren, og den er ialfald, som dannet i et meget tørt Clima, ved Oplægning paa Elbens, Themsens eller Scheldens fugtige Bredder underkastet en betydelig Vægtforøgelse, der selvfølgelig betales af Forbrugeren.

Mange ere de Interesser, vore Jord- og Skibseiere, vore Land- og Sømænd, have tilfældes, men der skal ikke let kunne paavises noget mere iøinefaldende eller haandgribeligt Exempel paa et saadant Fælledsskab, end denne Guano-Sag. Det er overdraget Ihændehaverne af de nævnte europæiske Depoter at sørge for det til deres respective Guanobehov fornødne Skibsrum, og da de hos den peruanske Regering nyde en forholdsvis ikkun meget tarvelig Godtgjørelse for Umage, Forskud og Risiko, maae de søge deres Fordeel paa en anden Maade. I dette Øiemed anvende de saavidt muligt egne Skibe i Farten mellem Chinchas-Øerne og Depoterne, hvoraf paa den ene Side følger, at de snarere ville stræbe at hæve end at trykke Guanofragterne, der jo blive at fra- drage i Afregningen med Peru, og som altsaa i Reglen ville være fordeelagtige for Skibseierne, og paa den anden Side, at fremmede Skibe ikkun undtagelsesvis kunne vente at komme i Betragtning. Saavidt bekjendt, er det fornemmelig kun Depotet i Dunkerque, der nu og da benytter fremmede Skibe, navnlig svenske og norske Trælastfarere. For danske Skibe ere Chancerne for Deeltagelse i Guanoførselen til Europa følgelig meget faa, eller slet ikke tilstede, saalænge vi ikke selv beskæftige os med Indførselen af denne Artikel og skaffe os et selvstændigt Depot. Det kan an-

tages, at den aarlige Forbrug af Peru-Guano alene i Sverig og Danmark, dersom Tilførselen ad directe Vei var fri, snart vilde voxe til 100,000 Centner*). En saadan Masse vilde behøve 2500 Læster Skibsrum og altsaa beskæftige 10 à 12 Skibe paa 200 à 250 Læster hvert Aar, hvilke, saafremt Depotet blev i Kjøbenhavn, alle kunde høre til vor Handelsmarine, og den Brutto-Indtægt, som derved indvandt, vilde ved en Fragt af $3\frac{1}{2}$ à 4 £ pr. Ton udgjøre 130 à 140,000 Rdl. om Aaret.

Som Forholdene nu ere, savne altsaa vore Landmænd for en stor Deel den fortrinlige Hjælpegjødning, som Artiklen afgiver, medens vore Rhedere ere aldeles uden den Fortjeneste, som dens Førsel fra Peru yder; det er da klart, at de i Forening og til gjensidig Nytte maatte kunne rette deres Bestræbelser paa at støtte den Plan til en omfattende «directe Peru-Guano-Indførsel», hvortil der fra et herværende Selskabs Side er gjort indledende Skridt.

Men ligesom Agerdyrkeren undersøger sin Jords Beskaffenhed, førend han anvender Guanoen, saaledes overveier Fragtfareren forud Seiladsens Betingelser og nærmere Omstændigheder; i denne sidste Retning er der Intet, som har større Betydning for ham, end det Certeparti eller den Fragtvereenskomst, hvortil Skibets Fart bindes. Et Guanocerteparti indeholder mange særegne Bestemmelser, og forekommer af den foranførte Grund sjældent; saameget mere velkomment turde derfor et Prøveexemplar være. Da vi have fundet et saadant i et i Tydskland nylig udkommet Skrift, der handler om den hamborgske Guanohandel**), meddeles samme her i Oversættelse, som følger:

*) Af Forbrugen i Tydskland, der anslaaes til henved 2 Millioner Centner, falde alene paa Sachsen ca. 150,000 Centner. I Belgien findes næppe nogen nok saa lille Jordbruger, der ikke benytter Guano som Hjælpegjødning.

**) Af Dr. L. Meyn. Itzehoe, 1867.

Hamborg den — 1866. Imellem undertegnede N. N., Agent for Rhederen og Føreren af Skibet N. N., x Tons nyt Register-Maal drægtigt, paa den ene Side, og A. J. Schön & Co. og J. D. Mutzenbecker Söhne, Agenter for Henry Witt & Schütte i Lima, som Contrahenter med den høie Regjering i Peru og dennes Guano-Consignatarier i Tydskland, paa den anden Side, er der truffet følgende Overeenskomst:

Skibet skal senest den — d. A. afseile til x port og derfra videre skyndsomst afgaae til Callao i Peru; ankommen hertil, underretter Føreren derom uden Ophold Henry Witt & Schutte i Lima.

Snarest muligt efter Ankomsten i Callao undersøges Skibet af den Regjerings-Commission, som i dette Øie-med er udnævnt; dersom der af denne anordnes Udbedringer ved Skibet, som Føreren maatte ansee for unødvendige eller uhensigtsmæssige, skal dette Spørgsmaal afgjøres ved to Voldgiftsmænd, hvoraf enhver af Parterne udnævner den Ene. Ved Skibets endelige Antagelse som tæt, fast, stærkt og velskikket til Reisen, skulle Henry Witt & Schütte senest 48 Timer efter derom modtagen Melding (eller om de gjøre det senere, mod Afskrivning paa Liggedagene) tilstille Føreren eller dennes Agent fornøden Ordre, hvorefter Skibet kan faae en Guano-Ladning ved Chinchas-Øerne, og det afgaaer da strax derhen, underveis anløbende Pisco*) for der at modtage fornødent Ladepas, hvilket Befragterens Agent udleverer til Føreren fri for Omkostninger.

Skibet skal fra Callao fragtfrit bringe til Øerne de contante Penge, som udfordres til Ladningens Betaling; ligeledes alle Arbeidsredskaber, som Befragterens Agent maatte sende til Skibssiden under Opholdet i Callao; endelig ethvert, x Tons ikke overstigende, Parti Drikke-

*) Et Punkt paa Fastlandet ligeoverfor Chinchas Øerne

vand, som den samme Agent enten sender ombord eller til Skibssiden.

Ved Chinchas-Øerne skal Skibet enten lægges under en Manguera for at lastes eller, efter Befragterens Valg, modtage Ladningen ved Hjælp af Skibets Baade, der fare for Skibets Regning og Risico.

Befragterne eller deres Agent skulle i Callao levere Føreren et saa stort Antal tomme Sække, som maatte findes passende. Disse Sække skal Føreren lade fylde med Guano, tilsye med Seilgarn, der i dette Øiemed leveres ham, og anvende til Udforing af Skibet; han giver Qvittering for de modtagne Sække og afleverer disse fragtfrit paa Lossestedet, godtgjørende $1\frac{1}{2}$ Realer for hver Sæk, som da muligviis maatte mangle. Det overlades forøvrigt til Rheder og Fører at bestemme, om og hvilken Garnering er fornøden, idet Skibet er ansvarligt for enhver ved Forsømmelse i denne Retning afstedkommen Skade. Ligeledes skal Rhederen være ansvarlig for enhver Skade, som bidrører fra utætte Sideluger og Porte. Guanoen skal stuves saaledes, at der bliver et frit Rum under Dækket rundt omkring Skibet, forat Ladningen derfra kan undersøges og alt muligt indtrængende Vand strax blive fjernet; enhver passende Leilighed skal benyttes til Eftersyn i saa Henseende, og overhovedet ethvert Middel af Føreren anvendes, som kan bidrage til at undgaae eller formindske Skade paa Ladningen.

Det indladede Guano-Quantum tør ikke, uden skriftligt Samtykke fra Befragterens Agenter i Callao, overskride Skibets Register-Tons-Antal, nyt Maal, med mere end een Trediedeel; men Befragterne love, at et saadant Samtykke ikke skal blive negtet Føreren, med mindre Agenterne kunne paavise en god og tilstrækkelig Grund for Sandsynligheden af, at Skibet ellers vilde blive overløstet. Gaaer Skibet tilsøes med en større Ladning, end den anførte, uden et saadant skriftligt Samtykke, og Ladningen beskadiges, saa skal saadan Skade, hvad enten

den efter sin Beskaffenhed hører til Havari particulaire eller Havari grosse, eller blot bestaaer af Extraomkostninger ved Guanoen, i Forholdet mellem Rheder og Befragter betragtes som hidrørende fra Skibets u hensigtsmæssige Tillastning, og Skadens Beløb derefter tilsvares Befragterne af Rhederne; dog skal Erstatningen, dersom Skaden hører til Havari particulaire, ikke kunne overskride 3 pCt. af Guanoladningens Netto-Værdi.

Guano eller andet svært Fragtgods tør alene modtages ombord fra Befragterne eller deres Agenter. Skulde politiske eller andre Omstændigheder bevirke, at der paa Ladestedet er Mangel paa Arbeidere, saa skal saa mange af Skibsmandskabet, som ikke nødvendigviis for Skibets Sikkerheds Skyld bør forblive ombord, sendes i Land, for der at være behjælpelige med Tillastningen imod den paa Øerne sædvanlige Dagløn.

Der indrømmes Befragterne ti løbende Dage, Søndage fraregnede, for hvert Hundrede af Skibets Register-Tons, nyt Maal, til at laste Skibet, dog hverken færre end 30 eller flere end 80 Dage. Disse Liggedage begynde fra den Dag, da Føreren giver skriftlig Melding om, at Skibet er klart til at lade, og de ere til Ende, naar Befragterens Agenter give Underretning om, at det kan forlade Øerne.

Saasnart Skibets Tillastning med Guano er fuldført, og det har modtaget fornødent Afgangspas fra Pisco, skal det vende tilbage til Callao, for endelig at udklareres, og har Føreren da Ret til der at modtage Passagerer, let Gods eller Contanter paa Fragt til Bedste for Skibet; dog skulle undertegnede Befragteres Agenter i saa Henseende have Fortrinsret til gængse Fragtsatser. Der tilstaaes Skibet i dette Øiemed 30 Dages Ophold ved Callao, regnede fra Tilbagekomstdagen fra Øerne. Skibet tør med Guano-Ladning ikke gaae igjennem Boqueron-Sundet mellem Øen San Lorenzo og Fast-

landet*). I Callao forsynes Føreren med et Pengebeløb ikke over x Pund Sterling; for hvilket Forskud hverken beregnes Renter eller Provision, men hvis Søforsikrings-Omkostninger skulle bæres af Rhederiet. Dette Beløb, og den tilsvarende Forsikrings-Udgift skal udgjøre en deelviis Betaling af Fragten til Cours af 48 Pence Sterling for hver Dollar Courantmønt. Skulde Befragterne eller deres Agenter finde for godt at tilstaae Føreren noget Forskud udover den nævnte Sum af x Pund Sterling, det være sig enten til Betaling af Udbedringer, Proviant eller af hvilkesomhelst andre Udgifter, saa skal ogsaa sammes Beløb tilligemed Renter og Forsikrings-Omkostninger udgjøre en deelviis Betaling af Fragten til den nævnte Cours. Ogsaa gjøres det herved til en udtrykkelig Betingelse, at Førerens Qvitteringer for deslige Forskudssummer skulle være bindende og forpligtende for Rhederiet i alle Maader, uden at Befragterne behøve at gjøre Rede for Anvendelsen af Pengene; ligeledes skulle alle Bidrag til Havari grosse, som eventuelt maatte falde paa slige Forskudssummer, bæres og betaales af Rhederiet.

Det skal staae enhver af Parterne frit for til eget Bedste at opholde Skibet tredive Dage udover de Løbedage, der henholdsviis tilkomme Befragterne til Skibets Tillastning og Rhederne til Indtagelse af let Fragtgods og Contanter, mod en Erstatning af den Part, der benytter denne Frist, til den anden Part af x Pund Sterling for hver Dag, Skibet saaledes opholdes. Skulde Skibet ved nogen anden Leilighed under Reisen blive opholdt uden Nødvendighed, saa skal den Part, som er Skyld

*) San Lorenzo er en lille ubeboet Ø, der i Forbindelse med en fremspringende Fastlandspunt danner en Slags Bugt, i hvis nordlige Deel Havnen Callao ligger, omtrent 1¹/₂ danske Mile fra Lima, der er Regjeringens Sæde. I Spaniernes Tid var Lima Hovedoplagspladsen for hele Handelen paa Sydamerikas Vestkyst.

deri, tilsvare den anden en lignende daglig Erstatning. Rhederiet bærer alle Havneafgifter og adresserer Skibet til Henry Witt & Schütte i Lima, hvem Føreren har at betale sædvanlig Provision eller Agentgebyr for Besørgelse af Skibets Forretninger. Naar Skibet med Guano-Ladning ombord anløber Callao og Valparaiso, adresseres det sammesteds ligeledes til Henry Witt & Schütte; anløber det Rio Janeiro, da til Wille Schmilinsky & Co.; dersom Bahia, til W. A. Biebere & Co., og dersom St. Thomas, til Schön Willink & Co. Modtager Skibet ved saadanne Leiligheder Fragtgods fra de nævnte Huse, skal Føreren underskrive Connossement derfor med den eller de Fragtsatser, som hine Huse bestemme, dog uden Præjudice for dette Certeparti i nogen Henseende.

Skibet skal, saafremt Føreren ikke fra Henry Witt & Schütte har bestemt Ordre til at afgaae directe enten til Hamborg eller Rotterdam, anløbe Cowes for at modtage Ordre fra J. D. Mutzenbecker Söhne i Hamborg, hvilken Ordre skal gives med omgaaende Post, efterat Føreren har meddeelt dem sin Ankomst, og betegne enten Hamborg eller Rotterdam som Losseplads, hvorhen da Skibet strax afgaaer for at udlevere Ladningen i Henhold til dette Certeparti og Lossehavnens Sædvaner; mindst 35 Tons skulle losses hver Arbejdsdag.

Fragten betales med x Pund Sterling for hver Ton af 20 Centner Guano brittisk Nettovægt, med Fradrag af det i den eventuelt beskadigede Deel af Guanolasten indeholdte Vand, paa efterfølgende Maade:

Ved Skibets Ankomst betales x Pund Sterling til Dækning af forestaaende Skibsudgifter paa dette Certepartis Betingelser og med Fradrag af 3 Maaneders Rente à 6 pCt. p. a.; Resten af Fragtbeløbet, fraregnet alle de Summer, som i Henhold til nærværende Certeparti tilkomme Befragterne, betales senest 48 Timer efter at Ladningen er heelt udlosset, efter Befragternes Valg, enten ved 3 M. f. Dato Vexel paa Aug. J. Schön & Co.

og J. D. Mutzenbecker Söhne i Hamborg til Cours af 13 Mk 4 Sk. Hamburger Banco for hvert Pund Sterling, eller contant til kort Cours paa London med Fradrag af 6 pCt. p. a. Rente for 3 Maaneder. Skulde det Tilfælde indtræffe, at der fra flere end een Side gjøres retslig Krav paa Fragtbeløbet, staaer det Ladningsmodtagerne frit for, enten at tilbageholde Beløbet, indtil Striden er afgjort, eller at deponere det i Retten med Fradrag af de i den Anledning havde Omkostninger; overhovedet er det en udtrykkelig Forudsætning fra begge Parters Side, at ethvert Krav, som Befragterne maatte faae paa Skibet og dets Rhederi, i Henhold til dette Certeparti saavidt muligt skal afgjøres samtidig med Fragtens Erlæggelse, hvorfor Befragterne ere berettigede til at fradrage eller foreløbig at tilbageholde af Fragtbeløbet alle de liquide og illiquide Pengesummer, til hvis Betaling Føreren eller Rhederiet ifølge dette Certeparti ere bundne ligoverfor Befragterne.

I Hamborg adresseres Skibet til J. D. Mutzenbecker Söhne og i Rotterdam til deres Agenter mod Betaling af de sædvanlige $2\frac{1}{2}$ pCt. for Besørgelsen af Skibets Forretninger paa Stedet; der tilkommer ogsaa Befragterne Ret til at bestemme, hvilken Skibsmægler Skibet skal bruge, og hvor det skal losse.

Ved dette Certepartis Underskrift skal der, i Henhold til Contract med den peruanske Regjering, gives Befragterne et særskilt Beviis fra Rhederiet for, at de forlods have Ret til $2\frac{1}{2}$ pCt. Provision af Brutto Fragtbeløbet, og at dette Provisionsbeløb, om end ikke Skibet naaer sit Bestemmelsessted, ligesuldt tilsvares dem af Rhederiet med en Sum, som til den Ende strax anslaaes og fastsættes.

For Ikke-Opfyldelse af dette Certeparti fra nogen af Siderne, svares i fuld Erstatning af den skyldige Part til den anden en Bøde, bestaaende af 1 £ Sterling for hvert

af Skibets Register-Tons, nyt Maal, alle Tilfælde af force majeure formedelst Krig, politiske Begivenheder, Ildbrand, Condemnation som Følge af Søulykker o. s. v. dog undtagne.«

Ankerpladsen ved Chinchas Øerne er udstrakt, sikker og har 16 Fv. Vand. Skibsafgifter opkræves ikke. Da der ikke findes nogen anden Befolkning, end de guano-brydende og Udskibningen besørgende Arbeidsfolk, foruden nogle faa Regjerings-Opsynsmænd, bestaaer Indførselen kun i Drikkevand, Proviant, nye Arbeidsredskaber og Trækdyr, medens Persontrafiken er indskrænket til de Arbeidere, som gaae og komme. Derfor maae Størstedelen af de 800 à 1000 Skibe, hvilke aarligt ankre op ved Øerne forat laste Guano, søge derhen ballastede. Deres Tillastning skeer ordentligviis i den Rækkefølge, de ankomme, og begynder med at Ballasten, som efterhaanden udkastes paa selve Ankerpladsen, samtidig erstattes af Guano, der enten i Pramme eller i Skibets egne Baade hentes fra Land. Herefter bestemte Opsynsmændene, eftersom Pladsen og Skibets Dybgaaende tillader det, om Tillastningen skal fuldføres paa samme Maade, eller om Skibet i dette Øiemed skal hale ind under en saakaldet Manguera, et over den steile, ikke meget høie Kyst udhængende Stillads, hvori er anbragt en stor, ved Hjælp af Kjæder bevægelig Trætragt. Denne Trætragt optager Indholdet af de fyldte Guano-Karrer, der i hurtig Følge og trukne af Muldyr ankomme paa Sporveie fra Guanobruddene, og afgiver det igjen ved Hjælp af en tilfæstet Seildugstud lige til Skibsrummet, hvor Guanoen imidlertid lempes og stemples af hyppigt skiftende Arbeidere fra Øen; Skibsfolkene, der ikke kunne besørge dette sidste paa Grund af Stank og Hede høist besværlige Arbeide, hjælpe, foruden i Land, ogsaa ombord, idet de fra Vanterne ryste Seildugstuden, hvorved Nedstyrningen fremskyndes.

Passende Udfragter for Guanoskibe have i Reglen ved Hjælp af Kul eller Trælast fra Europa til en Havn paa Syd-amerikas Øst- eller Vestkyst; de største af dem føre undertiden Kul til en chinesisk Havn og bringe derfra Udvandrere til Chili og Peru, hvad der, naar Omstændighederne ikke ere altfor ugunstige, ofte betaler sig godt, efterat denne Fart er bleven ordnet ved Tractater og Reglementer*).

*) I Udenrigsministeriets chinesiske Handelsberetninger for 1864 findes herom oplysende Detailler.

Nogle Oplysninger om Navigationen i de japanesiske Farvande.

(Uddrag af en Rapport til Marineministeriet fra Lieutenant E. S u e n s o n.)

Al den Navigation, som jeg i Løbet af et Aar, fra Juli 1866 til Juli 1867, har havt Leilighed til at gjøre i de japanesiske Farvande, har kun givet mig lidet Kjendskab til selve Japans Kyster. Den keiserlig franske Marine kjender ingen Reglementer, der indskrænke Skibenes Kulforbrug, Admiralskibenes endnu mindre end de andres, og de specielle Omstændigheder, som i Reglen have bevirket Corvetten Laplaces og Fregatten Guerrières Stedforandringer, have, i den Tid jeg har været embarqueret paa disse to Skibe, foranlediget dem til at gjøre deres Reiser under Damp og saa hurtigt som muligt. Seiladsen har derfor altid været en reen Dampskibsnavigation, der kun har bragt os i Berøring med de Punkter af Kysterne, hvis Anduvning har været nødvendig for Reisens hurtigste og sikreste Tilbagelæggelse. De faa efterfølgende Oplysninger ere Resultaterne af:

- 1 Reise med Paquetbaaden Dupleix
fra Shanghai til Yokohama. i August 1866,
- 1 Reise med Corvetten Laplace fra
Yokohama til Simonasaki gjen-
nem Boungo Canalen og Ind-
landssøen i Septbr. 1866,
- 1 Reise med Fregatten Guerrière
fra Nagasaki til Yokohama. i December 1866,

- | | | |
|-----------------------------------------|---|------------------------|
| 3 Reiser med Fregatten <i>Guerrière</i> | } | i Marts og April 1867, |
| fra Yokohama til Osakka . . . | | |
| 2 Reiser med Fregatten <i>Guerrière</i> | } | |
| fra Osakka til Yokohama . . . | | |
| 1 Reise med Fregatten <i>Guerrière</i> | | i Mai 1867, |
| fra Osakka til Nagasaki | | |
| 1 Reise med Fregatten <i>Guerrière</i> | | i Juni 1867, |
| fra Nagasaki til Yokohama . . | | |
| 1 Reise med Paquetbaaden <i>Phase</i> | | i Juli 1867. |
| fra Yokohama til Shanghai . . | | |

Monsunerne, som herske i det chinesiske Hav, ere vel følelige paa Japans Kyster, men de have tabt deres regelmæssige Charakter. I det Aar, jeg har opholdt mig i Japan, have vi om Vinteren havt fremherskende nordlige Vinde; om Sommeren vestlige. De første medføre hyppigt Storm, Taage og Regn; de sidste derimod klart Veir. Kyststrækningen mellem van Diemens Stræde og Yeddo Bugten er meget stormfuld. Af 10 Gange jeg til forskjellige Aarstider har passeret Cap Oo-sima, der er omtrent midtveis mellem de to Punkter, have vi de 8 Gange havt meget stormfuldt Veir, og endog 2 Gange med gunstig Leilighed været nødte til at dreie under. Typhoner ere paa denne Strækning ikke sjeldne, navnlig i Juni, Juli og i August.

Den bekjendte Kuro-seivo Strøm har stor Indflydelse paa Navigationen i de japanesiske Farvande. Kommende fra det stille Ocean som en Æquatorialstrøm, dreier den ved Sydspidsen af Formosa Nord op, og følger derefter i NOstl. Retning Lautcheon Øerne og Ceulles Archipelag, indtil den ved Omega-sima og de Sonden for van Diemens Stræde liggende Øer ledes i ONostl. Retning og langs Japans sydøstlige Kyst. Dens Charakter synes at have meget tilfælleds med Golfstrømmens; en betydelig Temperaturforhøielse af Søen er mærkelig, saasnart man befinder sig i Strømmen. Paa et Togt i et videnskabeligt Øiemed, som Corvetten *Primauguet* i 1866 fore-

tog til Lautcheon Øerne, har man ved Lodninger godtgjort, at Kuro-seivo har udgravet sig et meget dybt Leie i Havbunden, hvis Grændser paa begge Sider omtrent svare til Strømmens Grændser i Havfladen.

Allerede ved Sydspidsen af Formosa og langs denne Ø's Østkyst er Strømmens Styrke meget følelig (efter Sigende har den her 1 à 1½ Miils Fart), hvorfor det anbefales de Skibe, som gaae Nord i, at tage denne Vei, istedetfor at følge den directe gjennem Formosa Canalen, hvor der hersker megen Stille, og hvor den ringe Strøm er afhængig af den herskende Monsun. Fra van Diemens Stræde til Yeddo Bugten er Strømmen meget stærk og har i Gjennemsnit en Fart af c. 2 Miil. Een Gang har jeg truffet den med over 3 Miles Fart, og stundom er den endnu stærkere. Selv med langvarig østlig Kuling har jeg aldrig seet den ophævet; man vil imidlertid paastaae at det skal kunne være Tilfældet for et Tidsforløb af 24 eller 48 Timer. Dens Retning paa denne Strækning er omtrent ONO, dog er saavel denne som Hurtigheden afhængig af de bestaaende Vindforhold, navnlig ud for de to store Aabninger til Indlandssøen, Boungo Canalen og Kii Canalen. Ogsaa naar man nærmer sig de talrige Øer, som begrændse Indløbet til Uraga Canalen, er Strømmens Retning og Styrke meget influeret af Landets Formation og Veirforholdene.

Vesten for van Diemens Stræde er Kuro-seivo lidet mærkelig. De faa Gange, vi have passeret fra van Diemens Stræde op til Nagasaki, eller omvendt, har ingen regelmæssig Strøm gjort sig gjældende. Een Gang have vi paa denne Strækning havt en Strøm i OSOstlig Retning af henved 1 Miils Fart, en anden Gang i Vestlig Retning af c. 0.5 Miils Fart. I Simonasaki Strædet, som i hele Indlandssøen, er Strømmen afhængig af Ebbe og Flod, og har i de snevre Løb ofte en rivende Fart.

Enkelte ville paastaae, at en Koldvandsstrøm sætter ned langs Japans Vestkyst gjennem Korea Strædet og

derefter fortsættes langs Chinakysten gennem Formosa Canalen. Paa Navigationen til og fra Korea have vi intet mærket til denne Strøm, trods vi ere passerede hele Bredden af Koreastrædet fra Simonasaki til Quelpart og senere fra Quelpart til Nagasaki. Strømmen er her, ligesom langs chinesiske Kyst, snarere afhængig af den herskende Monsun. —

Kommende fra Shanghai eller Vester fra, have vi anduvet van Diemens Stræde paa den lille Ø Udsi-sima, der paa Grund af sin Høide er synlig i lang Afstand; man passerer mellem denne og de lavere Sønden for liggende Ingersoll Klipper. Fra Barrens Ø, der, naar man kommer fra Shanghai, er et godt affarende Sted hertil, har man kun en ubetydelig Strøm i nordlig eller sydlig Retning, men efterhaanden som man nærmer sig van Diemens Stræde, kommer man ind i den store japanesiske Strøm. Passagen af Strædet er lidet vanskelig; man holder sig i Reglen i den nordlige Deel, tæt ved den høie og steile Kiusiu Kyst, hvis Sydspids, Cap Chichakoff eller Satanomi Saki kan nærmes indtil mindre end $\frac{1}{2}$ Qmls. Afstand. Efter Observationer, som vi have taget ombord i Fregatten Guerrière, er Sydkysten af Kiusiu Øen aflagt et Par Minuter for sydlig i Kortet. Den stærke Strøm frembringer paa dette Sted af Strædet en bestandig Bevægelse og Hvirvlen i Havfladen.

Fra van Diemens Stræde have vi, for at begive os til Yokohama, bestandigt sat Coursen ret paa Oo-sima, den østlige Pynt af Indløbet til Kii Canalen, efter dog først at være passerede Sønden for den i de nyere Kort angivne Osprey Banke. Denne eksisterer rimeligviis ikke, og de engelske Paquetbaade afvige ei fra deres Route for at undgaae den. Med Fregatten have vi imidlertid altid taget Hensyn til den, hvilket ogsaa er Tilfældet med de franske Postdampere. —

Paa Strækningen fra van Diemens Stræde til Oo-sima løber Strømmen omtrent i samme Retning som Coursen.

Dette temmelig flade og stenede Forbjerg og Øen af samme Navn ere let kjendelige og kunne passeres i kort Afstand. Anduvningen deraf er nødvendig for med Sikkerhed at kunne sætte Coursen efter Indløbet til Uraga Canalen, da det taagede og stormfulde Veir, som hyppigt hersker paa Kysten her, ofte forhindrer Observationer, og under de stærke Strømforhold vilde kunne bringe Skibet i Fare mellem de talrige Øer og Klipper, som vanskeliggjøre Indseilingen til Uraga Canalen. Vi have fra Oo-sima sat Coursen imellem Portsmouth breakers og Redfield rocks noget nærmere den første end den sidste. Portsmouth er en Klippe, hvis Tilværelse er meget tvivlsom, og som efter al Sandsynlighed er bleven forvexlet med den Norden for liggende Lady Inglis. Flere Skibe have passeret over den i Kortet for Banken angivne Plads, uden at have seet mindste Spor til en Grunds Nærhed. Uvisheden om dens Tilværelse er om Natten og i Taage meget generende for Navigationen, saameget mere som Strømmen her snart sætter Nord i, og nærmer Skibet til Portsmouth, snart Syd i, og nærmer Skibet til Redfield Klipperne, hvis Plads imidlertid er nøiagtigt bestemt. Den Østen for liggende 120' høie Rock Island, kan passeres Sønden om i meget kort Afstand. Trods dens Nærhed ved Land er Passagen om Natten stundom forbunden med Fare, da det høie bagvedliggende Cap Idsu ofte er skjult af Taage. Paa en af Fregattens Reiser bleve vi om Natten af Strømmen satte op imellem Rock Island og Cap Idsu, og bleve først opmærksomme paa vor Stilling ved at see Brændingerne paa Øen tæt foran Bougen. —

Efter at være passerede Rock Island have vi sat Coursen Norden om den høie Ø Volcano, hvis Krater næsten bestandigt ryger, og efter Cap Sagami, hvor der paa den lidt Vesten for liggende Ø Yoka om Natten brænder et japanesisk Fyr. Her, og Uraga Canalen igjennem, er Strømmens Retning den samme eller den mod-

satte af Coursens, afhængig af Ebbe og Flod. Ved Opseilingen til Yokohama har man kun at vogte sig for den paa begge Sider fremspringende Landgrund, da Plymouth rocks paa den vestlige Side af Løbet med Lethed undgaaes. Den i Specialkortet for Uraga Canalen, sydfor Plymouth liggende tvivlsomme Banke, eksisterer, ifølge Opmaalinger af den franske Aviso, Kienchan, ikke. Paa begge Sider af Canalen finder man gode Ankerpladser.

Yokohama Rhed afgiver en lidet god Ankerplads, navnlig om Vinteren med de hyppige nordlige Storme. Dybtstikkende Skibe ere nødte til at fortøie c. 1 Qml. fra Land paa 5 à 6 Favne Vand, og Communicationen med Land er ofte afbrudt. For mindre dybtgaaende Skibe er den bedste Ankerplads i en Fordybning, som skjærer sig ind i Landgrunden mellem Yokohama og Kanagava, og hvor man finder 3 à 4 Favne Vand. Man er der bedre ilæ, saavel mod Nord af Kaisa Pynten, som mod Syd af Treaty point; ligeledes er man i Nærheden af den nye Mole, der afgiver en sikker Baadehavn, og hvor man med hvilkesomhelst Vinde kan debarquere med Lethed.

I Yokohama kan man forsyne sig med Kul, Vand og alle Slags Provisioner. Skibs- og Maskin-Reparationer kunne paa Requisition udføres af det japanesiske Orlogsværft her, eller i Yokaska, der begge ere under Bestyrelse af franske Ingenieurer. —

Paa Passagen op til Yeddo har man kun Landgrunden at vogte sig for, men den grunder meget pludseligt op, saa at Landet ikke er til videre Nytte i taaget Veir. Det næste Mærke for Seiladsen, hvoraf man kan betjene sig paa den flade Kyst, er en lille Pagode paa Kaisa Pynten, hvis Peilinger angive de Coursforandringer, man har at gjøre, for at runde om Landgrunden. — I Yeddo Bugten er Strømmen afhængig af Ebbe og Flod. Forandringen af Vandstanden overskrider ikke 6 Fod.

For fra Yokohama at gaae til van Diemens Stræde, er det ogsaa af Vigtighed at anduue Oo-sima, af lignende Grunde som jeg har angivet for den modsatte Route. Fra Rock island, som vi i Reglen med Fregatten have passeret 1 Qml. Sønden om, have vi altid løbet c. 20 Qml. ud i SV. t. V. inden vi have sat Coursen paa Oo-sima, for at være sikre paa at undgaae Portsmouth breakers. Paquetbaadene troe ikke paa Tilværelsen af denne Grund og sætte Coursen fra Rock Island lige paa Oo-sima. Fra dette Forbjerg sættes Coursen enten paa det høie og let kjendelige Cap Toyi misaki, eller midt imellem dette og den lave Ø Tanega-sima. Det er navnlig naar man kommer Øster fra, at Usikkerheden om Osprey Bankens Tilværelse og Plads er generende for Navigationen, da man i taaget Veir ikke kjender sin Afstand fra Toyi misaki og altsaa fra Osprey Banken, og ikke veed, naar man med Sikkerhed kan dreie op for at staae ind i van Diemens Stræde. — Enkelte Postskibsførere tage ikke den directe Vei fra Oo-sima til van Diemens Stræde, men holde sig nærmere under Land, saa at de passere isigte af Murato-saki og Isa-saki. De mene at have Fordeel ved at tage denne længere Vei, fordi de der møde mindre Strøm. Med Fregatten have vi een Gang kommende fra Osakka taget denne Route, men Formindskelsen af Strømmen viste sig kun ubetydelig.

Hele Kyststrækningen fra Uraga Canalen til van Diemens Stræde er kun lidet bekjendt. Skjøndt den rimeligviis er rig paa gode Havne, er kun een, Havnen ved Oo-sima, virkelig bekjendt og stundom besøgt. Den kan i haardt Veir med Sikkerhed og Lethed anløbes af store Skibe. Den lille Havn Simoda har jeg besøgt med Corvetten Laplace, og vi have der fundet en god, men lille Rhed. —

For fra van Diemens Stræde at gaae til Nagasaki, have vi efter at være passerede Cap Chichakoff, den mægtige Klippekegle Pic Horner, der viser Indløbet til

Kagosima Bugten, og det vestenfor liggende Forbjerg Fo-saki, sat Coursen op efter den lille Ø Taka-sima; man kan passere den Norden eller Sønden om, men bør i sidste Tilfælde ikke nærme sig Hovedtoppen mere end 1 à 2 Qml., da flere lave Skjær ere synlige Sønden for den. Vi ere staaede Vesten om Kosiki Gruppen op efter Nomo-saki, Sydspidsen af den Halvø, paa hvilken Nagasaki er beliggende. Man passerer udenom Dobbeltøen Iwo- og Oki-sima for at staae ind paa Rheden, der overalt er reen. — Nagasaki Havn er fuldkommen lukket for alle Vinde, og det er vanskeligt at tænke sig en bedre Ankerplads. De Gange, vi have besøgt den med Fregatten, have vi fortøiet i den nederste Deel af Havnen, i faa Kabellængders Afstand fra den europæiske Quai.

Man kan i Nagasaki forsyne sig med Vand, Kjød, Grønt, alleslags Provisioner etc. etc. Vi have erholdt japanesiske Kul til en Priis af c. 6 \$ pr. Tonneau, disse ere af de meest forskjellige Qualiteter. Europæiske Kul koste her, som overalt i Japan og China, 20—25 \$ pr. Tonneau. — Et lille japanesisk Orlogsværft under hollandsk Bestyrelse kan udføre alle mindre betydelige Reparationer. —

Paa Fregattens Reiser til Osakka Bugten (Isumi Nada) have vi efter at være rundede om Oo-sima sat Coursen op i Kii Canalen, mellem den lille Ø I-sima og Forbjerget Hino-misaki. Efter at være passeret dette sidste, have vi styret efter Avadsi Strædet, imellem Øen Avadsi og Nipon. I Midten af dette ligge to Smaaøer Tamangai og Diyi, imellem hvilke der ingen Passage existerer; derimod findes der Vesten for Øerne et bredere og Østen for et smallere Løb. Det sidste er vistnok seilbart, men det er mig ikke bekjendt, at det har været opmaalt. Den almindelige Route er igjennem det første, som løber imellem den fremspringende Pynt af Avadsi, «Yura», og Tamangai Øen. Løbet er fuldkommen reent, og vi have passeret det med Lethed saavel om Dagen som om

Natten; det eneste, man har at vogte sig for, er en lille Grund, som fra Yura Pynten strækker sig et Par Kabel-længder ud i Søen.

For at gaae til Hiago sættes Coursen NO. t. N.; hele Osakka Bugten er fri for Banker og Skjær. Hiagos Rhed er indesluttet mellem de to fremspringende Pynter Hiago i Syd og Corai i Nord; midt imellem dem skyder en tredje Pynt, Neuter, sig frem og deler Rheden i to Bugter, af hvilke den nordligste, Corai Bugten, er den almindelige Ankerplads for de talrige japanesiske Junker, der fare paa Indlandssøen, medens den sydlige, Hiago Bugten, er den almindelige Ankerplads for de europæiske Skibe. Paa hver af dens to Pynter er opført et Jordfort med et rundt, lavt Steentaarn i Midten, hvilket er let kjendeligt i Afstand. Begge Pynterne ere lave, sandede Landtunger, men grunde desuagtet saa steilt op, at de kunne passeres i 2 à 3 Kabellængders Afstand. Selv dybgaaende Skibe finde en fortræffelig Ankerplads tæt ved Land.

3 à 4 Miil Østen for Hiago ligger den store Handelsby Osakka. Dennes Rhed er fuldkommen aaben og meget slet med Sydlige og Vestlige Vinde, der kunne sætte betydelig Sø. Man gaaer ind paa Loddet, og store Skibe ere nødte til at ankre c. 3 Qml. fra Land paa 5 à 6 Favne Vand; mindre Skibe kunne nærme sig lidt mere. Man ankrer i Reglen i VSV. af Indløbet til Floden, ved hvilken Osakka er beliggende. Dette er i Afstand kjendeligt paa et stort Jordfort, opført paa dets sydlige Pynt, og hvor et lille Træfyrrhus er temmelig iøjnefaldende. I klart Veir skjelnes desuden Taikounens Palads i Osakka og et femelages Pagodetaarn samme-steds, som ere byggede paa et lidt ophøiet Terrain. Mundingen af Floden er spærret af en Sandbanke, i hvilken der findes et smalt Løb, som kan passeres af Junker og mindre Fartøier; det er kjendeligt paa to Baaker, der ere plantede i Barren, og mellem hvilke man passerer.

Byen Osakka begynder c. 2 Qml. fra Indløbet til Floden og fortsættes i en Længde af c. 3 Qml. paa begge Sider af denne, saa at man har at tilbagelægge 5 à 6 Qml. op ad Floden, inden man naaer den sidste og officielle Deel af Byen, der indeslutter Taikounens Palads. Den første Halvdeel af denne Strækning, indtil et keiserligt Thehuus kaldet Itchiokashinden, er tilgængelig for de største Junker og for et Krigsskibs største Fartøier, naar man holder sig i det dybeste af Floden; men den øvrige Deel er ved Lavvande kun tilgængelig for de allerletteste Fartøier. Ebben og Floden tilveiebringe ved Indløbet en Forskjel i Vandstanden af indtil 5 à 6 Fod. Flodbarren er med lidt stiv paalands Kuling vanskelig og selv farlig at passere; under Fregattens forskjellige Ophold ved Osakka ere flere Orlogsfartøier kængrede, og Passagen har i Gjennemsnit været umulig hver 3die eller 4de Dag. — Dette, i Forbindelse med den lange Afstand mellem Skibenes Ankerplads og Land, vil rimeligviis forøge Hiagos Vigtighed som Havneplads frem for Osakka, naar disse Byer om kort Tid ville være aabne for den europæiske Handel. Communicationen over Land, er, trods Nødvendigheden af at passere et Par Flodarme, ikke vanskelig, og de fremadstræbende europæiske Handlende i Japan drømme allerede om Anlæggelsen af en Jernbane mellem de to Byer.

Begge Steder ere for Øieblikket aldeles blottede for de Resourcer, som et Skib har Behov for. I Hiago kan man vel fylde Vand, men saavel her som i Osakka kan man kun erholde Provisioner (Kjød, Fisk og Grønt) ved de japanesiske Autoriteters Mellekomst, og desuagtet til uhyre Priser. Disse Forhold ville dog rimeligviis forandre sig, saasart Europæerne have bosat sig paa Stedet.

Den vestlige Deel af Indlandssøen har jeg kun besøgt en eneste Gang ombord paa Corvetten Laplace. Kommende fra Yokohama, anduvede vi Sikok Øen paa dens sydligste Spids Isa-saki, passerede Sønden om

Okino-sima og satte Coursen op i Boungo Canalen. Med Storm, Taage og Regn søgte vi om Natten forgjæves en Ankerplads under Yura-saki paa den østlige Side af Canalen, og maatte holde gaaende med liden Fart indtil Daggry. Om Morgenen stode vi ind i Indlandssøen mellem Øen Takanaba og Forbjerget Misaki paa Sikok Kysten. Løbet Vesten for Takanaba er ei bekjendt. Paa Syd-siden af den lille Ø Himo-sima fandt vi omsider en god Ankerplads paa c. 5 Favne Vand, og fortsatte senere vor Reise til Simonosaki.

Blandinger.

Preussens Marinebudget. Som Supplement til den lille Oversigt, vi i et tidligere Hefte gave over de forskjellige Mariners Styrke og Budgetter, ville vi for Preussens Vedkommende tilføie:

Marinebudgettet for iaar andrager 9,000,000 Thaler, hvoraf er anvist til Orlogshavnen i Jahde 1,300,000 Th. (Jahdehavnen har allerede kostet 6,500,000 Th.); til Kielerhavn 500,000 Th. (Anlægget er anslaaet at ville koste 7,000,000 Th.); Havnene i Danzig og Stralsund faae iaar hver 50,000 Th.

4,120,000 Th. ere bestemte til at afbetale de sidste Udgifter ved to Pantserfregatter og til første Afbetaling for en tredie.

Under Budgettets Behandling i Deputeretkamret blev der gjort Indvending mod, at Pantserkibene byggedes i Udlandet, hvorved den tyske Industri gik Glip af saa betydelige Capitaler, men Indsigelserne faldt til Jorden, da Regjeringen godtgjorde, at Preussen ikke kunde concurrere med Udlandet.

Pantserkibet »Dunderberg». En af de mærkeligste Krigsmaskiner, der flyde paa Søen, er det store Pantserkib »Dunderberg», som man først antog, at Preussen havde kjøbt, men som nu er fransk Eiendom.

Skibet er bygget i Nordamerika hos Mr. Webb (den italienske Pantsersfregat *Re d'Italia*s og den store russiske Træfregat »General-Admirals Bygmester»), har været mindst 5 Aar under Bygning, var oprindeligt bestemt til at skulle koste 1,500,000 Dollars, men Overslaget slog ikke til, og Summen løb op til 2,500,000 Dollars.

»Dunderberg» er et pantsret Træskib med Casemat og Smedejernsspore; Skrogets Bund er meget flad; $4\frac{2}{3}$ Fod under Vandgangen falder Siden ud under en Vinkel af 45° indtil $4\frac{2}{3}$ Fod over Vandgangen, hvor det egentlige Dæk ligger. Sporen er 47 Fod lang, Skibets hele Længde 360 Fod, Bredden i Vandgangen er 69 Fod, over Dækket 73 Fod. De massive Sider ere 3 Fod tykke, en Tykkelse, der ved Dækket stiger til $7\frac{1}{2}$ Fod. Paa en Længde af 150 Fod hæver sig Casematten fra Dækket; dens fire Sider danne en Vinkel paa 45° mod Verticalen, og dens to Sideflader altsaa en ret Vinkel med Skibssiden; Casemattens Sider ere $2\frac{3}{4}$ Fod tykke, gjennemborede af 22 Porte, hvoraf 16 Sideporte, der ere $7\frac{1}{2}$ Fod over Vandet, Casemattens Sider saavel som hele Skibssiden $4\frac{1}{2}$ Fod paa hver Side af Vandlinien, ere pantsrede med $4\frac{1}{2}$ Tommers Plader; Casematten lukkes af et tyndere bepantsret Dæk. Skorsteen og Commandotaarn gaae op igjennem Casematten. Skibet er forsynet med Roer for og agter, een Skrue paa 19 Fods Diameter og med 4 vandtætte Skodder af Træ. Maskinerne indicere 5000 H. K., Fart omtrent 10; Besætning 450 Mand; Deplacement 7,300 Tons. Med det ene Roer og 8 Miles Fart dreies Cirklen rundt i $12^m 30^s$, Dreiningsdiametren 3150 Fod, med begge Roer dreies Cirklen rundt i $10^s 30^m$, Dreiningsdiametren 2800 Fod.

Armeringen er bestemt til 4, 15 Tommers Dablgrens Kanoner og 16, 11 Tommers af samme Slags. Ved Skydeforsøg har det øverste Dæk lidt ikke saa Lidet ved den stærke Rystelse, frembragt af de svære Ladninger.

Damp-Affutage. Efterretninger fra Nordamerika melde, at den af Mr. Eade opfundne Damp-Affutage atter er bleven underkastet Prøve i Overværelse af den nordamerikanske Sætimester, Commodore West, og andre Sø-Officerer. Under Forsøgene brugte man 410pundige Fuldkugler med Ladninger fra 32 til 50 Pd. I mindre end 5 Minutter gjorde man 4 Skud.

Kanonen blev ladet og afskudt i 45 Sekunder, og de Tilstedeværende tvivlede ikke paa, at man med veløvede Folk kunde fortsætte Skydningen i længere Tid med samme Hurtighed.

Raperten, der bærer Kanonen, er befæstet til Stempelstangen i en Dampcylinder, der er anbragt mellem Slædebjelkerne. Ved blot at lade en Vægtstang virke har man det ganske i sin Magt at lade Dampen strømme ind i den ene eller anden Ende af Cylinderen, hvorved Kanonen hurtigt bevæges frem eller tilbage.

Klar til Skud holder Damptrykket Systemet paa Plads trods Skibets Slingringsbevægelser; under Reculen sammentrykkes Dampen i Cylindren; forøger Slingring Reculen, sammentrykkes Dampen kun yderligere.

Naar Reculen er fuldstændigt standset, slipper Dampen paa en sindrig Maade over i den modsatte Deel af Cylindren, og Kanonen bliver nu stillet med Munden ligeover Kuglebæreren, hvilket sidste Apparat er blevet meget roest. Det bevæges ogsaa ved Damp og bringer et 30" Projectil for Munden ligesaa let og hurtigt som et 15".

Opfinderen er overbevist om, at han kan anvende sit System til en 20" Kanon, som han vil lade og afskyde 60 Gange i Timen efter et bevægeligt Maal, ligesaa nøiagtigt, som en Jæger afskyder sin Bøsse.

Imidlertid støder man paa en Hovedvanskelighed i Gnidningsmodstandens Anvendelse ved Betjeningen af svære Kanoner; thi, er Gnidningsmodstanden beregnet paa at standse Kanonen paa et vandret Plan til et givet Øie-

blik, slaaer Regnestykket ikke til, naar Skibet ruller, da Raperten enten løber for langt eller for kort ind for at staae til Ladning.

Istedetfor Damp kan bruges sammentrykket Luft.

Det er ikke første Gang, at Dampen er bleven anvendt paa denne Maade. Ombord i de lavtgaende Pantserskibe »Winnebago« og »Kickapoo« har man for tre Aar siden ved Damp betjent 11" Kanoner, men man frafaldt igjen denne Betjeningsmaade. Det her omhandlede Forsøg faldt saa godt ud, at Commodore West bestemte, at Affutagen skulde modtages uden yderligere Forsøg, omendskjønt Opfinderen havde ønsket at prøve den med endnu kraftigere Ladninger.

Billige palliserske Projectiler. Et officielt Document, der er forelagt det engelske Parlament, bringer Oplysninger om det Antal palliserske Projectiler, der ere støbte indtil Mai Maaned d. A.

Man vil heraf see, hvilke store Besparelser, Brugen af haardtstøbte Projectiler medfører fremfor Anvendelsen af Staalprojectiler.

Der er saaledes støbt:

	Antal	Caliber	Priis	Priis for det samme Antal Staalprojectiler:
	948 . . .	9" . . .	1586 £	8822 £
	17880 . . .	7" . . .	16329 -	88745 -
(Granater)	2210 . . .	9" . . .	4569 -	20704 -
—	3000 . . .	8" . . .	4888 -	21300 -
	Ialt . .			27372 £ 139571 £:

altsaa er der paa denne Leverance alene sparet 112199 £ eller omtrent 1 Million Rigsdaler, saa man maa indrømme, at Major Palliser vel er de 10000 £ værd, som Regjeringen doterede ham.

Petroleum som Brændsel ombord i Dampskibe. Flere interessante Forsøg anstilles for nærværende Tid i de forenede Stater for at komme til nøie Kundskab om Fordelene og Manglerne ved Anvendelsen af Petroleum som Brændsel ombord i Dampskibe. Allerede avles Dampen ved flere Fabrikker ved Hjælp af Petroleum, og Erfaringen synes at vise, at 1 Pd. Petroleum frembringer 19 Pund Damp mod de 8 Pund, der gennemsnitlig frembringes i almindelige Kjædler af hvert Pund Kul.

Hidtil synes det nye Brændsels Kostbarhed at stille de væsentligste Hindringer i Veien for den almindeligere Anvendelse; men deels bliver Petroleum daglig billigere, og deels er det udenfor al Tvivl, at man snart vil opnaae billigere og hurtigere Tilvirkningsmaader end hidtil.

DHr. Scaw og Linton have først henledet Opmærksomheden paa Muligheden af at kunne navigere ved Hjælp af Petroleum uden ofte at fornye Brændselsbeholdningen. Imidlertid er det ikke lykkedes Hr. Linton under et Ophold i Frankrig at kunne bevise sine Paastande; dog er der senere, saavel i England som i Nordamerika, anstillet talrige Forsøg i den omhandlede Retning.

Oberst Foote har til sine Forgjængeres System føiet et nyt Apparat, der paa Flammen virker som et Blæserør og frembringer den høie Varmegrad, hvorved Metaller smeltes.

Apparatet bestaaer af en Retort, stillet paa Maskinens Fyrplads. Denne Retort er forsynet med flere Rør, som ende i en Art Gasbrændere. Et Rør føder Retorten med Petroleum; et andet leder overhedet Damp ind og et tredie indfører atmosfærisk Luft ved Hjælp af en Luftpumpe ved et Tryk af 3 Pd. pr. □".

Under Overværelse af flere Søofficerer, Fabrikanter og Ingenieurer er der anstillet Forsøg ombord i Krigsskibet »Palos«, som den amerikanske Regjering har stillet til Oberst Footes Disposition.

Med Kul som Brændsel har »Palos« aldrig løbet over 8 Miil, med Petroleum har Skibet løbet 25 Quartmiil i 1^r. 55^m. (?). Dampen blev sat op i 25 Minutter, og Forbruget af Petroleum var i Alt 640 Potter. Der bliver stukket Fyr og slukket næsten med samme Lethed, som den, hvormed man tænder et Gasblus.

Et Rør, der kommer fra Petroleumsbeholderen, der efter Omstændighederne kan anbringes paa Dækket, fører Olien til Ildstedet, hvor den antændte Olies egen Varme forvandler Olien i Retorten til Gas, som derpaa af den tilstrømmende Damp drives til Brænderne.

Resultaterne af Forsøgene vare: Forøgelse i Fart, betydelig Besparelse i Brændsel, Rumfang og Arbeide, og Alt uden i mindste Maade at sætte Skibets Sikkerhed i Fare.

Den amerikanske Regjering havde, forinden den gav Tilladelse til at anstille Forsøg ombord i en Orlogsmand, forsikkert sig om Forsvarligheden af de Midler, hvorved man bragte den saa let antændelige Olie i Anvendelse, og fundet sig tilfredsstillet ved de Forsigtighedsregler, der bleve tagne ved Oliens Transport og Fordeling. Petroleummen opbevares i dobbelte Jernkasser; Rummet mellem de dobbelte Vægge er fyldt med Vand. Beholderne anbringes paa et isoleret og velventileret Sted. Fra disse ledes Olien gennem dobbelte Rør, der ere forsynede med Planer; Rummet mellem disse Rørs Vægge er ogsaa fyldt med Vand.

A) Alle »Retninger« ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Af Lieutenant A. Mourier.

September—Oktober 1867.

Afsluttede den 3 te Oktober 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	
Norge*)	Nordvestk., paa Mellemsø Selskær	Nyt Fyr »Støt«	FB.	hvidt	..	4de	49	3 $\frac{1}{2}$	N 66 56,6 Ø 13 28,9	Dec. i Fod	..	med Blink hv. 2det Min.; tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67. Brænder fra $\frac{1}{8}$ — $\frac{3}{4}$.
do.	do., paa Ohna Kalv	do. »Ohna«	FB.	hvidt	..	2den	130	4 $\frac{3}{4}$	N 62 52,7 Ø 6 32,7		34	rødt, af Jern med røde Blink hvert halve Min., brænder fra $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{5}$, tændt 1ste Gang d. $\frac{2}{10}$ 67.
do.	Vestk., Florø Havn	do. »Stabben«	F.	hvidt	..	5te	50	2 $\frac{1}{4}$	N 61 36,0 Ø 4 57,6		..	tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67. Brænder fra $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{5}$, er rødt mod Indløbet til Florø Havn (i Ø $\frac{1}{2}$ S). Saalænge Fyret viser rødt, er Farvandet reent. Fra Fyret i S $\frac{1}{2}$ V, c. 3 Kbl., ligger en Grund »Mortingboen«.
do.	do., Øen Kinns SØ-Side	do. »Kinn«	F.	hvidt	..	6te	29	2	N 61 33,6 Ø 4 46,7		..	tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67. Brænder fra $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{5}$.
do.	Syd., lidt NV for Ryvingen	do. »Hatholmen«	F.	hvidt	..	6te	58	2 $\frac{1}{2}$	N 58 0,2 Ø 7 27,2		..	tændt 1ste Gang d. $\frac{2}{10}$ 67. Veileder til Havnen ved »Risør-Bank«, hvor Fartøier af indtil 15—16 Fods Dybg. kunne søge ind.

*) Efter at have skænket det Spørgsmaal, om Rubrik 1 burde ordnes efter den geografiske eller den alfabetiske Rækkefølge, noie Overveielse, have vi bestemt os til at bibeholde den geografiske, med den Forskjel, at vi for Fremtiden, istedetfor at begynde med Danmark, begynde med det nordligste Norge, og derfra følge Europas Kyster. Enhver Stat faaer, ligesom forhen, sine Fyr m. m. anførte under Eet, uafseet om dens Kyster ligge spredte eller samlede. Udg.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form		
Norge	Syd., lidt NV for Ryvingen	Nyt Fyr •Man- dals Ryvin- gen•	FB.	hvidt	Lds.	3die	125	4 $\frac{1}{2}$	N 57 58,1 Ø 7 29,6	o Dec.	i Fod	..	guult	med røde Blink hvert $\frac{1}{7}$ Minut; tændt Iste Gang d. $\frac{2}{10}$ 67.
do.	Christiania- fjord, ØS, ved Lauersvælg	do. •Homlung- gen•	F.	hvidt	..	6te	22	1 $\frac{3}{4}$	N 59 1,4 Ø 11 2,2	o Dec.	i Fod	..	guult	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67. Brænder hele Aaret. Grunden •Homlung- boen• ligger SV, $1\frac{1}{2}$ Kabell. fra Fyrtaarnet. (De norske Fyrs Tæn- ding bekendtgj. fra Fyrdirektøren i Christiania resp. under 18de og 30te Septbr. 1867).
do.	Christiania- fjord	Hegholm Fyr	....	rødt	..	..	..	..	N 59 53,1 Ø 10 43,5	o Dec.	i Fod	..	....	forandret fra d. $\frac{1}{8}$ 67, tidligere •hvidt•.
Sverrig	Gotland, SØ.	Nyt Fyr paa Faludden	F.	rødt	Lds.	3die	33	2	N 56 59,8 Ø 18 25,7	o Dec.	i Fod	..	rødt	Er tændt Iste Gang d. $\frac{2}{10}$ 67. Tele- gram til •Efterr. f. Søf. • (S. Hefte 2).
Rusland	Finske Bugt	Tollbaakens Fyr	....	....	..	..	..	..	N 60 2,5 Ø 29 33,7	o Dec.	i Fod	..	....	ombygges. Et midlertidigt Fyr, hvis Lys gaar fra N 63 V—V—S 10V (retv.), oprettes. (Helsingf. $\frac{2}{10}$ 67).
Holsteen	Eidermunding	Fyr- og Lods- gallioten	....	....	..	..	..	..	..	o Dec.	i Fod	..	....	vil forlade sin Station d. $\frac{3}{11}$ 67
	do.	Fyrene ved Vollerwieck og Tønning	....	....	..	..	..	..	..	o Dec.	i Fod	..	....	slukkes s. Dat. ($\frac{3}{11}$)
Danmark	Faxe Bugt	Nyt Havnefyr ved Faxø	F.	grønt	..	6te	18	2	N 55 13 Ø 12 10,5	o Dec.	i Fod	..	rød- og hvid- stribet	Er tændt Iste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67. Staaer paa det østre Havnehoved. I Ret- ning fra Bøgestrømtønden og 20° nordesten viser det hvidt Skjær, forandret fra d. $\frac{1}{10}$ 67 (see Hefte 3).
England	Østkyst, Humberfloden	Det lave Fyr ved Spurn	....	rødt	..	..	..	..	..	o Dec.	i Fod	..	....	tidligere •hvidt•.
do.	do. Themsen	Det lave Fyr paa Orfordness	....	....	..	..	..	..	..	o Dec.	i Fod	..	....	Har ikke kunnet forandres i rette Tid (d. $\frac{1}{10}$ 67). Nærm. Be- kiendtri (See Hefte 3)

	Ramsgate Havn	East Pier			rundt, arg. Lampe				plise	
Irland	Østk., St. George Kanalen (mell. Kishbank Fyrskib og Tuskar Fyr)	1) Nyt Fyrskib p. Codling-bank.	B.	rødt	..	..	..	..	Fyr skib	Blink hver 20". Ligger 3½ Kml. SØ t. S for Bankens Sydende. Har 3 Master og fører Ballon over en Halvmaane paa Stortoppen. Sort m. hvid Gang. Indtaget nuværende Station d. 1/8 67.
do.	do.	2) Fyrskibet paa Wicklow Swash.			..	..	..	..	Fyr skib	Fyret slukket og Skibet borttaget den 1/8 67.
do.	do.	3) Fyret paa Wicklow-Head	FB.	hvidt	..	..	..	..		10" Blink } forandret. Forhen Fast. 3" Mørkt } Samme Dato 1/8 67.
do.	do.	4) Nyt Fyrskib paa Arklow-Bank	2 F.	hvide	..	..	38 22	{ .. p. Stortop - Fortop	Fyr skib	udlagt og tændt 1ste Gang d. 1/8 67. Ligger 3¼ Kml. SØ t. Ø Ø fra N-Enden af Banken. Har 3 Master og Balloner paa Stor- og Fortop. Sort med hvid Gang.
do.	do.	5) Fyrskibet paa Sydenden af Arklow-Bank	B.	hvidt	..	..	..	..	Fyr skib	flyttet 2 Kml. SSØ Ø hen d. 1/8 67, og samtidigt forandret fra B. hvidt hvert ½ Min. til do. hvert Min. Har 3 Master, Halvmaane over Ballon paa Stortoppen. Sort m. hvid Stribe.
do.	do.	6) Fyrskibet paa Nordenden af Blackwater Bank			..	..	..	..	Fyr skib	flyttet 1½ Kml. Øst hen d. 1/8 67. Fyret er forblevet uforandret. 3 Master, 2 Ball. p. Stortop (istedetfor een), Sort m. hvid Gang.
do.	Wexford Kyst	Nyt Fyrskib paa Lucifer shoals	F.	rødt	..	..	..	..	Fyr skib	Vil blive udlagt og Fyret tændt 1ste Gang d. 1/8 1868. Station: Midt imell. Tuskar Rock Fyrt. og Blackwater Bank Fyrskib. 3 Master, Ballon paa Stortop. Sort med hvid Gang.

*) kaldes paa Engelsk „scintillating“.

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.	Hoide	Farve, Form		
Belgien	Nordsøen, Vest-Schelden, høire Bred	Nyt Fyr paa Biezeling- scheham	F.	hvidt	Lds.	Orden	i Fod	i Mill					tændt Iste Gang d. $\frac{1}{8}$ 67, synligt fra retv. N 37 Ø-Ø og S-S 37 V. Staaer paa Diget sydfor Biezeling- scheham.
do.	do.	Nyt Fyr ved Baarland	F.	hvidt	Lds.	..	13	2 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{8}$ 67, syuligt fra Nord-Ø-S til Vest (retv.). Staaer paa Diget ved Pt. Baarland. (Misv. 19 ^o V 1867).
Frankrig	Kanalen, Côtes du Nord, Flo- den Trieux	Nye Indsellings- fyr v. Trieux Floden											
		1) La Croix...	B.	hvidt	..	..	45	2 $\frac{1}{2}$	N 48 50,3 V 3 3,4	..	.....	.....	} Blinkene følge paa hverandre med 4" Mellemr.
		2) Bodie....	B.	hvidt	..	..	175	3	N 48 48,8 V 3 5,5	..	.....	.....
Spanien	Nordlige At- lanterhav, SV-Kyst, Prov. Cadiz, Guadal- kvivirs Mund.	Nyt Fyr paa Del Perro, Chipiona	B.	hvidt	Lds.	1ste	223	5 $\frac{3}{4}$	N 36 44 V 6 27	215	rundt lyse- gult		Begge tændte Iste Gang d. $\frac{1}{8}$ 67. m. Bl. hvert Min. Vil blive tændt Iste Gang d. $\frac{7}{11}$ 67. Staaer 130 Fod fra Strandbredden, N 26 V (retv.) fra San Sebastian Fyrt. og S 49 V fra Malandar Fyrtaarn.
do.	do.	Fyret paa Chi- piona Kirke	.....	.....	..	..	..	..	.....	.....	.....	.....	slukkes samme Dag, $\frac{28}{11}$ 67. Den far- lige Salmudina Banke ligger N 78 $\frac{1}{2}$ V (retv.) 1,3 Kml. fra det nye Fyr. Misv. 19 ^o 30' V (1867).
do.	Østk. Middel- havet, Valencia Bugt, Seco Floden	Nyt Fyr ved Burriana	F.	rødt	..	6te	26	2 $\frac{1}{4}$	N 39 53,3 V 0 3,8	20	Jern. Bolig gul		tændt Iste Gang d. $\frac{1}{8}$ 67. Staaer 150 Favne VSV for Flodmundingen.
do.	Balearerne, Palma	Dragonera Fyr	.....	.....	..	..	..	..	.....	.....	.....	.....	er fornyet. (Aviso a los. naveg. N. 21)

do.	havet Vestkyst, Toskanske Arkipel	Nyt Fyr paa Ponza Øen Formigas (Afrika Klippen)	F.	rødt	Lds. 4de	56	2 $\frac{1}{4}$	N 42 21,5 Ø 10 4,0	..	..	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{3}$ 67. Ligger 10 Kml. V for Øen Monte Christo.
do.	Sydskyst, Port Taranto	Nyt Fyr paa Øen San Paolo	F.	hvidt	Lds. 4de	65	2 $\frac{1}{2}$	N 40 25,3 Ø 17 10,2	..	Skant. hvidt	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{5}$ 67. Bygget op istedetfor det afbrændte.
do.	Sydskyst	Nyt Fyr paa Kap Spartivento	B.	hvidt	Lds. 1ste	210	5	N 37 55,7 Ø 16 3,3	..	hvidt	Blink hvert Minut; tændt Iste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67.
do.	Sicilien, Vestk.	Nyt Fyr paa Maritimo Øen	} F. F. B.	hvidt	Lds. 1ste	240	5 $\frac{1}{2}$	N 37 57,7 Ø 12 3	71	hvidt	Blink hvert 4de Minut, foran og efter hvilket der gaer et kort Mørke. Tændt Iste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67.
Grækenland	Korfu, Østk.	Lefchimo Fyrskib		..	..	..	..	..	..	Fyr skib	Indtil videre slukket paa Grund af Reparation.
Forenede Stater	Østkyst, Vir- ginia, Ches- apeak Bugt	Nyt Fyr ved Hooper's Strait	F.	hvidt	..	5te	2	N 38 13 V 76 5	..	skruet i Grun- den	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{6}$ 67 Istedetfor det hidtilværende Fyrskib, der er borttaget. Taarnet staaer i 6 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, Midd. Dagl. Vd. c. 450 Alen fra den forrige Fyr- skibs-Station og c. 220 Alen fra dybt Vande.
do.	Østkyst, mell. Chesapeak og Delaware Bay	Nyt Fyr paa Assateague Øen	F.	hvidt	Lds. 1ste	150	4 $\frac{3}{4}$	N 37 54,7 V 75 21,1 (2 Kml. fra SV-Pynten af Øen)	140	Muur- steens- farve	tændt Iste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67, er for- nyet, var tidligere af 3die Orden. Fra Midten af Winter quarter shoals peiles det i V L S $\frac{1}{2}$ S, 11 $\frac{1}{2}$ Kml., og fra Chincoteague shoals fra Nord indtil VNV, 5 Kml. (Misv. 4 ^o 30' V 1867).
do.	Georgia, St. Andrew's Sound, San- tillo Flod	Fyret paa Little Cum- berland Øen	F.	hvidt	Lds. 3die	77	3 $\frac{1}{2}$	N 30 58,6 V 81 24,6	..	konisk, hvidt m. sort Lant.	tændt Igen $\frac{1}{10}$ 67. Ligger paa Syd- siden af Indseilingen til St. An- drew's Sound.
do.	Florida, NØ., Fernandina Barren	Nyt Fyr (Ret- nings-) paa Amelia Øen	..	..	..	..	..	N 30 40,4 V 81 26,3	..	..	er bevægeligt og flyttes ved Damp p. Baneskiner. Veileder over Flod- barren. Staaer ligeoverfor Amelia Fyrt. hvis Position er vedføiet her.

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	
Vestindien	Antillerne (de smaa, den nordl. Som- brero)	Nyt Fyr paa Sombrero Øen	B.	...	Lds.	2	150	5	N 18 35,6 V 63 27,8	132	aa bent, Jern- rødt	Blink hvert Minut. Under Op- førelse. Vil blive tændt i Januar 1868. Staaer $\frac{1}{2}$ af Øens Længde fra Sydspidsen og 30 Favne fra «Cliffen» paa Sydøstsiden.
Bengalen	Malabarkyst, Bombay	Flydefyret ved Kolaba Point	B.	rødt	..	..	..	..	..	Fyr	skib	Blink hver 20". Vil blive forandret d. $\frac{1}{2}$ 1868 saaledes som vedføjet; nu er det «F rødt.» (Telegram fra Ma- rine Departementet i Bombay).
China	Gule Hav, Liau-ho, Yungtze- eller Newchiang Floden	Nyt Flydefyr ved Liau-Floden (Newchiang)	F.	hvidt	..	..	..	2	*)	Fyr	skib	Er bleven udlagt og tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{2}$ 67. Skibet har 3 Master, 2 Balloner, og ligger i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vd. Tower hill i SSØ, Indsejlings- Bøien i N 61 Ø.
do.	Nordøstkyst, Petschli Bugt	Nyt Fyr ved Tschefou (Chifu)	F.	hvidt	..	..	237	5	c. N 37 34 Ø 121 32	..	..	tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{2}$ 67. Staaer paa Toppen af den største af Øerne «Kung-Kung».

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		
Norge	Vestkyst	Steenmærke	paa «Bonet- skjæret»	.....	.....	.....	Er hvidt og 14 Fod høit. Veileder sammen med «Støt» Fyr (see A).
do.	do.	do.	paa «Bjørn- skjæret»	.....	.....	.....	Er 15 Fod høit m. hvid Top. Veileder

				18 Fod		
Rusland	Store Nevaen	De 3 Vrag	fra 1866	.....	.....	nu løbe ind i det ydre Bassin, medens dette tidligere kun havde 14 Fod Vand (Børs. Halle 17 67). have ikke været til at finde i 1867.
do.	do.	} Vrag	med Jernbaneskin- skinner, ligger	i 19 Fod.	er drevet fra sin	Vraget laae tidligere i 19 Fod Vand,
					Dybden ov.	tidl. Plads til S 21	retv. S 82 Ø c. 1000 Alen fra den
		} Vager ved samme		Vraget fra 16-2 Fod.	$\frac{1}{2}$ Ø (retv) fra den militaire Havn, 385	militaire Havn.
					Fv. fra samme
do.	do.	Jernbøien	(den røde)	.....	i Vragets umiddelb. Nærhed	er sort med nedadbunden Kost.
do.	do.	Vager	.....	.....	i Mund. af Store Neva	er borttaget.
do.	Finske Bugt	Herberts Klokkebøie	ved Stapel- botten	.....	i do. do.	med blaat Flag, udlagt istedet- for den røde Bøie.
do.	do.	Taage- klokker	ved Fyrene: Sommerø Hogland (S-Ende) Rødskær Køkskær Pakerort Odinsholm	.....	.....	er drevet bort og udlægges ikke mere.
do.	Riga Bugt	Dybden	over Barren	16-16 $\frac{1}{2}$ Fod m. dgl. Vd.	.....	Tilkjendegives et Skibs Nærværelse ved Skud, Hornsignal, Klokke- ringning m. m., ringes der oftere.
do.	do.	Den store Rednings- bøie	.....	.....	7 Fv.	Skibe med 13—14 Fods Dybgaende kunne nu frit søge ind. ligger nu i hosføiede Dybde.

*) Vi haabe at kunne give nøiagtig Stedbostemmelse i næste Nummer.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Rusland	Azowske Hav	Bøie paa Lille Vager p.	Berdiansk Spit do.	.....	22 Fod	Berdiansk Fyrt. i Ø $\frac{1}{3}$ N 1 Kml. 2 Kml fra Fyret. Skal angive Grund- dens Begyndelse	er rød. Det synes som om be- mældte »Spit» stikker saa langt ud i Vest, at der 1 Kml. fra Fyret kun er fra 7-9 Fod, og $\frac{1}{3}$ Kml. derfra kun 16 Fod. Da Lodskud- dene falde pludseligt, bør man ikke gaae Berdiansk Pynten nær- mere end $\frac{1}{2}$ Ml. (Misv. 2 ^o 30' V 1867).
do.	Sorte Hav, Dniepr Liman	Kanal	Bélogrou- dowski	.....	.....	.....	Der er meget mindre Vand i Kan- nalen nu, og Retningen er for- andret, derfor ere alle, baade sorte og røde Bøier blevne omlagte.
Holsteen	Slesv. Holst. Kanal	Passagen	gjennem Ka- nalen	.....	.....	.....	bliver spærret fra $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$ 1868 paa Grund af Reparation af Sluse- porten Cluwenzieck.
do.	Kielerfjord	Toldvagt- skib	..... ved Fredriks- ort	.....	.....	.....	Alle Skibe skulle fra den $\frac{1}{3}$, ved Ind- eller Udseilingen af Kielerfj., lægge bi ved Toldvagtskibet. — Expeditionstiden, $\frac{1}{2}$ T. før Sol- opg. til $\frac{1}{2}$ T. efter Solnedg., tilkjende- gives ved, at Skibet fører Told- flaget under Gaffelen. Om Natten føres 2 Lanterner: en rød over en hvid. Naar i haardt Veir Toldflaget er nedhalt eller Lanternerne slukkede, er Passagen fri, dog iagttages $\frac{1}{2}$ 9 i Regl.

	Norder Piep, Indløb til Bü- sum	baaken*) (m. 4kant. Fig. paa Toppen)	Sand	tørt med jævnt Høj- vande)	Ø. Lgd. 8 ^o 42',3	kammer og Signalfag.	
do.	Syder-Piep, Indløb til Bü- sum	Redn.-Baaken (m. Kugle paa Toppen)	paa Bosch- Sand Pollen	torre m. jævnt Høj- vande	.....	Pullerne ere de yder- ste af de mell. Syder- Piep og Norder-El- ben udskydende Gr. N. Br. 54 ^o 4',6 Ø. Lgd. 8 ^o 38'	Er 49 Fod høj. Har Proviant- kammer og Signalfag.
do.	Elben, Kraut- sand	Vragbøie	paa Vestkanten af Farv. ved Krautsand	c. 12 Fod v. L. V. paa det Grundeste	.....	Tætved Tønde Nr. 22. Vraget staaer fra Tønden ivestlig Ret- ning (mod Land)	Bøien fører Stage og Ballon. Vraget er Skonn. »Pegasus«, der sank d. 22 67 paa Syd-Elben, og som nu er bortført til det her angivne Sted. Man advares mod at komme nærmere end i 5 Fv. (Børs. Halle Hamburg 1/8 67).
do.	Elben, Schulau	Mudder- maskine	v. Schulau Barren	.....	.....	.....	Udlagt d. 29 67. Skal passeres paa Nordsiden; af Dampere ganske langsomt. Fører en Lanterne paa hver Side om Natten. (Ham- borg 2/8 67).
Slesvig	Elderen	Sømærkerne	paa Yder- Elderen	.....	.....	.....	Sommermærkerne inddrages og Vintermærkerne udlægges. (Børs.-Halle, Kiel 1/9).
do.	Vesterhavet, Øen Sild (Syd- spidsen)	Redn.-Baaken (m. rund Kury paa Toppen)	ved Hörnum	.....	.....	Staaer paa en høj »Düne«. N. Br. 54 ^o 45' Ø. Lgd. 8 ^o 17'	Er 31 Fod høj. Kyststrækningen ubeboet paa en Strækning af 2 Mi. Har Proviantkammer til de Skibbrudne.
do.	Ny Smaldyb, Norder Aue, Amrum	Redn.-Baaken (pyram.) med stor Kugle paa Toppen	paa Seesand (SV for Am- rums Sydspids)	.....	.....	N. Br. 54 ^o 32',7 Ø. Lgd. 8 ^o 22'	Er 55 Fod høj. Har Proviant- kammer til de Skibbrudne og blaat Flag med Ballon til Signalering.

*) Saavel denne som de 4 nedenfor nævnte Redningsbaaker have existeret i flere Aar; da der imidlertid er udstedt nye Bekjendtgjørelser om dem, have vi anseet det rettest at optage dem iblandt „Efterretn.“ Udg.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Slesvig	Vestk., Middel Heverstrømm.	Redn.-Baaken (vaseformet Figur)	p. Süderoog Sand (vesten for Süderoog)	.....	.....	Staaer paa det tørre Sand. N. Br. 54° 26',2 Ø. Lgd. 8° 27',5	Er 60 Fod høj. Har Proviant- kammer og blaat Flag med Ballon. Tjener til Anduvnings- mærke for Heveren.
do.	Østkyst, Lille Belt	Vager ved	Linderum (søndenfor Gr.)	.....	22 Fod	Baagø Fyrt. i Ø $\frac{1}{4}$ N, Aarøund Fyrt. i SV	Har hvid Stage og 1 Kost. Ligger ogsaa ude om Vinteren.
do.	do.	Vager ved	Ansløthage (v. Fastekysten)	.....	22 -	Baago Fyrt. i SØ $\frac{1}{2}$ S, Aarøund Fyrt. i S $\frac{1}{2}$ V	Har sort Stage og sort Ballon.
Danmark	Jyllands Vestk., Nordsøen, Løbene N og S om Fanø	Sømærkerne	i Graadyb og Knudedyb	.....	.....	.....	Sommersøm. inddrages i disse Dage og Vintersøm. udlægges samt.: (Fyr- og Vager-Insp. $\frac{1}{2}$ 67).
do.	Paa Skagens gamle Fyrtaarn (2500 Al. i misv. V t. S fra det nuv. Fyr!*)	Ballon-Sig- naler (p. en Mast med Raa) for	Kattegats Fyrskibene	.....	.....	naar el paa Station	
		Signal Nr. 1 ..	.....	.....	.....	1 Ballon paa Toppen af Mast. over Raaen	bet.: Trindelens Fyrsk. ikke paa Station.
		do. Nr. 2 ..	.....	.....	.....	2 Ball. under østre Raa-Nok	bet.: Kobbergrundens Fyrsk. ikke paa Station.
		do. Nr. 3 ..	.....	.....	.....	1 Ball. under Kvart- Raa østen for Masten	bet.: Knobens Fyrsk. ikke paa Stat.
		do. Nr. 4 ..	.....	.....	.....	2 Ball. under vestre Raanok	bet.: Læse-Rendes Fyrsk. ikke paa Station.
							Ballonerne rød malede og Raaen stillet i Øst og Vest. Signalerne vises Iste Gang d. Iste Jan. 1868 og vedblive at være heiste indtil Skibet eller Skibene atter have indtaget Station. Det Signal, hid- til vist fra Hirtsholms og Skagens gl. Fyrt. for Fyrsk. i Læse R. hantfalden for

	Sjælland N.		mellem Hus- vilde og Raage- leie	1 6½ Favne	Mastetop 12 Fod o. V.	Husvilde Fiskeri- i St. Ø 1 Ø, Meelby Kirke i SV t. S.	
do.	Store Belt, mellem Lange- land og Rød- grunden	4 Prikker i nemlig: 2 Prikker i 1 Prik i 1 Prik i	Stoenseløbet	(der har 12 Fod)	10 Fod 10 - 12 -	paa Landgrunden paa Rødgrundens SØ- Hjørne paa Rødgr.s Sydspids	Løbet har intetsteds mindre end vedf. Dybde. Hvid Stage og Halmvisk. Rød Stage og 1 Kost. Rød Stage og rød Ballon. De ledende Mærker gennem Løbet ere: Nordfra: Det kjende- lige eneste Hak i den vestlige Egelykkeskov (paa Langeland) til Stoenseklint; vesterfra: Steens- gaards Mølle m. over Hans Jensens Gaard (tæt nordfor de to Stoense Klint nærmeste Huse ved Stranden nordf. Klinten). Sydfra (for at søge Løbet): Træk Frankeklint frem over Lohalshage. (Fyr- og Vager-Insp. 2 ¹ 1867).
do.	Grønsund, Falster, Hestehoved	Mærke- træt**)	paa Hesnæs.				
Helgoland	Nordsøen	Steen-Bøien	p. Steen-rock			sydfor Øen	Er nu sort og ikke rød.
England	Østkysten, Downs	Bøien (=N. V.)	p. Bunt-Head		5 Favne L. V. Sp. T.	Ligger nu med Gull Fyrsk. N ¾ Ø 1 ¼ Kml., Syd Brake Bøien NV t. V ¾ V, Bunt-head Bøien SV ¾ S, 1 Kml.	Paa Grund af at Bunt-head-shoal har flyttet sig syd paa, er Bøien trukket samme Vej. (Misv. 19° 50' V 1867).

*) See endvidere under C) „Telegraf-Signal-Stationen“ fra Skagens Fyr. Udg.

***) Dette Mærketræt, der har været omtalt baade i Hefte 3 og 4, er i sidstnævnte Hefte ved en Trykfeil, som vi meget beklage at have overseet, angivet ved „Lillebelt“. Udg.

Stat, Land	Farvand. Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England	Sydskyst, Spithead	NyKandeboie	paa Yderkanten af Spitsand, kaldet Outer-Spit.	.....	3½ Favne L. V. Sp. T.	Paa den sydøstlige Deel af Banken. Spit Klokkeboie N. t. Ø ¼ Ø, 5½ Kbl., Gilkicken Pt. i NV ¼ V	Er rød. Skjøndt der er samme Dybde, nemlig 20—23 Fod over Banken mellem denne og Spitboien, bør dybtgaaende Skibe dog ikke, uden tætved Høivande, gaae S og Ø for Outer-Spit Boien. (Misv. 21° V 1867).
do.	Sydskyst, Lizard Ø	Klokke-Boie	p. Manacles-rock	.....	.....	paa det Sted, hvor tidl. Spiralboien laae	Har Stage og Ballon.
do.	Vestkyst, Milford Havn	De 4 Bøier i	Pembroke-Reach	.....	.....	Paa Nordsiden af Dock-yard bank.	Af disse, der alle ere røde, har den vestlige, eller turn-buoy, der betegner Carr-spit, Stage og Ballon. De 2 Bøier der betegner Flakket ved Weare-Point og Neyland-spit-ere sorte.
Skotland	Vestkyst, Firth of Clyde	Bøien paa	Patterson's-rock	.....	.....	.....	Er nu en sort Klokkeboie med Stage og Ballon (istedetfor den tidligere Kande-Boie). See Hefte 2. Tidsskr. f. Sov. 1866.
Irland	S-K., Court-mascherry Bay, mellem Kinsale og Cork	(Midlert.) Boie	paa Barrels-rock	.....	.....	60 Favne SV ½ V for Klippen	udlagt istedetfor den Vager, der er skyllet bort. Er nu en sort Kandeboie mrk. B. R. (Misv. 26° V 1867).
do.	Vestkyst, Shannon Flo- den, Scatterry Øen	Bøie paa	Rinana-shoal	.....	6 Favne L. V. Sp. T.	Betegner SV-Kanten af R.-S. Ligger med Ray Peak i V t. N ¼ N, og Batteriet p. Scat-	Er rød kegleformet mrk. R. S.

Nyfund-
land

Vestkyst

Klipper i Nær- heden af	Nær-	heden af	Nær-	heden af	Nær-	heden af
	Kap Freels:					
1)	•Snap-Rock	1	Vdskorp.		N. Br. 49° 53' 30"	V. Lgd. 53° 41'
					Offer Wadham Fyrt.	i SV $\frac{1}{2}$ S, 17 $\frac{3}{4}$ Kml.
2)	•Pigeon-R	m. 12	Fod		South Barrack Rock i	Nord 3 Kml., Pigeon
					Øen i V $\frac{3}{4}$ N	
3)	•Lanes East- Rock	12	Fod		Round Head i V t. N.	Yderste af Kap Fogo
					i SSV $\frac{1}{2}$ V	
4)	•Lanes West- Rock	18	-		Round Head i V t. N	$\frac{1}{4}$ N 2 Kml.
5)	•Clam- Rock	9	Favne		Offer Wadham Fyrt.	S $\frac{3}{4}$ V, 7 Kml.
6)	Pinnacle-R.	10	-		Kap Fogo N $\frac{1}{4}$ V, 2 Kml.	
7)	White Clam-R.	9	-		do. N $\frac{1}{4}$ V, 4 $\frac{1}{4}$ Kml.	
8)	•Frampton- Rock	4	-		Copper Island (Top- pen) i SØ, 2 $\frac{1}{2}$ Kml.	
9)	•Fishing- Rock	9	-		Copper Island i SØ	$\frac{1}{2}$ S, 4 $\frac{1}{2}$ Kml.
10)	•Western- head-Rock	3	-		Western Head i Nord,	1 Kml., Sydsp. af Kap
					Fogo i Ø $\frac{3}{4}$ N, 2 $\frac{3}{4}$ Kml.	
11)	•East-Rock	10	-		Offer Wadham Fyrt. i	V $\frac{1}{2}$ N, 2 $\frac{1}{2}$ Kml.
12)	•Outer-East- Rock	12	-		Offer Wadham Fyrt. i	VNV, 5 $\frac{1}{2}$ Kml.
13)	•Brenton- Rock	5	-		Funk Island (Midten) i	Øst, 6 Kml.

Navig.-Lieut. James H. Kerr har
gjennem Opmaaling af Kysten
fundet følgende Klipper.

Endvidere findes der ogsaa paa
følgende Steder Klipper, der ingen
Navne have faaet, nemlig:

Med Funk island (Midte)	
i S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø	2 Kml. havs 6 Favne
i SØ $\frac{1}{2}$ Ø	2 — — 10 —
i Ø $\frac{1}{2}$ S	1 $\frac{1}{4}$ — — 15 —
i Ø $\frac{3}{4}$ N	3 — — 10 —
i N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø	2 — — 3*) —
i NØ $\frac{1}{4}$ N	2 — — 3 —
i NV $\frac{1}{4}$ V	2 — — 9 —
i NV t. V	1 $\frac{1}{2}$ — — 11 —
i V $\frac{1}{4}$ N	2 $\frac{1}{2}$ — — 15 —
i SV t. V	1 $\frac{1}{4}$ — — 6 —

*) Disse ere Dele af smalle Grunde
c. $\frac{1}{2}$ Kml. lange, i NO-SV med
mindre Dybde end 30 Favne,
de andre smaae, med fra 40-60
Favne tmt omkring dem.

Funk Øen Midte N. Br. 49° 45' 29"
V. Lgd. 53° 10' 49"

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Nyfund- land	Sydvestkyst, Placentia Bay	.....	«Merchant- shoal» Grunde Pla- der med	5 Favne dybt Vand imellem	.....	Verde Point, Placentia i SØ $\frac{3}{4}$ Ø, 15 Kml. SV-Pt. af Merasheen Ø i NØ $\frac{1}{2}$ N, 8 Kml. Fra Merasheen Ø og SV ud	Ved at undersøge Kablet fra Placentia til Sydney paa Kap Breton opdagedes denne Grund. Misv. ved Funk Øen 33° 20' V 1867. - Kap Fogo 36° V 1867. Placentia Bugt 30° V -
Førene Stater	Nordlige At- lantehav, Vest for Georges Bank	Farligt Rev Bole paa	«Cultivator- shoal» do.	3 Favne paa det Grundeste, haard Sand .....	..... 9 Favne	Paa Routen for Skibe fra Europa — Foren. Stater. Har Udstrækning i SØ—NV Retning og er 5 Kml. langt. Det grundeste Sted N. Br. 41° 38' V. Lgd. 68° 11'	Ellers findes der brudte Steder med Dybde fra 8—9 Favne. Naar man nærmer sig Revet, mindsker Dybden pludseligt, fra 50 til 14, 10 og 9 Fv. — derpaa til 6 Fv.: om Dagen vil Braad det i næsten alt Slags Veir kunne sees tidsnok til at kunne undgaae det.
do.	Nordlige At- lantehav, Nantucket- shoals, Nord for Phelp's- bank	Nyopdaget Grund	«Lott's breakers»	6 $\frac{1}{2}$ Favne	.....	N. Br. 40° 56' V. Lgd. 69° 20' 7"	Om Dagen kan Grunden sees paa en Afstand af 2 Kml., og naar Strømmen løber haardest, viser der sig jævnt Braad.
Vestindien	Crooked Island Passage, Castle-Island,	Det nye Fyr- taarn paa	«Castle Is- land»	.....	.....	.....	Er nu færdigt og derfor et fortrinligt Dagmærke, hvisaarsag Opmærksomheden henledes

			a)	7½ Favne	paa Nordstiden af Braganza Banken, 1½ Kml. ØNØ for Bankens NV-Deel S. Br. 0° 26½' V. Lgd. 47° 53'	Er hvid, konisk med Stage og Fløi, og advarer ogsaa for det grunde Vand, der strækker sig næsten 2 Kml. ØNØ fra den. Fra Bøien haves Tajoca Pynt i Syd, 9 Kml. og Curuza Øen i SØ t. S, 9 à 10 Kml.
do.	do.	2 Bøier	do.	b)	p. Østsiden af Tajoca Banken, 4—5 Kml. V for Bøie (a) S. Br. 0° 26' V. Lgd. 47° 57,7'	Er rød, konisk med Stage og Fløi. Fra Bøien haves: Taiper Pynt i SSV, 14—15 Kml. Naar østerfra kommende Skibe, bestemte til Pará, ere 9—10 Kml. retv. Nord for Curuza Øen, skal Braganza Bøien sees vesterude i 5—6 Kml.s Afstand.
Sydamerika Ildlandet	Magelhaens Strædet, Første Passage af Point Bar- ranca Plateauet	Grund ved	Point Bar- ranca	kun 3 Fod ved L. V. Sp. T.	Denne farlige Pule ligger paa den sydligste Deel af den yderste vestl. Ende af Barranca Plateauet, og strækker sig c. 1 Kml. i SØ t. S (retv.) fra Høiv. Mærket p. Pynten. ½ Kml. S f. Pynten er der 19—20 Favne.	Klippespidser, der ere skjulte ved Høivande, tilkjendegive det grunde Sted. Dette maa der lægges Mærke til, naar man runder om Pynten for at gaae nordenom »Triton Bank«. (Efter Kapitaen Rich. C. Mayne, Britt. Krigsskib »Nassau«).
Syd-Afrika	Sydskyst	Banke	SV. for Kap det gode Haab	13—15½ Fv. Klippe- bund	•Kap det gode Haabs Fyrtaarn i Ø t. N, 16 Kml. e. G. Omtr. Posit.: S. Br. 34° 31',5 Ø. Lgd. 18° 15',5	Opdaget af Spansk Handelsskib »Justa« fra Macao til Havana. Der blev loddet paa Banken med stille Veir. Fra det læge Lodskud dybnede Vandet pludseligt til — ingen Bund. Banken vil blive oploddet af den eng. Regjer.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Japan	P. Routen mell. Yokohama og Hakodade*)	•Blindt Skjær•	.....	.....	.....	.....	Dpsk. •Singapore• er totalt for- liist p. et saadant. (Shanghai $\frac{1}{2}$ 67). (Nærm. Underr. i Times $\frac{1}{2}$ 67).
do.	Kurusima- Strædet (indenskjærs)	Nyopdaget Klippe	•Perseus•	kun 7 Fod L. V. Sp. T.	.....	Meget vigtig, da den ligger paa Trækket fra •Misimi-nada• til •Bingo-nada•. Er omtr. 20 Fod i Om- fang, og ligger med Kosima Nord-Pynt i V $\frac{1}{2}$ S, $\frac{1}{3}$ Kml., og Kosima SØ-Pynt i SV t. S.	Brittisk Krigsskib •Perseus• har stødt paa den. Indenfor en Omkreds af $\frac{1}{2}$ Kabell. fra Klip- pens Centrum er der fra 7—5 Favne Vand, og imellem den og Kosima: 20 Favne — ingen Bund. Der er saaledes en Pas- sage paa 2 Kabell.s Brede. Mellem $\frac{1}{2}$ Ebbe og Lavvande stærk Brænding. (Misv. 2 ^o 50' V 1867).
Macassar- Strædet	Mellem Borneo og Celebes	Sandbanker og ubekjendte Øer	ikke angivne i Adm. Chart	.....	.....	Skibets Position d. $\frac{2}{3}$ 1866: N. Br. 4 ⁿ 20' Ø. Lgd. 119 ^o 0' 5"	Hamb. Skonn. •Alice•, Kapt. Schück, anfører at have fra den her an- givne Position seet indtil 6 for- skjellige Øer og Banker i Strædet. (See nærmere Børsen- Halle, Hamborg $\frac{1}{8}$ 1867).
Brook- Island	Nordlige Stille Hav	.....	.....	.....	.....	c. N. Br. 28 ^o 13' V. Lgd. 177 ^o	Øens Tilstedeværelse har tidl. været bestridt, men er nu yderlig- gere bekræftet. Skonn. •Milton Badger• mælder i St. Fransisco, at Forenede Staters Opm.s Fartøi •Lackawanna• laae tilankers ved Øen. (Børsen-Halle d. $\frac{1}{8}$ 1867).

*) Vi haabe i næste Hefte at kunne angive nærmere Beliggenhed.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1867.

3 Sept.

I Henhold til den af Constructions- og Reglerings-Commissionen afgivne Betænkning over Orlogscapitain Wrisbergs Generalrapport om Batteriet Rolf Krake efter dets Togs iaar har Ministeriet resolveret:

1. at der skal søges anbragt en Aabning i Røstværket over det forreste Taarn over Fænghullet i Kanonen, naar den er stillet i Ladning;
2. at en Raa med Bredfok skal medgives, naar Batteriet, i Henhold til Ministeriets Bestemmelse af 1ste Febr. 1865, faaer sin Reisning ombord;
3. at Apparatet i Maskinen til at aabne og lukke for Indsprøjtningen skal gjøres stærkere og hensigtsmæssigere;
4. at der skal medgives et Par Lamper til Anbringelse paa Siderne i Axelgangen;
5. at der skal anbringes et Faldnæt af Jerntraad i Maskinlugen i Banjerdækket;
6. at de Slæberbomme, som iaar ere forfærdigede ombord, skulle medgives Batteriet;
7. at Kat- og Jolletalieløberne skulle gjøres respective 5 og 3 Favne længere.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. at nogle af de 60pundige Kuglekanoner mangle Flækning i Mundingen,

1867.
3 Sept.
2. at Skøffelen til gloende Kugler gives en hensigtsmæssigere Form,
 3. at der ikkun haves een Ventilkasse og eet Dampspjeld til begge Maskiner,
 4. at Søhanerne og Udblæsningshanerne ere af en forældet Construction,
 5. at Destillationsapparatet iaar har været i Uorden,
 6. at Dækket under de iaar paalagte Jernplader og Banjerdækket under det agterste Taarn har været læk,
 7. at Guttaperchapakningerne ved Dørene i de vandtætte Skodder gives en bedre Befæstelse.
- 9 " Allerh. Resol. Lieutenant Wandel meddeelt Tilladelse til at bære den ham af den keiserlig franske Regjering tildelte médaille commémorative de l'expédition du Mexique.
- 11 " Beordret efternævnte Officerer til at fungere som stemmeberettigede Medlemmer af Sessionen for 1868 i følgende Udskrivningsdistricter:
- | | | | | |
|-----------------------|--------|-----------------------|---|---|
| Captlieutn. Wilde | i 2det | Udskrivningsdistrict, | | |
| — Jacobsen | i 6te | | — | — |
| — Obelitz | i 5te | | — | — |
| — Albeck | i 7de | | — | — |
| — Wrisberg | i 1ste | | — | — |
| — Skibsted | i 3die | | — | — |
| — Rambusch | i 4de | | — | — |
| Lieutenant Schoustrup | i 8de | | — | — |
- " " Lieutenant Koefoed beordret til Tjeneste i Corvetten Dagmar.
- 13 " Chefen for Corvetten Dagmar meddeelt Seilordre.
- " " Lieutenant J. Bardenfleth tilkjendegivet, at de Chefer, under hvilke han har tjent i den franske Marine, have udtalt sig med Anerkjendelse om hans gode Tjeneste i den nævnte Marine.
- 14 " Approberet Tegninger til 17 Fods og 14 Fods Joller.
- " " Allerh. Resol., at Hølvbefaren Søren Jensen Thrane af Skagen benaades med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Gjennem Justitsministeriet er udfærdiget Regulativ 15 Sept. for Bedømmelsen af de Værnepligtiges Dygtighed til Krigstjenesten enten i Hæren eller i Søværnet.

Capitainlieutenant Kraft beordret i Forbindelse med 16 de af Generalstaben dertil ansatte Officerer at samle og bearbejde Materialet til en statistisk Oversigt over Marinens Tab i sidste Krig.

Lieutenant Tegner beordret at assistere Værfts- . . . chefen ved Hvervingsforretningerne.

Orlogscapitain Wrisberg og Capitainlieutenant Mel- 19 dal beordrede at udtræde af Instructions- og Reglements-Commissionen.

Lieutenant Schiwe beordret i den kommende Vinter 20 at lede Artillericorpsets Øvelser i Kanon og Gevær Exercits.

Allerh. Resol., Underlægge i Marinen P. O. Bentzon 21 meddeelt Afsked i Naade og med Vartpenge.

Allerh. Resol., Udnævnelser i det for Hæren og Flaa- . . . den fælleds Lægecorps:

Til Chef og Stabslæge:

Stabslæge, Dr. med. Michael Djørup, Cmd. af D. og Dbm.;

Til Overlæger:

Overlæge i Armeen Johan Lorentz Clemmensen, R. af D. og Dbm.,

— — Dr. med. Frederik Wilhelm Theodor Bricka, R. af D. og Dbm.,

— — Henrik Carl Meinig Hviding, R. af D.,

— — Anton Ferdinand Rathje, R. af D.,

— — Jørgen Frederik Jørgensen, R. af D.

— — Christian August Ferdinand Hedemann, R. af D.,

— — Christopher Ditlev Hahn, R. af D. og Dbm.,

1867.

- 21 Sept. Overlæge i Armeen Mathias Christian Peter Otto
Lanng, R. af D.,
— — Søren Christian Ørsted, R. af D.,
— — Frederik Christian Feveile, R.
af D., og
— i Marinen Camillus Müllertz, R. af D. og
Dbm.;

Til overcomplete Overlæger,
saaledes, at disse Pladser inddrages ved Vacance, og at
der saalænge holdes et tilsvarende Antal Corpslæge-
numere ledige:

- Overlæge i Armeen Joseph Abraham, R. af D.,
— — Dr. med. Victor Christian Fre-
derik Bondesen, R. af D. og Dbm.,
— — Professor August Wilhelm Thor-
nam, R. af D.,
— — Viggo Collstrop, R. af D.,
— — Nota Salomon, R. af D.
— — Herløv Sophus Julius Brein-
holm, R. af D.,
— — Christian Frederik Emil Claudi,
R. af D.,
— — Dr. med. & chir. Johan Friederich
Wilhelm Meyer-Hane og
— — Emil Frederik Müffelmann;

Til Corpslæger:

- Underlæge i Marinen, char. Overlæge Johan Cornelius
Krieger, R. af D.,
— i Armeen, char. Overlæge Justus Friedrich
Heinrich August v. Wissell,
R. af D.,
— i Marinen, char. Overlæge Christian Wilken
Hornemann, R. af D.,
— — August Leo Bech, R. af D.,
— i Armeen, Dr. med. & chir. Heinrich Chri-
stian Møller, R. af D.,

Underlæge i Armeen, Joachim Georg Heinrich Rahlff, 21 Sept.

- — Julius Salomon Curjell,
- — Johan Christopher Seehusen Schade,
- — Lehmann Jacobsen,
- i Marinen Camillus Müllertz,
- i Armeen Christian Sophus Brorson,
- — Jørgen Peter Jørgensen,
- — Wilhelm Christian Georg Asp, R. af D.,
- — Ludvig Kuhn,
- — Dr. med. Valdemar Holmer;

Til overcomplete Corpslæger,

saaledes at disse Pladser inddrages ved Vacance, og at der saalænge holdes et tilsvarende Antal Reservelæger mindre til Tjeneste:

- Underlæge i Armeen Søren Lauritz Obdrup,
- — Carl Wilhelm Emil Zahlmann,
 - i Marinen Peter Vilhelm Lütken,
 - i Armeen Johannes Julius Wroblewsky,
 - — Dr. med. Carl Nicolai Christensen, R. af D.,
 - — Dr. med. Jacob Peter Poulsen,
 - i Marinen Hans Frederik Brünniche,
 - — Christian August Hagen,
 - i Armeen Johan Christian Møller,
 - — Emil Scholten,
 - i Marinen William Wiinstedt,
 - i Armeen Dr. med. Andreas Daniel Müller,
 - — Niels Johan Tønder og
 - — Dr. med. & chir. Dirck Dircksen Hagn.

Resolveret, at der skal indlægges Gas i Maskin- og 24 .
Kjedelværkstedet med tilhørende Jern- og Kobbersmedie.

1867.

- 25 Sept. Allerh. Resol. Lieutenant J. S. Hohlenberg meddeelt Afsked efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed i Naade med Pension.
- • Allerh. Resol. Lieutenant J. Bardenfleth meddeelt Tilladelse til at bære den mexikanske Guadeloupe Orden og den franske médaille commémorative de l'expédition du Mexique.
- 27 • Allerh. Resol. Lieutenant Christiansen meddeelt 3 Aars Permission fra 1ste Januar 1868 at regne, for at ansættes som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenet.
- 28 • Lieutenant Thalbitzer beordret at forrette Tjeneste ved Sætatens Kaserne paa Søqvæsthuset.
- 30 • Tilbagekaldt Overauditeur C. J. Wolffs Constitution som Auditeur ved Sætatens combinede Ret paa Grund af hans Entledigelse fra Landmilitairetaten, hvorhos der er tilkjendegivet ham Ministeriets Paaskjønnelse af den Iver og Nidkærhed, med hvilken han har varetaget de ham ved Constitutionen overdragne Forretninger.
- 2 Oct. Lieutenant O. Suen son beordret at forrette Adjutant Tjeneste hos Chefen for Orlogsværftet.
- 8 • Overauditeur H. N. B e c h e r constitueret som Auditeur ved Sætatens combinede Ret.
- 9 • Allerh. Resol. Capitainlieutenant Duntzfelt meddeelt Tilladelse til at bære Officerskorset af den græske Frelzers Orden, og Lieutenant Koch Ridderkorset af samme Orden.
- 14 • Udfærdiget Bekjendtgjørelse for Søfarende angaaende Signaler fra Skagens gamle Fyrtaarn, naar Kattegats-Fyrskibene have forladt deres Station. (see Esterr. for Søf.)
- 15 • Directeur Skibsted beordret at afreise til England.
- • Etatsraad, Departementsdirecteur Esskildsen udnævnt til Medlem af en af Finantsministeriet nedsat Commission angaaende Bogholderiet, Anviisningsvæsenet samt Revisionsvæsenet.
- 18 • Corpsslæge Wiinstedt tilkjendegivet Ministeriets Tilfredshed med den Dygtighed og Velvillie, med hvilken han

som Skibslæge med Skonnerten Fylla paa Togtet iaar til Island har ydet Lægehjælp til de Islændere, der paa forskjellige Steder søgte Lægehjælp ombord. 18 Oct.

Allerh. Resol. I Henhold til Loven af 21de Juni 1856 20 .
tillagt Lieutenanterne A. W. Buchwald og O. L. M. M. de Morgenstjerne, som Lieutenanter med 15 Aars Tjeneste i Klassen 800 Rd. aarlig i Gage fra 1ste i n. M.

Allerh. Resol. Meddeelt Contreadmiral Irminger . .
Tilladelse til at bære Storkorset af den græske Frelzers Orden, og Capitainlieutenant Duntzfelt Tilladelse at bære Ridderkorset af den hessiske Ludvigs Ordens 1ste Klasse.

Allerh. Resol. Lieutenant F. Irminger meddeelt . .
3 Aars Permission for at modtage Ansættelse i franske Krigsskibe.

Allerh. Resol. Lieutenant Orlrik meddeelt 18 Maaneders Forlængelse af hans Permission i fransk Tjeneste. . .

Capitainlieutenant J. P. Schultz beordret at forhandle med de franske Autoriteter om hurtigere Bekjendtgørelse end hidtil af Forandringer i Lods-, Fyr- og Vagervæsenet. 21 .

Resolvet, at der for Orlogsværftets Politi reglementeres følgende Uniform: 22 .

for Overbetjenten:

Mørkeblaa Klædesfrakke med opstaaende Krave, 2 Rader gule Ankerknapper (7 i hver Rad), Guldtræse af $\frac{3}{4}$ Tm. Brede om Ærmerne og paa Kraven.

Mørkeblaa Overfrakke.

Mørkeblaa Klædes Beenklæder.

Mørkeblaa Klædes Hue med samme Distinctioner som Mestersvendenes.

Lakeret Læderbælte med gult Spænde, hvorpaa en Krone med Bogstaverne O. V.

Til Beskyttelse mod Veirliget: Overtræk til Hue og en Regnkappe.

1867.

22 Oct.

for Betjentene:

Mørkeblaa Klædes Frakke med opstaaende Krave, 2 Rader gule Ankerknapper (som Marinens Mandskab), gult riflet Nr. paa Kraven, om Kravens Overkant en smal Guldtræsse af $\frac{1}{4}$ Tm. Brede.

Mørkeblaa Overfrakke.

Mørkeblaa Klædes Beenklæder.

Mørkeblaa Klædes Hue med Guldtræsse af $\frac{1}{4}$ Tm. Brede om Kanten.

Lakeret Læderbelte med gult Spænde, hvorpaa en Krone med Bogstaverne O. V.

Til Beskyttelse mod Veirliget: Overtræk til Huen og en Regnkappe. Det patrouillerende Personale forsynes med en Signalpibe, og om Natten endvidere med en Blændlygte samt med Sidevaaben.

- • Bifaldet Tegning til 4 Pd.'s riflede Jernkanoner.
- 27 • Allerh. Resol. Sir William Armstrong, Chef for Etablissementet Elswick works ved Newcastle upon Tyne, udnævnt til Commandeur af Dannebrogordenens 1ste Grad.
- 27 • Krigscancellisecretair Mellerup beskikket til Skriver hos Overlodsen i Sjællands District.

(Fortsættes).

Ved Aarsskiftet.

(Af Lieutenant N. Jacobsen.)

Det falder de Fleste naturligt, naar det gamle Aar afløses af et nyt, at kaste et Blik tilbage over den svundne Tid og i Tanken gennemgaae, i hvilke Retninger det forløbne Aar har skjænket et Udbytte, og hvor det kun har bragt Skuffelser, for derefter at give det en Dom, om det har været et godt og glædeligt Aar eller ikke. Og dernæst at see fremad mod den Tid, man gaaer imøde, og affatte sine Forventningers og Forhaabningers Budget for det kommende Aar. Det vil vel ogsaa findes naturligt, at vort Tidsskrift gjør dette for Marinens Vedkommende, om det end ikke er med nogen stor Glæde, der kan sees tilbage, og om det end maa erkjendes, at Marinens Fremtid endnu ikke staaer i noget rosenfarvet Skjær.

Marinen traadte ind i Aaret 1867 med et stærkt Haab om snart at see sin Fremtid sikkert. Forsvarscommissionen havde endt sit Arbeide og givet en Plan for Landets Forsvarsvæsen, og skjøndt denne vel ikke tilfredsstillende alle Forventninger, var den Plads, der var anviist Søværnet deri, dog ikke mindre betydningsfuld, end den tidligere havde været. Ministeriets Udkast til en Organisationslov, som i de fleste Hovedtræk sluttede sig til Commissionens Indstillinger, blev bekjendt midt i

Januar Maaned, og man troede sig nu berettiget til at vente, at ved Lovens Behandling og Vedtagelse vilde Marinens Stilling, dens Virksomhed i Fred og dens Opgave i Krig blive fastslaaet. Men det gik anderledes, end man havde ventet. Medens det lykkedes at løse den Opgave, der saae vanskeligere ud, Vedtagelsen af Hærloven, forblev den tilsyneladende lettere Opgave uløst. Det kan ikke forundre, at Rigsdagen viste større Interesse for Hærloven end for Marineloven, for saa vidt som hiin i en vis Forstand kan siges at have større Betydning for det hele Folk, da den griber ind, og dens Virkning føles hvert Aar, i hvert Huus og hver Hytte rundt om i Landet; men det maa forundre, og det kan med Rette bebreides Repræsentationen, at den syntes at lukke Øinene for, at ligesaavist som den væsentlige Betydning af begge Love var at sikre Landets Forsvar, saa vidt det er muligt, saavist er denne Mulighed kun tilstede, naar begge Love ere vedtagne, naar Udviklingen af begge Dele af Værnet skjænkes den samme Grad af Interesse baade af Regjering og Rigsdag. Imidlertid, Danmarks »lange Parlament« sluttedes, uden at Marineloven var kommen igjennem Folkethinget. — Senere hen paa Aaret traadte Marineministeren ud af Cabinettet, uden at det er blevet offentligt bekjendt, om dette var begrundet i Organisations-Sagens Stilling eller i andre Spørgsmaal. Den nye Minister udarbejdede et nyt Lov-Udkast, hvor Hensyn var taget til Folkethingets Anskuelse og Ønsker; lige mod Slutningen af Aaret fandt 1ste Behandling af dette Udkast Sted, og det er nu overgivet et Udvalg til Prøvelse. Hvad denne Sag angaaer, har da det svundne Aar kun bragt Skuffelse; det har vel givet Haabet i Arv til det nye, men Haabet er ikke voxet ved den Tid der er gaet og — tabt.

Vende vi os fra Forhaabningerne til Virkeligheden, ere de Begivenheder, der have fundet Sted i Aarets Løb, ikke mange. Den første var Commissionsdommen i

Sagen mod Orlogscapitainerne Muxoll og Rothe i Anledning af Als-Affairen, der fik kongelig Stadfæstelse den 8de Januar. — Tabet af Als var et haardt Slag for hele Nationen, saameget haardere, som det ikke ventedes, at denne sidste slesvigske Position, der blev forsvaret baade af Land- og Sømagt skulde falde ved det allerførste Angreb, Fjenden gjorde. Det er derfor forklarligt, at der blandede sig en vis Harme i Folkets Sorg, og Divisionsgeneralens første Melding ledede den største Deel af Harmen over paa Marinen. Under disse Omstændigheder maatte de høie Søofficerer, der havde deeltaget i Forsvaret af Als, naturligt ønske at faae deres Forhold undersøgt og paakjendt af en sagkyndig Ret; men man kunde forud vide, at en saadan Undersøgelse af Enkeltes Færd ikke kunde stille den stedfundne Begivenhed i et fuldstændigt klart Lys. I det Hele er det en mislig Sag at gjøre Begivenheder af den Art til Gjenstand for en juridisk Undersøgelse, naar der ikke ligefrem er Forræderi eller Sligt med i Spillet. Thi formeentlig Mangel paa Conduite, eller paa lykkelig Opfattelse i et saadant Øieblik kan vanskelig juridisk bevises; de Fordringer, den almene Bevidsthed gjør i disse Retninger, hvile ikke paa nogen juridisk Ret, og deres Ikke-Opfyldelse vil i de færreste Tilfælde medføre nogen juridisk Strafskyld, medens det paa den anden Side for de Vedkommende kun er en ringe Opreisning i den offentlige Mening at faae en juridisk Frifindelse. Der blev da ogsaa en næsten latterlig Uoverensstemmelse mellem Sagens Aarsag og dens Resultat: Tabet af Als og et Par Ugers Arrest ere fuldstændig incommensurable Størrelser, og Incommensurabiliteten viser, at Dommen alene kan afsiges af Historien. I een Henseende havde Undersøgelsen dog Betydning, navnlig forsaavidt det gjennem den maa være blevet klart for Enhver, der vil see, at det langt fra alene var Marinens Feil, at Als blev tabt, men at Hæren bærer sin store Deel af Skylden derfor. En anden Lære vil

forhaabentlig ogsaa blive dragen af denne Sag: at, vil man fordre meer af Marinens Officerer, end hvad der præsteredes paa hiin Dag, kan Fordringen kun ventes opfyldt, naar der i Fredstid gives dem større Virksomhed, og naar de i en yngre Alder, medens Sjælen endnu er ungdomsfrisk, vænnes til selvstændig Commando og Ansvar.

I Marinens Administration er der ikke i det svundne Aar foretaget nogen Forandring, naar undtages en Omordning af Intendanturen, hvorved een Intendant er inddraget, og den tilbageblivende indordnet under Orlogsværftet, hvor det faste Mandskab nu ogsaa faaer sin Lønning. — En af de under Marinens Ressorthørende Institutioner er i 1867 paa en Maade forsvunden, idet Søetatens Hospital er nedlagt, og Bestemmelse taget om fremtidig at indlægge Marinens Syge paa Garnisons-Hospitalet. Dog er Hospitalets Bygninger bibeholdte for extraordinaire Tilfældes Skyld. — Ved Hærlovens Vedtagelse blev tillige etableret det for Hæren og Flaaden fælles Lægecorps. Om dette vil blive en heldig Forandring, kan først en længere Aarrækkes Erfaring vise. — To Commissioner under Marinen have i 1867 havt Arbejder af meer end almindelig Interesse. Den ene har udarbejdet en ny Taktik- og Signalbog, den anden har forhandlet om nye Reglementer for Tjenesten ombord. Det sidste Arbejde er endnu ikke afsluttet, men temmelig vidt fremmet, saa at det tør ventes, at det nye Aar vil afhjælpe et Savn, der efterhaanden er blevet føleligt.

Etatens Officeerscorps har i det forløbne Aar havt en større Afgang, end man i mange Aar har kjendt, men det er meest yngre Kræfter, der ere gaaede bort. Dødsfald har berøvet os fem Officerer: Orlogscapitain Lund, om hvis Liv vi paa et andet Sted i dette Hefte gjøre os en Glæde af at meddele et Par Optegnelser; Capt.-Lieutn. Groth og Lieutn. Marcher, begge, ligesom Capt. Lund,

Deeltagere i den hæderlige Træfning ved Helgøland, og endelig Lieutn. Duus og Funch. Disse sidste vare unge Officerer, der kun vare kjendte i en snever Kreds; men om Duus, der havde tilbragt sin meste Tid i fransk Tjeneste, foreligger der derfra saa hæderlige Vidnesbyrd, at Marinen kan siges i ham at have mistet en haabefuld og begavet Officeer. De Venner, han vandt sig i den fremmede Etat, have reist ham et Minde paa hans fjerne Grav, der tolker deres Kjærlighed til ham som Menneske og deres Agtelse for ham som Kammerat. — Ikke mindre end een Capitainlieutenant og fem Lieutenanter have søgt og faaet deres Afsked i det gamle Aar. Tre af disse Mænd nødtes dertil paa Grund af Svagelighed; at de tre andre forlode Marinen i deres fulde Kraft for at gaae over i privat Virksomhed, er ikke noget glædeligt Tidernes Tegn.

Seer man tilbage over Marinens Virksomhed, har den ikke svaret til Forventningerne. Det vil erindres, at der under Budgetforhandlingerne i forrige Rigsdag blev meddeelt en Plan for Aarets Udrustninger, der lovede et ret godt Udbytte baade for Officerer og Mandskaber. Men desværre have Omstændighederne ganske kuldkastet denne Plan. Da det luxemburgske Spørgsmaal tidlig paa Foraaret bevægede hele Europa, saae det en kort Tid ud, som om en almindelig europæisk Krig var uundgaaelig, og det fandtes nødvendigt at forberede en Udrustning herhjemme. Derved angrebes de Penge-midler, der vare bevilgede til Øvelser for Marinen, og den vigtige Artilleri-Exerceerskole forlagdes fra en almindelig Skruefregat til Peder Skram. Disse to Omstændigheder have i væsentlig Grad forringet Udbyttet af Øvelserne; thi saameget der end er anvendt af Tid og Flid i Peder Skram, ligger det i Forholdenes Natur, at dette Skib med dets Batteri af faa sværere Piecer ikke egner sig saa godt til Skoleskib; og de forringede Penge-midler nødte Bestyrelsen til at opgive den paatænkte

Eskadre-Seilads og forkorte de fleste udrustede Skibes Togter 4 à 6 Uger. Heller ikke Virksomheden paa Værftet har været saa frugtbringende, som der var haabet; der arbeides med Flid og Dygtighed, det skal aldrig negtes; men de Vanskeligheder, den hos os temmelig nye Jernskibsbygning har lagt iveien for Arbeidets Fremme, ere endnu ikke overvundne, og man har for meget følt Savnet af det ikke fuldt færdige nye Værksted.

Men sørgeligere end Tilbageblikket over det sidste Aars Gjerning er dog det Billede af Virksomheden i Finantsaaret 1866—67, som det i den sidste Deel af Aaret offentliggjorte Statsregnskab har aabnet for Alles Blikke. Vi tillade os at give et Par Uddrag af dette Regnskab og skulle dertil knytte nogle korte Bemærkninger:

	Bevilling.		Forbrugt ifølge Regnskabet.		Besparelse.	
	Rd.	Sk.	Rd.	Sk.	Rd.	Sk.
A. Personel	164,225.	16	157,352.	6	6,873.	10
B. Arbeidsstyrke og Materiel	1,110,842.	53	1,028,841.	23	82,001.	30
C. Andre Udg.	18,833.	26	12,477.	74	6,385.	48
D. Udrustninger	233,532.	-	186,185.	57	47,346.	39
E. Extraord. Udg.	28,434.	38	23,728.	84	4,705.	50
Samtlige Flaaden directe vedrørende Udg.	1,555,867.	37	1,408,555.	52	147,311.	81

Da den Deel af Budgettet, som omfatter de Flaaden ikke directe vedkommende Udgifter, har mindre Interesse, skulle vi ikke opholde os ved den; den eneste Post deri, hvor der er nogen betydelig Forskjel mellem Budget og Regnskab, er Opmuddringen, hvorpaa er besparet lidt over 4000 Rdl.

Gjennemgaaer man nærmere de forskjellige Hoved-Conti og undersøger, af hvad Art Besparelserne ere, da vil man finde, at Mindre-Udgiften paa A og C er af ringe Betydning; de ere foranledigede dels ved de For-

andringer og den Afgang, der har fundet Sted i Personellet, deels deri, at den største Deel af en Sum til uforudseete Udgifter ikke er anvendt.

Hvad Conto B angaaer, deler den sig i forskjellige Underafdelinger. Medens Besparelserne paa de fleste af disse ere en ligefrem Følge af tilfældige Personalforandringer eller god Økonomi, er dette ikke Tilfældet for den ene og vigtigste, den egentlige Material-Conto, der omfatter, baade hvad der bevilges udenfor det faste Mandskab, som ogsaa Lønning og Kost til den Deel af dette, der benyttes ved Arbeidet, og desuden de ved Vacancer indvundne Beløb. Denne Conto var alter fordeelt paa ti forskjellige Underconti, hvoraf nogle ere overskredne, andre ikke forbrugte; den hele Conto stiller sig saaledes:

	Bevilling.		Forbrugt.		Besparelse.		Overskridelse.	
	Rd.	Sk.	Rd.	Sk.	Rd.	Sk.	Rd.	Sk.
1. Vedligeholdelse af Flaadens Skibe og Fartøier og disses Inventarium	120,000.	•	245,805.	76			125,805.	76
2. Forfærdigelse og Vedligeh. af Gods til Hovedmagasinet og Værftets øvrige Magasiner	40,000.	•	42,441.	87			2,441.	87
3. Vedligeh. af Værftets Bygninger og større Inventarium samt Vandbygninger	50,000.	•	50,237.	84			237.	84
4. Værkstedes - og Driftsomkostninger	40,000.	•	60,901.	13			20,901.	13
5. Fuldførelse og Armering af et Jernpanterskib	290,000.	•	282,308.	60	7,691.	36		
6. Paabegyndelse af endnu et mindre Jernpanterskib . .	179,000.	•	29,113.	57	149,886.	39		
7. Fuldførelsen af et Jernskibsbygningsværksted . . .	55,000.	•	52,753.	63	2,246.	33		
8. Projectiler og andre Arsenal-Udg	20,000.	•	28,747.	15			8,747.	15
9. Riffede Kanoner og Affugter	50,000.	•			50,000.	•		
10. Forskjellige Udgifter . . . foruden at der er kjøbt Materialer fler end hvad der er forbrugt for	105,660.	32	87,939.	58	17,720.	70		
			2,990.	•			2,990.	•
Sum . . .	949,660.	32	883,239.	33	227,544.	82	161,123.	83

Ialt besparet 66,420 Rd. 95 Sk.

Ved Bedømmelsen af Forholdet mellem Bevilling og Forbrug maa det ikke forglemmes, at det er første Gang, Material-Contoen har været stykket ud paa denne Maade; at der altsaa ikke havdes en paa Erfaring grundet Sikkerhed for, at Fordelingen vilde være rigtig afpasset, og at derfor Enhver maatte vente, at den ikke strengt kunde overholdes. Overskridelserne paa Post 2, 3, og 8 blive saaledes, naar dette fastholdes, uden synderlig Betydning, og selv den paa 4de Post skulle vi ikke opholde os videre over, skjøndt det skulde synes, at Værftet maatte kunne forud beregne Værksteds og Driftsomkostninger nærmere end skeet er. Derimod er der enkelte Poster, med Hensyn til hvilke Regnskabet maa have gjort et høist uheldigt Indtryk paa Alle, som Marinens Vel ligger paa Hjerte. Det maa saaledes vække Bekymring at see, at der af de Penge, der skulde anvendes til Nybygning er bespartet over 157,000 Rdl. paa en Tid, hvor Flaadens materielle Mangler stadig blive mere og mere følelige, og hvor det derfor ligger nær at gjøre Alt, hvad der paa nogen Maade kan gøres, for at bringe Materiellet paafode. Det kan være, at Forholdene paa Værftet ikke have gjort det muligt at arbeide raskere, men det synes da, at Værftet forud burde vide, at det ikke kunde præstere det Arbeide, der paaregnedes, saa at det itide kunde være blevet bestemt at faae Nybygningen fremmet paa anden Maade. Var f. Ex. al den Kraft, Værftet kunde raade over til Nybygning, sat paa Fuldbygning af Nr. 53, og Nr. 54 var blevet bestilt paa et privat Værft i Ind- eller Udlandet, saa havde det første Skib maaskee, og det sidste ganske vist været videre end det er, og det havde været muligt — hvad nu ikke er det — hvis man vilde, at faae begge Skibe færdige iaar. — Overskridelsen paa den første Post veier ikke op imod Besparelserne paa Nybygning; thi vistnok bør det Flaade-Materiel, som haves, holdes vedlige; men skal det skee paa Nybyg-

ningens Bekostning, er det næppe rigtigt at give de ikke mere tidssvarende Skibe, der hverken have Hurtighed eller synderlig artilleristisk Styrke, omfattende Reparationer. — Ikke-Forbruget af Summen til riflet Skyts blev i forrige Rigsdags-Samling tilfredsstillende forklaret af den daværende Minister, og denne Sum blev derfor ogsaa gjenbevilget paa indeværende Finantslov. — Endnu maa med Hensyn til denne Conto bemærkes, at Budgettet hjemlede en Forringelse af Material-Beholdningernes Værdi i Aarets Løb til et Beløb af 74,618 Rd.; men det synes, at Værdien er forøget med 53,547 Rd.; det er altsaa en yderligere Besparelse, og enhver Besparelse paa Material-Contoen er jo paa en Maade eensbetydende med en ringere Udvikling af Materiellet, end den bestemte.

Vi skulle nu betragte Hoved-Conto D. Af denne andrager Bevillingen til Trekroner, Opmaalinger, Kongens Dampskib og Sessions-Udgifter tilsammen 31,532 Rd. og imod hvad der herpaa er sparet, nemlig 8,936 Rd. 7 Sk., lader sig Intet indvende. Til de øvrige Udrustninger, Cadetskibet deri indbefattet, var bevilget 202,000, og af disse er 38,410 Rd. 32 Sk. tilbagebetalte Statskassen. Med Rette har man insisteret paa, at Marinen maatte gives mere Øvelse, Nødvendigheden deraf har igjen og igjen været paapeget baade i Pressen og i Repræsentationen, baade af Etaten selv og af Udenforstaaende, og den forrige Minister sluttede sig med Glæde til et dertil sigtende Forslag ved Organisationslovens Behandling, ligesom der af den nuværende Minister i det nye Udkast er foreslaaet en større aarlig Udrustning. Det kan da ikke andet end forbause at see, at man i Finantsaaret 1866—67 ikke har anvendt den til Øvelse sparsomt tildeelte Sum; at man, uden at nogen Nødvendighed derfor tydelig fremgaaer, selv har forringet den med 19 pCt., et Beløb, som vilde være tilstrækkeligt til at holde f. Ex. to Skrueskonnerter udrustede i om-

trent et halvt Aar. At de truende politiske Forhold i 1866 maatte gribe fortyrrende ind i Planen for Udrustningerne, var uundgaaeligt, men der maatte dog endnu efter Freden i Wien være Tid nok til at indvinde Noget af det Table. — I Forbindelse med Besparelsen paa denne Conto fortjener Conto E at tages i Betragtning. Der er sparet 2,600 Rd. paa »Officerer i fremmed Tjeneste«. Der er yttret i Rigsdagen, at denne sidste Bevilling maatte betragtes som en Forøgelse af Øvelses-Bevillingen, og det turde derfor være ønskeligt, at der ikke budgetteredes meer dertil, end hvad der virkelig kan forbruges, og at Resten kom Hjemme-Øvelserne tilgode.

Det har undret os, at dette Regnskab ikke har været fremdraget og belyst i Dagspressen, og vi kunne og ville ikke troe, at Grunden skulde være den, at det i Almindelighed ansees godt og glædeligt, at Marinen til den Grad har holdt sig indenfor Bevillingens Grændser. Enkelte Sparebøsse-Mennesker gotte sig maaskee over, at Statskassen har sparet halvandethundredetusind i denne Green af Forvaltningen; men for den store Flerhed maa det staae klart, at det ikke er Besparelser af denne Art, der gjøre en Statshuusholdning økonomisk, at, hvor rigtigt det end er, ikke at svække Landets finansielle Evne i Fredens Aar, saa at det ikke kan bære en Krig, naar den kommer, saa kan det dog paa den anden Side ikke hjælpe Nationen paa Farens Dag, om den sidder i Penge til Halsen, naar det er opnaaet ved en Forsømmelse af Forsvarsmidlerne.

Naar vi have dvælet saalænge ved dette Regnskab, er det ikke blot fordi, det danner et væsentligt Træk af det forløbne Aars Historie; men ogsaa for paa Forhaand at værges imod den Brug, der mulig kan blive gjort af dets Indhold. Det kan tænkes, at Nogen vil sige: det er overflødigt at bevilge meer til Marinen end hidtil; thi den har jo ikke engang formaaet at bruge, hvad den har faaet. Dette Raisonnement vil være aldeles falsk. Hvad

der er en Nødvendighed, kan ikke maales efter hvad der er brugt, men efter hvad der burde være brugt. Øvelserne f. Ex. maa bestemmes til den Udstrækning, som giver Garanti for, at Officerer og Mandskab kunne faae den tilbørlige Uddannelse, og hvad det koster, bør gives; er det ikke medgaaet det ene Aar, viser det kun, at Uddannelsen det Aar er bleven forsømt; deri ligger ingen Grund til at forsømme den igjen næste Aar; tvertimod, Forsømmelsen kan kun gjøres god igjen ved en forøget Anstrengelse.

Forsaavidt man vil sige, at dette Regnskab vidner om en uheldig Administration, maa man ikke forglemme, at Marinen, i det Finantsaar her er Tale om, en lang Tid var saa at sige uden Minister. Den Minister, til hvis Tiltrædelse Mange knyttede saa meget Haab, bar alt længe paa en Sygdom, der svækkede hans Arbeidskraft, og som omsider nødsagede ham til heelt at opgive Forretningerne og reise til Udlandet for at søge Helbredelse og finde en tidlig Grav, og der hengik en Tid efter hans Død, inden en anden Minister udnævnedes. At Regnskabet vilde have seet anderledes ud, naar disse Omstændigheder ikke havde været, tør vel siges; og man kan heraf see, hvor vigtigt det er, at den Mand, der stilles i Spidsen for Marinen, kan vie den al sin Tid og al sin Interesse; kan han ikke det, vil selv en rundelig Bevilling ikke nytte stort. —

Naar vi nu til Slutning fra dette korte Tilbageblik over det forrige Aar, vende os imod det nye, maa det vel tilstaaes, at støttedes vort Haab til det ene paa den nærmeste Fortids Erfaringer, kunde det kun være ringe. Men vi ville ikke opgive vor Tro paa og Tillid til en lysere Fremtid for Marinen. Dens Sag er nu atter Gjenstand for Repræsentationens Forhandlinger, og det maa gaae op for denne, at den ikke blot har Interesse for en snever Kreds, at der ikke blot er Spørgsmaal om at stille en Klasse Medborgere under heldigere person-

lige Vilkaar end tidligere; men at Fædrelandets Skjæbne er nøie knyttet til Sagen, da den ved Hærloven skabte Hær uden et dygtigt Søværn vil være værre end Intet. Vi gaae en alvorlig Tid imøde, og kunne kun vente at overleve den, naar alle Kræfter anspændes for at forberede vort Forsvar, naar der med ærlig Villie arbeides paa at indvinde den Tid, der er tabt, og rette de Feil, der ere begaaede.

Det er da vort Haab og vor Forventning til det nye Aar, at vort Forsvarsvæsens Forberedelse fuldendes ved Ordningen af Marinen og en kraftig Udvikling af dets Materiel, og det er vor Forvisning, at den Aand, som aldrig heelt er uddød i Sættaten, men som vel ved Tidernes Modgang kan være bleven omtaaget af Mistrøstning, da vil vaagne til fuld Bevidsthed og staae sin Prøve, naar Øieblikket kommer.

Pantserforsøgene paa Amager i April og October 1867.

Af Artillericapitain Otto Blom, est. Undertølmester.

De i November og December Maaned 1866 paa Amager foretagne Pantserforsøg, af hvis Resultater jeg allerede tidligere har meddeelt en Fremstilling i dette Tidsskrift, havde til Øiemed at give Oplysninger om, hvilken Form der er den fordeelagtigste for massive Staalprojectiler. De førte til det Resultat, at den fladhovedede Form er forkastelig for vore pantserbrydende Riffelkanoners Projectiler, at den rundhovedede Form vel er brugbar, men at den spidshovedede Form bør foretrækkes, fordi den medfører et mindre Tab af Kraft ved Luftens Modstand, selv om den absolut taget ikke har nogen Overlegenhed i Gjennembrydningsevne, nemlig under Forudsætning af at Projectilets Vægt, Tvermaal og Anslagshastighed er eens for alle tre Former.

For at tilveiebringe yderligere Oplysninger i forskjellige Retninger ere Pantserforsøgene siden den Tid blevne fortsatte mod den samme Skive, bestaaende af en $28\frac{1}{2}$ " tyk, massiv Væg af Egetømmer, klædt med $4''4'''5^{IV}$ (o: $4\frac{1}{2}$ engelske inches) tykke Jernplader. Ved den foregaaende Skydning var Tømmervæggen bleven meget beskadiget, og navnlig dens Inderklædning bleven splintret eller endog heelt bortreven paa store Strækninger,

hvorimod Pladerne endnu frembøde større Arealer, der vare urørte. Commissionen for Skydning mod Pantserplader havde derfor foranlediget Tømmervæggen underkastet en Istandsættelse, ved hvilken navnlig Inderklædningen var bleven fornyet, saa at Skiven nu igjen kunde antages at besidde noget nær sin oprindelige Modstandsevne undtagen netop paa de Steder, hvor den tidligere var truffen.

Istedenfor strengt at følge den kronologiske Orden, i hvilken Skiven blev beskudt med forskjellige Projectiler, vil jeg for Tydelighedens og Oversigtens Skyld foretrække at meddele Resultaterne for hver Projectilsort efter dens Beskaffenhed for sig.

Forsøg med 60pds. rundhovedede Staalgranater.

Dengang den Armstrongske 60pds., 144 Ctrs. Riffelkanon i 1864 indførtes i Flaadens Bestykning, fulgte der med de først leverede to Piecer foruden rundhovedede massive Staalprojectiler tillige Staalgranater af Armstrongs eiendommelige Construction, nemlig lukkede i den bageste Ende og udborede cylindrisk fra den forreste Ende ikkun tillukkede med et ganske tyndt, hvælvet Laag af Støbejern. Ikke destomindre tog man den Bestemmelse til denne Kanon at give saavel de massive som de hule Staalprojectiler den af Whitworth for Projectilerne til dennes egne Kanoner foreslaaede fladhovedede Form.

Den samme, som Erfaringen har viist, velgrundede Tvivl om den fladhovedede Projectilforms Fortrin, der allerede i 1864 i Constructions- og Regleringscommissionen blev fremsat af et enkelt Medlem, og som foranledigede Pantsercommissionen til at gaae iværk med sammenlignende Forsøg med flade, runde og spidshovedede massive Staalprojectiler, ledede denne sidste til at forberede et tilsvarende Forsøg med de fladhovedede Staalgranater og dem af Armstrongs Construction; til yderligere Sammenligning fik Commissionen tilvirket et Par 60pds. Staal-

granater efter en af den selv vedtagen Tegning; de vare construerede i nærmest Overensstemmelse med de fladhovedede Granater, 3: udborede fra den bageste Ende, hvor de vare lukkede med en Smedejernsskrue; men fortil vare de halvkugledannede istedenfor afsluttede med en Plan eller ganske svagt hvælvet Flade; spidshovedede Staalgranater vovede man sig paa Sagens daværende Standpunkt (i Begyndelsen af 1866) ikke til.

Forsøgene i November og December 1866 med massive Staalprojectiler godtgjorde den fladhovedede Forms Ubrugelighed for vore Riffelkanoners Vedkommende paa en saa afgjørende Maade, at det derefter vilde have været overflødigt at foretage Prøver med fladhovedede Staalgranater. Man indskrænkede sig derfor til at prøve de to rundhovedede Staalgranater. De bleve udskudte mod Pantserkiven af Marinens 60pds. Riffelkanon fra en Afstand af 100 Alen med en Ladning af 18 Pd. af det storkornede Donse Krudt Nr. 2.

Skuddets Nr.	Projectilsort.	Afstand.			Projectilets			$\frac{pv^2}{d}$
		Al.	Pd.	Pd.	Diame- ter. d.	Vægt i Pd. p.	Ha- stig- hed. v.	
21	60pds. rundhovede Staalgranater.	100	18	2	0,64207	141.23	1178,2	305,345,000
22		100	18	2	0,64207	141.90	1199,6	318,040,000

Begge Staalgranaterne gennembrøde Skiven fuldstændigt, saaledes som de ogsaa vilde have gjort, ifald de havde været massive. De sprang, som det var tilsigtet, i Anslagsøieblikket; men som det næsten altid er Tilfældet med Staalgranater, efterlode de intet kjendeligt Spor af Sprængningsvirkning paa Tømmerskiven. Effecten af Sprængningen reducerede sig til, at Granaten foer igjennem Skiven, kløvet efter Længden i tre store Stykker, der i

alvorligt Tilfælde maaskee vilde have kunnet dræbe eller lemlæste nogle flere Mennesker, end et massivt Projectil under samme Forhold, medens det sidste vilde have beholdt mere Magt til f. Ex. at demontere en Kanon eller bane sig Vei ud igjennem den modsatte Skibsside. Om Staalgranaternes Sprængladning havde været større, vilde Virkningen dog næppe være bleven anderledes; noget større kunde Sprængladningen have været, hvis det ikke var anseet for rigtigt at indhulle den i tre Kardusposer, den ene udenom den anden. Meningen med disse Uldtøisposer skal som bekjendt være den, at de skulle tjene som en Slags Temperingsmiddel, idet de formodes at hindre den ved Anslaget frembragte Varme i altfor hurtigt at forplante sig til Krudtet, inden Granaten er naaet igjennem Pladen; dog troer jeg ikke, at Nogen for ramme Alvor har forlangt, at man virkeligt skulde tempere sine Staalgranater med flere eller færre Uldtøisposer, eftersom man har en stærkere eller svagere pantsret Modstander ligeoverfor sig. Om Uldposerne udenom Sprængladningen virkeligt ere en saa vigtig Opfindelse, som Whitworth og hans Tilhængere ville gjøre den til, skal jeg lade staae ved sin Værd; Skade gjøre de ialfald ikke; vilde man skille sig af med dem, saa maatte man ialfald først gjøre et Par Skud mod en Pantserkive med Staalgranater med løse Sprængladninger for at overbevise sig om deres Undværlighed; dog, der skal mange Uldposer til for at betale for een Staalgranat; man gjør vel derfor bedst i at beholde dem, saafremt man overhovedet vil bruge Staalgranater.

Henseet til den store Forskjel i Priis og den i ethvert Tilfælde meget ringe Forskjel i Virkning, er det meget tvivlsomt, om der er skjellig Grund til at foretrække Staalgranater for massive Staalprojectiler.*) Bestemmer

*) Dengang jeg nedskrev det Ovenstaaende, var der endnu ikke tænkt paa at anvende andet en sædvanligt Krudt til Sprænglad-

man sig til at indføre de første, da bør man vistnok give dem den her prøvede Construction, kun at Forparten ligesom paa de massive Projectiler gjøres spidsbuet istedenfor halvkugleformig; man vilde derved komme til samme Construction af Staalgranaten, som er prøvet og formodentlig antaget i Preussen, og som ligeledes er antaget af den engelske Ordnance-Select-Committee. Kun i det Tilfælde, at man bestemte sig til at omdanne fladhovedede Staalprojectiler til spidshovedede Granater, ligger det nær at tage sin Tilflugt til den af den engelske Artillericapitain Alderson foreslaaede Form, nemlig at sammensætte Granaten af en fra den forreste Flade udboret cylindrisk Deel og en deri indskruet massiv spidsbuet Forpart. I og for sig er denne Construction meget kostbar, da den udfordrer en stor Vægt af Raamateriale.

Forsøg med massive haardstøbte 60pds. Spidsprojectiler fra Frederiskværk.

Allerede ved Forsøget i December Maaned 1866 blev der gjort et enkelt Skud med et 60pds. massivt Spidsprojectil, støbt paa Frederiskværk i Coquille af gammelt Kanonjern, hvori var opsmeltet Smedejern. Uagtet dette ene Skud ikke havde frembragt den forønskede Virkning, saa besluttede man sig dog til at gjentage Forsøget i den Tanke, at muligen det ene Projectil tilfældigviis kunde være af en mindre god Beskaffenhed. Projectilerne, hvis Spids var traceret efter en Cirkelbue med een Calibers Radius og ikke havde nogen Afplætning fortil, udskjødtes af Marinens 60pds, 144 Ctrs. Riffelkanon paa 100 Alens Afstand.

ning i pantserbrydende Granater. Benyttelsen af Nobels Nitroglycerinkrudt som Sprængladning, hvis det viser sig praktisk anvendeligt, vil muligviis give Sagen et andet Udseende; det er Noget, som fremtidige Forsøg og Erfaringer faae at vise.

Skuddets Nr.	Projectilsort.	Afstand.		Projectilets			$\frac{pv^2}{d}$
		Ladning.		Diame- ter. d.	Vægt i Pd. p.	Hastig- hed. v.	
10	60pds. massivt haardstøbt Støbejerns Spidsprojectil fra Frederiksværk.	100	21	0,64207	143.62	1222,6	334,340,000
17		100	17	0,64207	148.00	1006,2?	233,370,000?
18		100	17	0,64207	147.30	1112,0	283,675,000

Af ovenanførte tre Skud gav det første Nr. 10, der til Sammenligning er medtaget her, uagtet det henhører til Forsøget i December 1866, en Indtrængelse i Tømmervæggen af c. 15". Det andet Nr. 17 traf saa nær ved Gjennembruddet Nr. 10, at Resultatet er for Intet at regne. Nr. 18 endeligt gjennembrød lige netop Pladen; havde det været af Staal, vilde det have banet sig Vei heelt gennem Skiven. Alle tre Projectiler sønderlodes i utallige smaae Stykker ved Anslaget paa Pladen. Brudfladerne viste ved deres Udseende nøksom, at Projectilerne vare støbte af tæt og holdfast Jern; men de viste tillige, at Virkningen af den pludselige Afkjøling ved Støbningen i den kolde Jernform kun havde strakt sig til en Dybde af enkelte Linier under Overfladen. Uagtet det er tydeligt, at disse paa Frederiksværk tilvirkede, haardstøbte Projectiler staae tilbage i Virkning for dem af Staal, bør det dog ikke oversees, at de have præsteret mere, end sædvanlige Støbejerns Projectiler af samme Form vilde have udrettet; havde Projectilerne været støbte paa sædvanlig Maade og af sædvanligt Støbejern, da vilde ikke Skuddet Nr. 10, endsige Nr. 18 have formaaet at gjennembrøde Jernpladerne; ogsaa den regelmæssige, reent udskaarne Form af Gjennembrudsaaubningerne i disse kan vistnok med Rette betragtes som et uforkasteligt Vidnesbyrd til Fordeel for disse Projectiler.

Forsøg med hule haardstøbte 60pds. Spidsprojectiler fra Elswick.

De paafaldende gunstige Beretninger fra England om Virkningen af de der baade ved Sø- og ved Landartilleriet indførte Palliserprojectiler, der som bekjendt ere spidshovedede Projectiler støbte af visse Slags Raajern i kolde Jernformer, foranledigede Commissionen til at udvirke nogle saadanne anskaffede hos Sir William Armstrong & Co., der vides at have havt store Leverancer af dem til den engelske saavelsom til andre Regjeringer, og hos hvem man kunde have Sikkerhed for at faae Projectiler af god og forsvarlig Beskaffenhed i deres Slags. Bestillingen lød paa »Palliser shot and shells«, men blev effectueret med to Slags Projectiler, der dog nærmere besete vare saagodtsom identiske. Udvendigt vare de i Formen næsten ganske eens med de fra Frederiksværk modtagne 60pds haardstøbte Spidsprojectiler; indvendigt havde de en dog meget lille Huling udmundende i den bageste Flade; i de af Projectilerne, der skulde gjælde for »shot«, var Mundingen eller Brandbullet lukket for godt; i de øvrige var det kun lukket med en Skrue, saa at man ad denne Vei kunde indbringe en lille Sprængladning. Aarsagen til, at der ikke var leveret virkeligt massive Projectiler, formodes at være den, at man har antaget i England, at den Overlegenhed i Virkning, som Pallisers Spidsgranater ved nogle Leiligheder have viist fremfor hans massive Projectiler, mere maatte tilskrives den hule Form end den høist ubetydelige Sprængladning.

Skiven blev med disse Projectiler beskudt af Flaadens 60pds, 144 Ctrs. Riffelkanon fra en Afstand af 100 Alen.

Ved det første Skud, Nr. 14, sønderbrødes Projectilet i Kanonens Løb. Allerede dette er en Erfaring, som er værd at lægge Mærke til, uagtet dens Betydning er negativ, idet den viser, at de haardstøbte Palliserprojec-

Skuddets Nr.	Projectilsort.	Sprængladn.	Distance.	Ladning.	Projectilets			$\frac{pv^2}{d}$
					Diame- ter. d.	Vægt i Pd. p.	Ha- stig- hed. v.	
14		Pd.	Al.	Pa.				
14		-	100	17	0,64207	138.50	-	-
15	60pds. huult haard- støbt Støbejerns	-	100	17	0,64207	138.50	1157,4	288,955,000
16	Spidsprojectil fra	-	100	17	0,64207	138.50	1170,1	295,330,000
19	Elswick.	1.5	100	17	0,64207	140.50	1161,2	295,070,000
20		1.5	100	21	0,64207	140.50	1198,8	314,485,000

tiler rimeligviis paa Grund af den pludselige Størkning i Formen kunne være saa sprøde, at de, selv om de ingen ydre Kjendetegn vise paa Skrøbelighed, dog sønderbrydes ved Krudtgassens Stød selv ved en forholdsviis ikke meget stor Ladning; og ved ethvert slikt Tilfælde er Kanonen naturligviis udsat for at faae Løbet og især Riflingen mere eller mindre ødelagt*); særligt let vil dette kunne skee for vore 60pds, shuntrifledede Kanoner, hvis Projectiler have en lidt større Diameter over Knasterne end Løbets Tvermaal over Riffelgangenes Shuntflader, saa at de nødvendigviis maa møde en betydelig Modstand i Løbet i det Øieblik, de med en stor Hastighed nærme sig dettes Munding; dette er en Ulempe, som følger med dette Riflingssystem, og som der næppe vilde kunne raades Bod paa, medmindre man vilde rifte Kanonerne om eller forringe Knasternes Høide. — Skuddet Nr. 15 rammende og gjenembrød Skiven paa et forud aldeles ødelagt Sted, saa at ikkun Skuddene Nr. 16, 19 og 20 gave noget virkeligt Udbytte. Virkningen af disse tre Skud lader sig

*) Senere er det selvsamme Tilfælde hændet ved østerrigske Pantserforsøg ved Pola med en 7" s Armstrongskanon med Palliserprojectiler fra Elswick.

forsaavidt betragte under Eet, som Projectilerne kunde ansees for identisk eens paa det nær, at de to sidste havde en Sprængladning paa $1\frac{1}{2}$ Pd., der ganske rigtigt hvergang tændtes ved Anslaget, men uden at efterlade noget paaviseligt Spor af Sprængvirkning.

Alle Palliserprojectilerne sønderlages ved Anslaget paa Pladen i en Utallighed af Brudstykker saa store som Hasselnødder eller smaa Valnødder, alle med skinnende hvide Brudflader. Sønderbrydningen af Projectilet maa være foregaaet umiddelbart, saasnaert Spidsen har naaet Jernpladen; thi Gjennembrudsåbningerne fandtes hver Gang omgivne af en Mængde smaae Fordybninger, frembragte af Projectilstumper, der for en Deel fandtes stikkende i Jernet. Palliserprojectilerne gjennembrøde hvergang Jernpladen; men Aåbningerne vare noget mindre end Projectilets Diameter, derhos ikke fuldkomment saa reent udskaarne eller regelmæssige, som de, Staalprojectiler efterlade. Ved alle tre Skud Nr. 16, 19 og 20 beskadigedes Tømmervæggens Inderklædning noget; ved det første af dem løsreves der endog Splinter af den, saa at Skiven forsaavidt kunde siges at være gjennemboret; men ligesaa lidt ved dette, som ved noget af de andre to Skud havde Stumper af Projectilet eller af Pladen banet sig Vei igjennem Tømmeret. Indtrængelsesaåbningerne efter Skuddene Nr. 19 og 20 havde en maalelig Dybde af 13" og 18".

Ved samtlige tre Skud var Anslagskraften i Forhold til Projectilets Diameter større end ved noget af de tidligere Skud med 60pds Staalprojectiler, og Skiven var ialtfald ikke stærkere, end den var forrige Gang. Man kan da ikke komme til noget andet Resultat, end at spidshovedede Palliserprojectiler ikke gjennembryde en Pantserkive, som den her beskudte, saa let som rundhovedede og fladhovedede Staalprojectiler, de sidste ialtfald, saalænge de paa Flugten gjennem Luften endnu vende Forenden fremefter.

I England er man kommet til langt gunstigere Resultater med Hensyn til de spidshovedede Palliserprojectilers Gjennembrydningsevne; man har fundet, at de idetmindste kunne stilles jevnside med de spidshovedede Staalprojectiler, og at de ligesom disse have et betydeligt Fortrin for rund- og fladhovedede Staalprojectiler. Hvor modsigende de i England og hertillands vundne Resultater ere, fremgaaer bedst af følgende Sammenstilling. Den her beskudte Pantserkive bestaaende af $4\frac{1}{2}$ in. Plader paa $29\frac{1}{4}$ in. Egetømmer, er bleven gjennembrudt af 60pds rund- og fladhovedede Staalprojectiler, naar Forholdet $\frac{pv^2}{d}$ har været 280,830,000, men har modstaaet spidshovedede Palliserprojectiler, naar Forholdet har været 314,485,000. I England har en Pantserkive med 6 in. Plader paa 18 in. Teaktømmer med en dobbelt Inderhud paa 2 Gange $\frac{1}{2}$ in. Plader, med Lethed modstaaet rundhovedede Staalprojectiler, naar $\frac{pv^2}{d} = 334,600,000$, men er blevet gjennembrudt af spidshovedede Palliserprojectiler, naar Forholdet har været 316,440,000.*)

For at rede disse modstridende Resultater ud fra hverandre, kunde man opstille den Gisning, at de fra Elswick til os leverede Palliserprojectiler kunne have været af mindre god Beskaffenhed. Dette er imidlertid kun lidet rimeligt. Jeg antager, at man kommer Sandheden nærmere ved den Formodning, som jeg vovede mig til at antyde i min foregaaende Artikel, uagtet der dengang endnu ikke forelaae nogen positiv Erfaring at støtte den til, at nemlig Palliserprojectilerne, deres Anvendelighed iøvrigt uførtalt, maae komme tilkort i Sam-

*) Ved et Forsøg paa Horten i Novbr. 1867 gjennembrødes en Warriorskive paa 289 Alens Afstand af 60pds. Palliserprojectiler paa 138—144 Pd., deels af engelsk, deels af norsk Tilvirkning, med 23 og 19 Pd. Ladning. Hastighederne maales destoværre ikke.

menligning med Staalprojectilerne, naar Talen er om at gjennembyrde en Pantserkive, der, som den hertillands beskudte, er bygget saaledes, at den endru frembyder en betydelig Modstand mod Indtrængelse, efter at den ydre Pantserplade er gjennebrudt, idet nemlig Palliserprojectilet, hvor let det end gjennembyrder Pladen, efter at være splintret paa denne, ikke evner at trænge igjennem Tømmeret. Denne Opfattelse ligger saa nær, at der synes at være mindre Grund til at undre sig over, at Palliserprojectilerne have svigtet ligeoverfor den paa Amager beskudte Skive, end over at de have præsteret den tilsigtede Virkning mod de i England beskudte Warriorskiver med $4\frac{1}{2}$, 6 og 8 in. Plader. Til Forklaring heraf maa man antage, at de engelske Skiver besidde en saa stor Rigiditet ifølge deres Construction, at Anslaget paa Pladen umiddelbart virker igjennem den hele Skive, at Tømmerlaget og Inderhuden give efter for det igjennem Pladen virkende Anslag, at de gjennembyrdes af dette og altsaa ikke som en sværere, tømmerbyggt Pantserkive have nogen Modstand at sætte mod Projectilets Indtrængelse, efterat først Pladen er gjennebrudt. Jo mere rigid en Pantserkive er, og jo ringere dens Tømmerførlighed er i Forhold til Pladetykkelsen, desto bedre kan man tænke sig, at Palliserprojectilernes Virkning staaer lige med Staalprojectilernes; desto bedre kan man tænke sig, at Gjennembyrningen af den hele Skive følger de samme mechaniske Love som Gjennembyrningen af en enkelt Plade, saa at det kun kommer an paa Forholdet mellem Projectilets levende Kraft og dets Tvermaal uden Hensyn til, i hvor tungt et Projectil den levende Kraft er embarqueret. Engelskmændenes Erfaringer med Palliserprojectilerne og den af Noble opstillede Formel for Pantserkivers Gjennembyrning synes saaledes at staae i en vis indbyrdes Sammenhæng; begge Dele holde Stik, hvor Talen er om Skydning mod Pantserkiver, der ifølge Constructionen have en stor Rigi-

ditet, og i hvilke Tømmervæggen forholdsviis er svag i Sammenligning med Pladetykkelsen; begge Dele svigte ligeoverfor Pantserskiver, der, som de franske og danske, have en Tømmervæg, der er stærk nok til ikke at give efter paa anden Maade end derved, at Projectilet efter at have gjennembrudt Pladen trænger ind i Tømmeret, som om der slet ingen Plade havde været foran.

Det fortjener at bemærkes, at ganske lignende Erfaringer som dem, vi have gjort med Palliserprojectiler fra Elswick, synes Preusserne at have gjort med haardtøbte Støbejerns Spidsprojectiler fra Grusons Værksted i Magdeburg. Saafremt Støbejernsprojectiler umuligt kunde tilvirkes anderledes, end at de nødvendigviis maatte splintres ved Anslag paa Pladen, saa vilde de ialtfald neppe fuldstændigt kunne erstatte Staalprojectilerne. I sin Rapport om Forsøgene med Pallisers Projectiler udtalte Pantsercommissionen imidlertid, at det nok var tænkeligt, at Projectiler støbte af svensk Kanonjern vilde modstaae Anslaget paa Pladerne uden at splintres. Dette Haab bestyrkedes ved Efterretninger om Pantserforsøg i Pola med Støbejerns Spidsprojectiler, tilvirkede ved Værket i Gradaz i Østerrig, og det er ialtfald ikke blevet beskæmmet ved Udfaldet af de senest foretagne

Forsøg med massive 84pds. Spidsprojectiler af Kanonjern fra Finspong.

Disse Projectiler, der veiede c. 210 Pd., havde i Hovedsagen samme Form som de forsøgte 60pds. Støbejerns Projectiler, idet de endte med en spidsbuet Forpart, traceret med en Radius af een Caliber; dog havde de fortil en lille Afplatning af omtrent 1" Radius. Skiven var ved de foregaaende Beskydninger bragt i en saadan Forfatning, at navnlig dens Tømmervæg ikke længere paa noget Sted frembød sin oprindelige Modstandsevne. Jeg skal derfor ikke opholde mig ved de-

taillerede Angivelser om hvert enkelt Skud, da man dog ikke derfra vilde kunne drage nogen sikker Slutning om Virkningen mod en pantsret Skibsside. Jeg skal kun bemærke, at Skiven rammedes og hvergang fuldstændigt gjennembrødes af syv 84pds Projectiler, med Hastigheden varierende fra 867 til 961', alt efter Ladningens Størrelse. Af Projectilerne var der kun eet, som sønderbrødes i Anslaget, dog ikke som de fra Frederiksværk og fra Elswick leverede, haardstøbte Projectiler, i lutter smaa Billinger, men kun i ni store Stykker, hvoraf Spidsen udgjorde det ene, og som alle fandtes spredte paa Marken bag Skiven. De øvrige sex Projectiler sønderstog ikke, ihvorvel de alle havde faaet endog betydelige Revner. Der er næppe nogen Tvivl om, at de alle efterat have gjennembrudt Pladen vilde have trængt ind i eller igjennem Tømmervæggen paa samme Maade, som om de havde været af Staal.

Der er herefter al Grund til at formode, at Spidsprojectiler af Kanonjern ville komme de idetmindste fem Gange saa kostbare Staalprojectiler meget nær i Virkning; om de ganske kunne sættes ved Siden af dem, ader sig ikke sige med afgjort Sikkerhed endnu. Dertil udfordres der yderligere Forsøg mod en ny Pantserkive.

Japan i 1867.

Efter Consulat-Beretninger.

Det danske Flag heisedes d. 1. Juli 1867 for første Gang i Yokohama og Nagasaki, hist fra den hollandske Consul Van der Tak's Bolig, her fra den hollandsk-schweizerske Consul Baudum's. Det er til disse Mænd at vore japanske Consulat-Forretninger ere overdragne, og det er fra dem, at der nu foreligger Udenrigsministeriet tvende Beretninger om japansk Handel og Skibsfart, hvilke velvilligst ere os meddeelte, og hvoraf det Følgende vil læses med Interesse. Betænker man, at det frie internationale Samkvem med Japan, efter i mere end 200 Aar at have været afbrudt, næppe endnu er 9 Aar gammelt — Begyndelsen skriver sig nemlig først fra 1859 — kan man ikke Andet end undre sig over den Grad af Udvikling, Forbindelserne allerede have naaet, og med Glæde seer man officielle bekræftende Vidnesbyrd om det gunstige Sindelag, den japanske Regjering lægger for Dagen mod Fremmede. Japans Magthavere søge ikke alene selv at tilegne sig europæisk Cultur, men arbeide tillige paa at sjerne Befolkningens ned-arvede Fordomme mod Europæerne, hvad der fortjener saameget større Opmærksomhed og Paaskjønnelse, som Nabo-Regjeringen i det store China desværre endnu maa siges at gaae stik modsatte Veie i begge Henseender. Det hedder udtrykkeligt i Hr. Van der Tak's Beretning: »Den japanske Regjering er bestemt paa at bibringe sit

Folk de Kundskaber, det endnu savner for at kunne stilles i Række med civiliserede Nationer; det japanske Folk vil snart være saa vidt i Cultur, at det kan sættes over alle andre orientalske Stammer.« Landets Forsvarsvæsen, en Bestyrelsesgreen, der i China er i yderste Forfald, gjør — siger Consulen endvidere — store Fremskridt. Allerede begynder der at vise sig en virkelig japansk Marine. Taikunen eier, foruden de mindre Krigsskibe, som Frankrig og Holland forærede ham, fem større, der ere byggede og monterede paa europæisk Viis, et i Amerika og et andet i Holland; i Frankrig har han for Tiden to Pantserskibe under Bygning, og han lader talrige Skibsmandskaber indøve ved Hjælp af europæiske Marine-Officerer; af Private kjøbes, skjøndt Priserne ofte ere overdrevent høie, mange Dampskibe, bestemte til Transport af Tropper og Krigsforraad. Desuden har Regjeringen allerede en efter fransk Mønster organiseret Armee, til hvis Indøvelse den benytter franske Officerer, baade af Cavalleriet, Infanteriet og Artilleriet. For at udbrede læge- og naturvidenskabelige Kundskaber lønner man to hollandske Fagmænd. Tractaterne med fremmede Magter overholder Japan samvittighedsfuldt og i den samme liberale Aand, hvori de ere skrevne; der gives endog enkelte Tilfælde, i hvilke Regjeringen gjør Mere for fremmede Handlende og Rhedere, end det, hvortil det er forpligtet.

Af de tre hidtil aabne japanske Handelspladser — Yokohama ved Yeddo-Bugten paa Østsiden af Hovedøen Nipon, Nagasaki paa Sydvestsiden af samme Ø, og Hakodadi paa Sydsiden af den Nord for Nipon beliggende næststørste Ø, Jesso, — ere de to førstnævnte de vigtigste for Handelen; men deres Betydning er ligesaa forskjellig som deres Historie. Yokohama er en ny Plads, fremstaaet efter 1859 og alene ved Fremmede, medens Nagasaki, som har et gammelt Navn, i Aar-

hundreder var Forbindelsesleddet med China, og det eneste Sted i Japan, hvor der siden Omvæltningen i det 16de Aarhundrede, turde vise sig enkelte Hollændere. Over Yokohama gaaer for Tiden Udførselen af Japans Hovedfrembringelse, Silke, saavel som Indførselen af den største Deel af Landets europæiske og amerikanske Forbrugsgjenstande; men da Silken, som en i Forhold til sit Rumfang meget kostbar Artikel, med størst Fordeel forsendes til Europa med Postdampskibe via Ægypten, og der ellers Intet findes af Betydning, som egner sig til Udførsel fra Yokohama, saa følger deraf, at de fra Europa med Manufacturer etc., saavel som de fra China med Riis og Sukker, til Pladsen ankommende Seilskibe ere nødsagede til at forlade den i Ballast for at søge Fragt andetsteds. Fra Nagasaki kommer liden eller ingen Silke, og Salget af europæiske Artikler er der betydeligt ringere end i Yokohama, men til Gjengjæld gaaer den meget betydelige Vareomsætning, som finder Sted mellem Japan og China, fordeltmeste gennem Hænderne paa Nagasakis Handlende. Blandt disse har der ogsaa ligeindtil den nyeste Tid været et vist Antal Chinesere, dannende et Selskab eller Handelslaug med lovbestemte Rettigheder og Forpligtelser. Det er vel saa, at dette Selskabs Monopoler siden 1859 enten væsentlig ere modificerede, ophævede eller afløste — som en ligefrem Følge af Tractaterne med de europæiske Sømagter — og at følgelig den Deel af Japans for China passende Frembringelser, der have en nærmere Vei til Hakodadi end til Nagasaki, nu kunne søge et Marked paa Jessos nævnte aabne Handelsplads; men den almindelige Følge af Forandrungen — Udførselsprivilegiets Bortfalden — viser sig dog at være den, at Samqvemmet med China over Nagasaki er i betydeligt Tiltagende. Nagasaki baade modtager og afsender en Mængde Ladninger fra og til China; derved er Pladsens Betydning for den østasiatiske Fragtfart given, og deri tillige den

Interesse begrundet, Nagasaki indgyder os Danske fremfor Yokohama.

Nagasaki ligger ved en naturskøn Bugt, der afgiver en særdeles rummelig og velbeskyttet Rhed og Havn med fra 6 til 15 Favne Vand og fortrinlig Ankerbund; Skibene losse og lade ved Hjælp af Baade, hvad der i det stille Vand ikke er forbunden med nogen Fare. Toldvæsenet er ikke vanskeligt. Ethvert ankommende Skib faaer en Toldvagt ombord, som bliver der Nat og Dag, indtil Varerne ere lagte paa Kaerne og undersøgte; men der opkræves ingen Douceurer og ingen Afgifter for enten Ladning eller Skib udenfor de tractatmæssig bestemte, og disse ere meget maadeholdne, nemlig omtrent 5 pCt. af Værdien i Told for Varer, og i det Hele omtrent 44 Rdl. for et Skibs Ind- og Udgaende. Af de til Nagasaki i Aaret 1866 i det Hele ankomne 216 fremmede Skibe vare: 126 engelske, 24 hollandske, 24 preussiske, 21 nordamerikanske, 15 portugisiske og kun 6 franske; de havde et Lasterum af omtrent 33,600 danske Commercelæster, hvoraf de to Trediedele vare bestuvede. Det i samme Tidsrum udgaade bestuvede Lasterum var 25,500 Læster, altsaa noget større, end det paa samme Maade indkomne, hvilket tydeligt beviser Rigtigheden af Bemærkningen om Nagasakis Betydning for Fragtfarten. — Om Beseilingen af Yokohama savnes anden Oplysning, end den allerede givne. Hakodadi besøgte i 1866 af 54 fremmede Skibe af tilsammen omtrent 7900 Læsters Drægtighed, nemlig 22 engelske, 11 amerikanske, 9 preussiske, 9 franske og 2 russiske Skibe; det var tildeels Hvalfangere, der her forsyne sig med Redskaber og nogen Proviant; dog fandtes iblandt dem ogsaa adskillige regelmæssige chinesiske Fragtfarere, for hvem det efterhaanden synes at blive lettere end hidtil at finde Beskjæftigelse til og fra Hakodadi. — Om nogen Kystfart for fremmede Skibe

mellem japanske Havne er der endnu ikke Tale; den besørges med japanske Skibe, tildeels saadanne, som Regjeringen og Lehnsfyrsterne kjøbe af de Fremmede i dette Øiemed. Man regner, at der siden 1859 er gaaet mere end 89 europæiske og nordamerikanske Skibe, fornemmelig Dampskibe, over i japansk Eie. Alene i Nagasaki solgtes i 1866 15 Dampskibe og 3 Seilskibe, og de bleve betalte med en Sum af c. 2 Millioner Rigsdaler d. Rm., hver for sig med en meget høi Priis, hvilket det dog ogsaa er nødvendigt at betinge, fordi Crediten, som skal indrømmes, er meget lang, undertiden indtil 3 Aar. Man har bemærket, at Nagasaki er et meget gunstigere Sted for Salg af Skibe, end Yokohama, hvortil Grunden formenes at være den, at Fyrsterne, hvis Kjøb af Skibe er underkastet Sanction fra Regjeringen i Yeddo, hellere ville handle i det Regjeringens Sæde fjerne Nagasaki, end i det saa nære Yokohama. Endskjøndt ikke faa af de saaledes under japansk Flag farende fremmede Skibe ere forliste i Aarenes Løb, saa ligger dette dog ikke i, at de blive enten slet holdte eller førte; tvertimod lade Japaneserne i begge Retninger i Reglen Intet tilbage at ønske; de forsømme heller ingen Leilighed til at gjøre sig bekjendte med europæisk Navigation og Skibsudrustning. — De Anstalter, som haves i Japan til Udbedring af Skibe, ere forsaavidt endnu mangelfulde, som man savner en Dok. Det var af denne Grund, at den danske Brig Achmet, som paa Veien fra Fuchau i China til Sydney i Australien i 1866 sprang læk under en voldsom Typhon og søgte Tilflugt i Nagasaki's Bugt, ikke kunde blive tilbørligt undersøgt; den blev hurtigt condemneret og solgt for Assurandeurernes Regning. Men Regjeringen eier i Nagasaki et under en hollandsk Marine-Ingenieurs Veiledning i 1857 anlagt Værft, der i sit Slags roses som et af de bedste Østen for Cap det gode Haab, og hvortil der beredvillig aabnes private Skibe Adgang; baade

Damp- og Seilskibe kunne her blive udbedrede uden nogen uforholdsmæssig stor Bekostning. I Yokohamas Nærhed — paa et Sted, som kaldes Yokossa — har Regjeringen desuden nu ladet paabegynde Udgravningen af Dokker; der benyttes ved dette Arbeide franske Ingenieurer og tildeels ogsaa franske Arbeidere, for hurtigst muligt at faae det fuldført. Man antager, at den første Dok allerede vil kunne tages i Brug i 1869, og at den da vil blive tilgængelig ogsaa for private Skibseiere, hvorved et stort Savn vil være afhjulpet. — Hvad Postforbindelsen mellem Japan og den øvrige Verden angaaer, er den for Yokohamas Vedkommende allerede ugentlig; 2 Gange om Maaneden anløbes Pladsen nemlig af engelske, 1 Gang af franske og 1 Gang af amerikanske Postdampskibe i regelmæssig Følge; de engelske og franske, henholdsviis tilhørende det bekjendte Peninsular & Oriental Steam-Navigation-Company og de rivaliserende Messageries impériales, besørge Forbindelsen med China, Ostindien, Ægypten og derfra videre over Middelhavet med Europa, medens de amerikanske, tilhørende Pacific-Steam-Navigation-Company fare til Hongkong, Panama og San Franzisco, og altsaa over de tvende sidstnævnte Punkter ligeledes med Europa tilveiebringe Forbindelser, der rimeligviis, som de bekvemteste, om søie Tid ville blive foretrukne for Veien over Ægypten. Nagasaki anløbes ikke af de franske og engelske Postdampskibe, men vel af de amerikanske, og det baade paa Ud- og Hjemveien, hvorved disse faae forøget praktisk Betydning for Passageerfærselen mellem Japan og Europa. Hakodadi staaer endnu udenfor den regelmæssige Postforbindelse; man har der dog Naab om, at Regjeringen vil sætte nogle Dampskibe i Fart paa Strædet mellem Nipon og Jesso, for at bringe en paalidelig Forbindelse tilveie mellem Pladsen og nogle Punkter paa Nordkysten af Nipon; Begyndelsen er gjort med et lille Dampskib paa 3 Hestes Kraft og 25 Læsters Dræg-

lighed, som farer med Passagerer til og fra Oma og betaler sig godt. — Fra den os Danske, som sagt, efter Omstændighederne meest interesserende Havn, Nagasaki, hedder det udtrykkeligt, at friske Skibsprovisioner altid ere at faae der til rimelige Priser, samt at syge Sømænd kunne nyde Pleie paa det derværende Regjeringshospital for omtrent 2 Rdl. om Dagen under en hollandsk Overlæges Tilsyn.

Hvad Indførselen af europæiske Frembringelser til Japan angaaer, er det fornemmelig Bomulds-, Linned- og Uldfabrikata, som komme i Betragtning. Skjøndt Arbeidskraften er billig i Landet og skjøndt Hoved-Raastoffet, Bomuld, er en af dets betydeligste Hjemmefrembringelser, saa viser det sig dog, at europæiske maskintilvirkede Bomuldsstoffer med Held kunne concurre med de japanske Manufacturer; Forbrugen af de fremmede stiger derfor, ligesom i China, hvert Aar og forventes at tage et stærkt Opsving, saasnart Hiago ved det japanske Middelhav og en anden Havn, som tractatmæssig skal aabnes paa Nipons Vestkyst, men om hvis Valg man endnu ikke er enig, blive tilgængelige. Vistnok er Concurrencen i disse blegede, ublegede, farvede eller trykkede engelske Tøier allerede meget stor og Fordelen ved Handelen ringe, men de afgive dog det billigste Betalingsmiddel for Japans store og meget efterspurgte Udførselsartikel, Silke. En Hovedsag i denne Handel er det at mærke sig Beboernes Smag og Behov, thi begge Dele synes i Japan at være af en mere end almindelig foranderlig Beskaffenhed. Overhovedet er Indførselshandelen i Japan, som Følge af de Fremmedes Ube kjendtskab med Landet, endnu ikke kommen ud over Forsøgs-Stadiet, og store Uregelmæssigheder i Afsætningen ere derfor uundgaaelige. Saaledes indførtes i de første Aar efter 1859 en Mængde Glas- og Steentøi,

samt Droguer og Medicamenter fra Europa, hvilke Gjenstande dengang bleve betalte godt af Japaneserne, men som nuomstunder allerede ere aldeles usælgelige; ligeledes vare Artikler, som Bly, Tin, Zink og Stangjern, tidligere meget mere søgte, end de ere det for Tiden. Ildvaaben kunne sælges til rimelige Priser og i ikke for store Partier ad Gangen, naar de ere ledsagede af alt Tilbehør for strax at kunne tages i Brug; den engelske korte Enfield-Riffel, der passer til den japanske Soldats Gjennemsnits-Høide, er meest yndet; Bagladegeværer, naar ikke for dyre, tages dog gjerne; ogsaa let Feltskyts af bedste Sort er sælgeligt, hvorimod svære Riffelkanoner ikke ere det. Farvevarer, saasom Berlinerblaat og Anilin, finde Kjøbere blandt Japaneserne, medens europæiske Provisioner og Conserver af de forskjellige Slags ikkun forbruges blandt de Fremmede i Landet og paa deres Skibe i Havnen. Salget i Yokohama i Aaret 1866 af tilførte Varer, hvoriblandt dog ogsaa er Riis, Sukker, Huder og andre Gjenstande fra Landene Østen for det gode Haabs Forbjerg i ikke ubetydelige Quantiteter, steg til en Værdi af over 30 Millioner Rigsdaler, medens det i Nagasaki androg omtrent $4\frac{1}{2}$ Million og i Hakodadi ikke over $\frac{1}{6}$ Million.

Blandt Japans Udførselsartikler spiller Silke, der næsten udelukkende fra Yokohama føres til Europa, en Hovedrolle; i 1866 var det saaledes udførte Quantum omtrent 12000 Baller, der veiede 10000 Pikuls à 120 \mathcal{R} og havde en Værdi af henved 15 Millioner Rigsdaler dansk R. M. Handelen med denne Artikel i Japan er godt organiseret og let, trods de mange Sorter, som forekommer. Man kjøber nemlig af Japaneserne efter Prøver og i Henhold til Kjendelser af de saakaldte Silke-Inspecteurer om Partiernes Prøvemæssighed. De, der stadig og i Mængde opkjøbe Silke, have selv en saadan Silke-Inspecteur i deres Tjeneste, men Andre, der

ikkun nu og da ere Kjøbere, benytte en af det Offentlige ansat; han bestemmer uden Appel den leverede Silkes Klasse og Priis i Henhold til den ham forelagte Prøve og Salgspriis, og den Japaneser, som ikke vil underkaste sig denne Bestemmelse for et Parti i sin Heelhed, tager det tilbage indtil han kan præstere et andet i Overeensstemmelse med Contracten og sin Convenients. Vanskeligheden bestaaer i altid at have et tilstrækkeligt Antal øvede og dygtige Silke-Inspecteurer, da Artiklens Farve, Fiihned og Oprindelse ere meget forskjellige, og Kjendskabet til den derfor et heelt Studium. — Ogsaa Silkeormeæg, trukne paa Cartons, er en betydelig Udførsels-gjenstand fra Japan; de føres til Italien og Frankrig, enten i hermetisk lukkede eller, tvertimod, med Lufthuller forsynede Kasser, og saa vanskelig er denne Førsel, at man i Regelen finder det nødvendigt at lade enhver Sending ledsage af en særlig Tilsynsmand. Hvor høist forskjellig Pakningsmaaden end er, synes dog den ene ikke at have noget bestemt Fortrin fremfor den anden; i begge Tilfælde har man gjort gode og yderst slette Erfaringer, og endnu veed man ikke, hvorledes man bedst kan sikkre sig imod Æggenes Bedærv, der undertiden er fuldstændig. Som det synes taale de i det Nordlige — paa Jesso — indsamlede Silkeormeæg, som afsendes fra Hakodadi, Reisen bedre end de i det Sydlige — paa Nipon — indsamlede, over Yokohama og Nagasaki kommende, i hvilken Anledning man i Hakodadi gjør sig store Forventninger om at see denne Industri fremblomstre der, thi paa Jesso findes overalt i Dalstrøgenes Udkanter og langs de dem begrændsende Høideskraaninger en stor Mængde Morbærtræer. — Japansk Thee, der fornemmelig udføres over Nagasaki, finder i større Partier kun Afsætning i Amerika; i Regelen maae de Fremmede selv lade den tørre paa chinesisisk Viis, for at gjøre den skikket til Forsendelse; den har en eiendommelig, i

Europa slet ikke yndet Smag og er ogsaa, i Forbindelse med Sukker og Fløde, virkelig en afskyelig Drik; uden disse Ingredientser og meget svag, saaledes som den drikkes af de Indfødte i Japan, kan den nydes, undertiden endog med Behag. — Under, og i den første Tid efter Borgerkrigen i Nordamerika udførtes megen Bomuld fra Japan, men Priserne staae nu saaledes, at det ikke længere er muligt. Meget mere indføres der nu chinesisisk Bomuld, som betales med indtil 40—54 Rigsdaler pr. Pikul (120 *℔*). — Udførselen af Riis er forbudt; skjøndt Productionen er meget stor og Prisen i Reglen meget lav, haves dog en frisk Erfaring for, at den undertiden kan betale sig som Indførselsartikel, hvilket var Tilfældet i 1866 under Stridighederne mellem Taikunen og Fyrsten af Chozzie (Nogata). Dengang tilbageholdt mange af Lehnsfyrsterne, i den herskende Uvished om hvad Fremtiden kunde bringe, deres Riisforraad i Provindserne, hvoraf Følgen blev, at de store Kystbyer maatte skaffe sig dette for Japaneserne uundværlige Hovednæringsmiddel ved Tilførsel fra Engelsk- og Hollandsk-Ostindien; Prisen steg da til 14 à 15 Rd. pr. Pikul, hvad der var uhørt i Japan. Men i almindelige Tider er Forholdet i Syden af Japan saaledes, at Landet snarere kunde udføre Artiklen, dersom det var tilladt. — Fra Nagasaki udføres til Europa og Amerika, foruden Thee: især Campher i pulveriseret Tilstand, vegetabilsk Vox, Tobaksblade, Galæbler, lakerede Sager og Porcellain, medens der til China foruden Kobber, Steenkul og Papir gaaer en Mængde forskjelligartede Gjenstande, der kun blandt Chineserne finde Afsætning, og hvormed Europæeren ikkun befatter sig i Egenskab af Mellemandler; Chineserne benytte dem enten som Næringsmidler eller af Helbredshensyn, eller i hundrede andre Øiemed, der ere ukjendte udenfor det himmelske Rige; det er Søvxerter af flere Slags; tørret, saltet og røget Fisk; tilberedte Havbløddyr; endelig forskjellige

Rødder og Droguerier, hvis Smag ofte er ligesaa ubehagelig som deres Navne ere besynderlige. Som allerede antydnet, spiller denne Handel paa China fra Nagasaki, i Forbindelse med en lignende i mindre Maalestok fra Hakodadi, samt Udførselen af Steenkul, Planker og andet Tømmer, en betydelig Rolle i Japans internationale Samqvem, saavidt dette kan komme os Danske og vore Skibe tilgode. Iøvrigt blive de store Kulleier paa Jesso, der maaskee engang i Tiden ville gjøre Hakodadi til et japansk Newcastle, endnu i ringe Grad og meget slet bearbejdede; Qualiteten kunde leveres langt bedre, end det skeer, og Prisen er altfor høi, nemlig c. 20 Rd. pr. Ton. Heller ikke Jordoliekilderne paa Jesso, der ansees for righoldige, blive exploiterede.

Den japanske Regjering har til Bedste for de fremmede Handlende baade i Yokohama og i Nagasaki indrettet gode Magasiner, hvori Varer, som foreløbig ikke ønskes fortoldede, kunne oplægges mod en moderat Pakhuusleie. Begge Steder findes ogsaa solide Sø- og Brandassurance-selskaber. I Yokohama har man allerede ikke mindre end 3 store Banker, Filiabler af engelsk-ostindiske Banker af første Rang, saa at Vexeloperationer med Udlandet med Lethed kunne foregaae, hvad der er af Betydning for Enhver, der fra Japan har at modtage Remisser enten for Fragt eller solgte Varer, og hvem det ikke maatte passe at købe japanske Producter eller udføre Mønt. Omvendt lettes derved Indkjøbene af Silke meget, da disse fordre store Summer, der nu for Størstedelen kunne skaffes tilveie ved Hjælp af Tratter paa Europa. Forøvrigt skeer, ligesom i China, Varesalget til Indfødte kun pr. Contant, hvorimod der indrømmes en kortere eller længere Modtagelsesfrist, og Betaling fordres da først efterhaanden, som Modtagelsen finder Sted. Man handler alene efter Vægt, ikke efter Maal, — 1 japansk

Pikul = $133\frac{1}{2}$ \mathcal{R} eng. = 60 Kilogr. = 120 \mathcal{R} dansk og inddeles i 100 Catties — og Værdibestemmelsen foregaaer i mexikanske Pjastre, hvoraf 100 i Vægt regnes lige med 311 japanske Sølv-Itzibuer. To Itzibuer udgjøre en Nibu, en sølvforgylt Mønt, og to Nibuer en Kobang, der er af Guld, men nu meget sjelden. Itzibuen deles i to Nichuer (sølvforgylt) og denne atter i to Ichuer (Sølv). Skillemønten bestaaer forresten i Tempos — af gult Kobber, med et firkantet Hul i Midten —, hvoraf der gives fra 20 indtil 24 for 1 Itzibu, og i Cash — Jern, og ligeledes forsynet med et Hul, for at kunne trækkes paa Snore — hvoraf der gaaer indtil 100 Stykker paa 1 Tempo. Ligeindtil 1865 gave Japaneserne ikkun fra 200 indtil 265 Itzibuer for 100 mexikanske Pjastre, men da dette var meget for lidt, forsvandt Pjastrene efterhaanden aldeles af Omsætningen. Forholdet vendte sig da om, og Prisen steg indtil 360 Itzibuer; Pjasteren kom følgelig hurtig tilbage i stor Mængde. Coursen gaaer nu sjældent over 320 Itzibuer for 100 Pjastre, eller omtrent den Grændse, som Ind- og Udførselsforholdene for Tiden hjemle. Store Fluctuationer i internationale Courser ere hyppig meget ødelæggende baade for Importeurer og Exporteurer; det er derfor godt, at der er kommen Ligevægt i dette Forhold, der ligefra Begyndelsen af Samqvemet med Japan var høist uregelmæssigt, navnlig fordi Japanesernes Maalestok for Guld og Sølv dengang var en ganske anden end vor; Guldets Priis i Sølv var i Japan en Trediedeel mindre end i Europa; men de have nu saa grundig lært at sætte Priis paa Guldet, at den ovenomtalte Kobang, som sagt, næsten ikke mere kommer ud af deres Gjemmer*).

*) Af de omtalte gængse japanske Møntsorter, ligesom ogsaa af de vigtigere Ind- og Udførsels-Gjenstande har Hr. van der Tak indsendt Prøver, som Udenrigsministeriet meddeelte Grosserer-Societets-Comiteen i Kjøbenhavn, og som denne udstillede i sit Locale paa Børsen.

Yokohama var en ussel Landsby, da den indrømmedes de Fremmede til Beboelse, beliggende ved Søen og adskilt ved et Vandløb fra den folkerige Stad Kanagava, hvor den første Overeenskomst afsluttedes mellem Japan og Nordamerika i 1853 som Forløber for Tractaterne af 1858 og senere med fremmede Magter. Paa dette Sted have Udlændinge frit Spillerum, og Yokohama er ved dem bleven forvandlet til en anseelig Handelsplads. I Nagasaki boe de i særskilte Qvarterer, hvor Japanesere vel om Dagen færdes i travl Virksomhed i den fremmede Handels Tjeneste, men ikke kunne tage fast Ophold i anden Egenskab end som Tyende eller Medlem af en Fremmeds Huusstand. Der fandtes i 1866 i Nagasaki i det Hele 203 Personer, som ikke vare af asiatisk Herkomst, nemlig 80 Englændere, 38 Hollændere, 32 Amerikanere, 25 Tydskere, 20 Fransk-mænd, 4 Portugisere og 4 Schweitsere; hvormange der af samme eller lignende Nationaliteter fandtes samtidigt i Yokohama, angives ikke, men Antallet var uden Tvivl meget større, medens det i Hakodadi var meget mindre. Alle have fri Religionsøvelse, og saavel Catholiker som Protestanter have indrettet sig Gudshuse. Veie og Gader i Fremmedqvartererne anlægges og vedligeholdes af Regjeringen, der eier Grundene, og som mod en bestemt aarlig Afgift for bestandig overlader dem til Consulerne, efterhaanden som de Fremmedes Byggelyst fordrer Udvidelse; Consulerne tildele da enhver Enkelt, hvad han ønsker mod en forholdsviis Andeel i Afgiften. Belysning og Politi, samt andre communale Goder tilveiebringes ved egen Hjælp og uden Indblanding fra Regjeringens Side; i Nagasaki repræsenteres denne ved to fra Jeddo udsendte Gouverneurer*).

*) Efterat vort Flag var heiset, meldte baade i Yokohama og Nagasaki sig Flere hos Consulerne, med Begjæring om at indregistreres som Danske. Som bekjendt staae Fremmede i China, saavel som i Japan, forsaavidt deres Land have Tractater at

Hvad der i det Foranstaaende er meddeelt om Jessos for den fremmede Handel aabne Plads, Hakodadi, hvor vi ikke ere repræsenterede ved nogen Consul, hidrører fra en preussisk Consulatberetning, som nylig har været offentliggjort i et preussisk Ugeskrift for Handel og Industri. Denne Beretning indeholder desuden følgende Bemærkninger, der ikke ere uden Betydning for Belysningen af japanske Tilstande overhovedet:

«Det er en i Japan dybt indgroet Fordom, som det kan falde vanskeligt at udrydde, at Mennesket ikke kan leve uden Riis. Ikke engang her paa Jesso, hvis Clima ikke tilsteder Riisdyrkning, kan man undvære Risen som Hovednæringsmiddel, og der tilføres derfor Øen ved Regjeringens Foranstaltning hvert Aar store Quantiteter fra de sydlige Dele af Riget. Den høie Priis, Artiklen for 1 à 2 Aar siden naaede — omtrent 16 Rigsdaler dansk Rmt. for 120 \bar{M} dansk eller fire Gange mere, end den tidligere almindelige — foranledigede Forsøg paa at dyrke Riis her, men de mislykkedes naturligviis. Derimod tør det antages, at Riismangelen i Forbindelse med den Omsorg, Regjeringen skjænker Befolkningens Forsyning med Næringsmidler, kan fremkalde andre Arter af Landbrug, hvortil Betingelserne ere tilstede eller kunne tilveiebringes. Der udfordres fornemmelig kun passende Avlsredskaber og Maskiner; thi ligesaa tæt befolket det øvrige, Syd for Jesso beliggende, Japan er i Forhold til sit dyrkelige Areal, ligesaa fattig er Jesso paa Mennesker. Paa Kysten, hvor de Fleste boe, ernærer man sig alene ved Fiskeri og Søgræsbjergning, medens den overordentlig tynde og vidtsprede Befolkning i det store Indre kun pletviis dyrker Jorden, og da kun ved det simpleste Haandarbeide ligesom i det Sydlige. Og dog er Jesso rig paa vide Landstrækninger

støtte sig til, under dettes Love og ikke under enten chinesiske eller japanske Love. Denne Indmeldelse hos Consulerne er derfor et vigtigt Punkt i hine Lande, som Ingen, der besøger dem, bør forglemme.

af en udmærket Jordbonitet, hvorpaa der ved Anvendelse af Ploug og Harve vilde kunne fremkaldes store Afgrøder, saavel af Korn som af Bælgsæd og Rodfrugter; de henligge nu som vildt Græsland, og saa opfyldte af allehaande Ukrudt ere de, at kun et forholdsviis meget ringe Antal Heste og Qvæg paa dem finde et tarveligt Underhold. Hist og her sees Pletter af Underskov eller Krat, i hvis Ly der voxer vilde Rosenbuske og Viinranker. Paa Grund af den Opmærksomhed, den japanske Regjering skjænker Opdyrknings-foretagender her paa Jesso, agter jeg i indeværende Aar at anstille en Række sammenlignende Forsøg, og har i dette Øiemed bestilt Redskaber og Frøsorter i Berlin. Forbaabentlig ville Resultaterne blive af den Art, at Japaneserne følge Exemplet, og det vil da ikke kunne vare længe, førend man her lærer at afvinde Jorden Næringsmidler, som kunne erstatte Risen. Fordømmene mod deres Anvendelse ville da snart forsvinde, især naar de høie Riispriser, hvortil der er al Udsigt, skulde holde sig. Undtagelsesviis har jeg allerede seet Indfødte her benytte Boghvede, Bønner og Kartofler. Prisen paa de sidste, der rimeligviis først gjennem Hvalfangerne ere blevene bragte hertil, er dog endnu omtrent sex Gange høiere end i Tydskland. Jeg er endog tilbøielig til at troe, at Hovedvanskeligheden ved Forandringens Gjennemførelse ligger i Regjeringssystemet, der medfører, at de høiere Embedsmænd, lige op til Provindsgouverneurerne, hyppig maae skifte Pladser. Ingen af dem faaer Tid til ret at lære Forholdene i sin Embedskreds at kjende, end sige til at reformere dem; er det vel lykkedes mig at sætte en indflydelsesrig Mand ind i en Sag og at vække hans Interesse for den, saa bliver han forflyttet, og jeg kan da begynde forfra med hans Efterfølger. Men ved Udholdenhed og Taalmod lader sig dog Meget udrette, ogsaa her og trods denne Ulempe, hvilket Erfaringen noksom har lært os.«

Forsøg til en Fremstilling af den Coffardicapitainen tilkommende Myndighed ombord. *)

Af R. — S.

Indledning.

Ved Loven af 23de Februar 1866 om Disciplin i Handelsskibe og om Søfolks Forseelser, Forbrydelser samt Forhyring m. v. er der skeet saa gjennemgribende Forandringer i den Skipperen tilkommende Myndighed ombord, saaledes som samme var hjemlet ham hovedsagelig efter gammel Skik og Sædvane, at man har troet, at en nærmere Gjennemgang af samme og Fremstilling af Lovens Ordning af de omhandlede Forhold turde have sin Interesse. At nærværende Afhandling paa mange Punkter muligviis vil afvige fra den Fremgangsmaade, der i Praxis er den almindelige, er en Følge af, at det System, som nu er lagt til Grund, paa mange Punkter er i Modstrid med de tidligere i saa Henseende gjældende Bestemmelser. For saaledes at nævne et Hovedpunkt, har Lovgivningen udtalt et bestemt Bud om, at al Straf med Slag og Pryglen ombord skal falde bort, medens det vel ikke vil være sjældent at træffe paa praktisk søkyndige Folk, der ville erklære det for en Umulighed at kunne føre et Skib uden at have Magt til at kunne ikjende corporlig Afstraffelse.

I det Hele synes Lovgivningen i Modsætning til det tidligere Bestaaende at have været vel tilbøielig til at

*) Har af Mangel paa Plads henligget siden midt i October. Red.

nære Frygt for en Misbrug af den Skipperen tilkommende Myndighed, saa at den, man kunde fristes til at sige det, har bunden Hænderne temmelig meget paa Skipperen. Kan Skipperen ikke straffe med strax følbare Straffe, indtræder letteligen Slappelse af de disciplinaire Baand; thi det kan ikke noksom gjøres gjældende, at Skipperen navnlig paa de lange Reiser er udelukkende henviist til sig selv, fjernet fra enhver Understøttelse af de offentlige Autoriteter, og paa samme Tid bebyrdet med et uhyre Ansvar for Skibets og Mandskabets Sikkerhed, medens paa den anden Side Mandskabet med den for Søfolk eiendommelige letsindige Charakter letteligen vil mangle al Respect og Frygt i Øieblikket for en Straf, man først efter længere Tids Forløb vil komme til at føle. Det synes derhos farligt, om Mandskabet skulde forlade Landet paa en lang Reise med det Indtryk, at de ansvarhavende Officerer ikkun kunne udøve en meget begrændset Myndighed over dem. Der er ved disse Bemærkninger for en Skipperen tilkommende mere vidtstrakt Myndighed til at straffe naturligviis kun tænkt paa Forseelser og Forbrydelser, der vedrøre Skibstjenesten, medens det maa ansees for urigtigt, om Skipperen skulde kunne straffe Forbrydelser, der slet ikke staae i Forbindelse hermed.

Den Ordning, som har været gjældende, indtil den nye Lov udkom, var imidlertid af den Natur, at en Forandring, Begrænsning og større Bestemthed var uundgaaelig nødvendig. I mange Tilfælde vare de Straffe, som Skipperen kunde anvende, uforholdsmæssig strenge, ja næsten grusomme; saaledes bestemmer f. Ex. Chr. d. Vtes Lov 4—1—15: »Ingen Baadsmand maa straffe (o: vrage) Skipperens Kost, ikke heller begære anden Spiisning inden Skibsborde, end sædvanligt er og Dagen tilhører. Hvem det gjør og ikke haver skjellig Aarsag dertil, skal dermed sin Hyre og Føring forbrudt have, og maa Skipperen sette hannem paa det første Land hand tilkommer, hvor Christne Folk ere. Iligemaade forholdis,

om Nogen Øl og Mad forsetligviis spilder. Vil nogen af Skibsfolkene det hindre, Skipperen til Fortred, hand være den samme Straf undergiven;» (denne Bestemmelse er iøvrigt senere bleven forandret ved Frd. 11. Marts 1818) og efter Skibs-Artiklerne af 22de September 1758 Capitel 40 kunde følgende Straffe anvendes: Efter § 2, «Hvo omborde paa Skibet drager Kniv eller Væge med vred Hu, at gjøre sin Næste nogen Skade, skjøndt ingen Skade gjøres, skal med Kniven slaaes igjennem Haanden til Masten, og skal staa saalænge, indtil han drager Kniven igjennem Haanden og desforuden have forbrudt to Maaneders Gage»; § 3: «Saarer han nogen, skal han drages under Kjølen og have forbrudt sex Maaneders Gage»; § 4: «Dersom Nogen saaledes dødes eller saares, at han dør af nogen saadan Skade, da skal den Levende som Gjerningen gjort haver, uden al Naade bindes ved den Døde og begge tilsammen kastes overborde, og skal Gjerningsmanden have forbrudt alle sine Maanedspenge, halvt til Kongen og halvt til Rhederen«. Fremdeles var det bestemt i samme Artiklers Capitel 4 § 2, at Skibsraadet skal have Magt at kjende og dømme i alle Sager, og efter Beskaffenheden lade straffe al Forseelse, som skeer inden Skibsborde, hvad heller det angaaer Gods, Ære eller Liv. Blev nu end disse Bestemmelser vel betydeligt modificerede i deres praktiske Anvendelse som Følge af den mere humane Aand, der i Tidernes Løb gjorde sig gjældende, saa vare de dog positivt gjældende Ret, og hjemlede, som anført, ei alene meget strenge Straffe, men ogsaa Anvendelse af Straf i Tilfælde, der strengt taget ikke angik Skibstjenesten. Desuden anvendtes vistnok tidt i Praxis den Skipperen formeentlig efter Forholdets Natur tilkommende Revselsesret, der var aldeles ulovbestemt jfr. Frd. 23 Marts 1756 § 4 og Rescript 29 Juni 1849 i et saadant Omfang, at den ofte udartede til Grusomhed, hvorom mange Søretsdomme ere talende Vidnesbyrd.

Loven af 23 Februar 1866 har nu i Modsætning hertil bestemt begrændset Skipperens straffende Myndighed, dels til visse Tilfælde, og dels til visse Straffe, og man er maaskee kommen fra den ene Yderlighed over i den anden. Thi som et Hovedpunkt gaaer Loven ud fra, at Skipperens Straffemyndighed kun bør have en ren foreløbig Charakter, hvad man har søgt opnaaet derved, at han til Straf kun kan benytte Afdrag i Lyren, hvilken Straf altid vil kunne forandres ved Henvendelse til Domstolene efter Hjemkomsten. Denne alt i og for sig meget indskrænkede Straffemyndighed begrændses yderligere derved, at den kun kan anvendes paa Forseelser med Hensyn til Tjenesten ombord og ikke paa Forbrydelser, hvad enten de vedkomme Tjenesten eller ikke.

De foregaaende Bemærkninger have kun angaaet den Skipperen med Hensyn til Forseelser og Forbrydelser tilkommende Myndighed, hvilket er grundet i, at Loven af 23 Februar 1866 kun i denne Henseende har truffen forandrede Bestemmelser, hvorimod den Skipperen i andre Retninger, i hvilke han nærmest maa siges at repræsentere det Offentlige ombord, tilkommende Myndighed, ikke er omhandlet i denne Lov. Hvad disse Sider af Skipperens Myndighed angaaer, da ere de kun tildeels omhandlede i Lovgivningen, saa at man ved Fremstillingen af dem ofte maa holde sig til, hvad Sagens Natur tilsiger i Forbindelse med Lovgivningens Grundsætninger og Praxis.

Forinden der nu gaaes over til den nærmere Fremstilling af de her berørte Forhold, skal man for Oversigtens Skyld dele den foreliggende Materie i 4 Hovedafsnit:

- A. Om den Lydighed, Skipperen har Krav paa, og den ham tilkommende Magt til at skaffe sig denne opretholdt.
- B. Skipperens Myndighed med Hensyn til Forseelser og Forbrydelser ombord.

- C. Skipperens Myndighed vedkommende Skifteforvaltningen m. m.
- D. Skipperens Myndighed i forskellige andre Retninger.

A. Om den Lydighed, Skipperen har Krav paa, og den ham tilkommende Magt til at skaffe sig denne opretholdt.

Det første Spørgsmaal, der paa dette Punkt frembyder sig, er, af hvilken Natur den Lydighed er, Skipperen har Krav paa. Ved første Øiekast kunde det synes, hvad ogsaa det ovenanførte Rescript af 29 Juni 1849 peger hen paa, at Forholdet mellem Skipper og Mandskab, om end ikke i alle Retninger, saa dog hovedsageligen maatte stilles i Klasse med Forholdet mellem Husbond og Tyende. Dette kan dog imidlertid ikke antages, thi der er for det Første den store Forskjel mellem disse to Forhold, at Brud paa Lydighed mod Skipperen, Ikke-Opfyldelse af dennes Befalinger kan medføre saa ubodelig en Skade, som et Tyendes Ulydighed kun høist undtagelsesviis vil kunne afstedkomme. Det maa derfor være i langt høiere Grad lagt i Skipperens Haand strax at kunne tiltvinge sig sine Befalingers Efterlevelse, end det kan være Tilfældet med Husbonden. Men ogsaa i en anden Retning vil der vise sig en karakteristisk Forskjel; naar nemlig Ulydighed har funden Sted, og Spørgsmaalet ikke længer dreier sig om enten heelt at forhindre samme eller dog at redressere dens Følger, men der kun er Tale om at straffe det skeete Brud, den stedfundne Opsætsighed, maa det til en vis Grad staae i Skipperens Magt at kunne paalægge en Straf, medens Husbonden vil være udelukket herfra, da det altid staaer ham aabent at kunne tage sin Tilflugt til de offentlige Autoriteter eller ialfald fjerne den Ulydige, hvad Skipperen ikke kan. Endelig medfører den positive Lovgivning en Væsensforskjel mellem Skipperens og Husbondens Stilling, idet den Revselsesret,

der tilkommer Husbonden overfor Tyendet, der er under 18 Aar, er negtet Skipperen, der overfor slige Personer kun kan benytte den ovenberørte ham i Almindelighed overfor hele Mandskabet tilkommende Straffemyndighed. Vi maae saaledes henstille den Lydighed, der skyldes Skipperen, som en aldeles exceptionel, thi heller ikke Forholdet mellem Officeren og Soldaten, der vel paa nogle Punkter frembyder Lighed, kan stilles sammen med det heromhandlede, idet den Officeren tillagte Myndighed tilkommer ham som Embedsmand. Hvad nu da Skipperens Ret i saa Henseende angaaer, maa den nærmest bestemmes som Krav paa en ubetinget Lydighed, -hvilket ogsaa udtales i Loven af 23 Februar 1866 § 1, naar det hedder: »Mandskabet skal vise Skipperen og øvrige Foresatte sømmelig Ærbødighed, modtage deres Befalinger med Opmærksomhed og ved passende og tydelige Svar tilkjendegive, at Befalingerne ere forstaaede. Det skal udføre Alt, hvad der paabydes for Skib og Ladning — iland og ombord, i Havaritilfælde og udenfor samme — og overhovedet uvægerligen adlyde, hvad der af Skipperen befales med Hensyn til Skibets Tjeneste og Ordenen ombord.» Som Følge heraf maa Skipperen være berettiget til med Magt og Tvang at skaffe sig Lydighed, hvad ogsaa er udtalt i Lovens § 3 1ste Punktum: »Naar Nogen af Mandskabet negter at efterkomme en Befaling eller viser Gjenstridighed eller Opsætsighed mod de Befalende, er Skipperen eller den, der i hans Forfald eller Fraværelse træder i hans Sted, berettiget til at anvende Magt og Tvang for at skaffe sig Lydighed.»

Her møder imidlertid det tvivlsomme Spørgsmaal, hvilken Magt og Tvang Skipperen kan anvende, thi det fremgaaer af Modsætningen mellem 1ste og 2det Punktum i § 3, hvor det hedder: »I Nødstilfælde, navnlig naar Skibet er stedt i Fare, eller der viser sig Mytteri eller voldsom Opsætsighed blandt Mandskabet, er det endog

tilladt at anvende ethvert til Ordens og Lydigheds Tilveiebringelse nødvendigt Middel, at han ikke i ethvert Tilfælde kan anvende enhversomhelst Tvang. Naar imidlertid hensees til, hvad vi have anført om, at Skipperen har en Ret til al fordre ubetinget Lydighed, da vil det lettelig sees, at Forholdet her ikke kan blive anderledes, end som hvor der ellers i Livet møder Spørgsmaal om, hvorledes den, der har en Ret, er stillet, naar der rettes et Angreb imod denne. I saa Fald har han som bekjendt Nødværgeret: Magt og Myndighed til med de til hans Raadighed staaende Midler at afværge det hans Ret krænkende Angreb; dog saaledes, at der maa sondres imellem Retten til det saakaldte simple og Retten til det saakaldte yderste Nødværge, idet man ved det Sidstnævnte forstaaer den Myndighed, man har til, naar Angrebet truer Livet eller et Gode, der maa sættes i Klasse med Livet, at benytte hvilkesomhelst endog for Angriberen livsfarlige Midler til at afværge Angrebet, medens man ved det simple Nødværgetilfælde, hvor Angrebet ikke har denne Charakter, kun tør anvende ikke livsfarlige Midler, og hvis disse ikke slaae til til at afværge Angrebet, da maa finde sig i samme, og alene er henviist til at søge sin Skades Opretning ved Domstolene. Naar man med dette for Øie gjennemlæser ovenanførte § 3, da vil det findes, at Forskjellen mellem dens 1ste og 2det Punktum netop svarer til den hernævnte Distinction. Medens det i 1ste Punktum hedder i Almindelighed, at Skipperen er berettiget til at anvende Magt og Tvang for at skaffe sig Lydighed, naar Nogen af Mandskabet negter at efterkomme en Befaling eller viser Gjenstridighed og Opsætsighed mod de Befalende, med andre Ord krænker Skipperens Krav paa Lydighed, uden at der foreligger Andet eller Mere end blot dette, er det ham derimod i 2det Punktum tilladt at anvende ethvert til Ordens og Lydigheds Tilveiebringelse nødvendigt Middel, naar der foreligger Nødtilfælde, navnlig naar Skibet er stedt i Fare, eller der

viser sig Mytteri eller voldsom Opsætsighed blandt Mandskabet; men i disse Tilfælde vil det Lydighedsbrud, der foreligger, netop være et Angreb, der om end ikke directe saa dog indirecte vil sætte Menneskeliv i Fare. Det eneste Punkt paa dette Omraade, hvori der ved en saadan nærmere Betragtning saaledes viser sig noget Forskjelligt fra den almindelige Nødværgelære, er da det, at vi her møde en Rettighed, som ikke i Almindelighed haves, nemlig den ommeldte Ret til at fordre ubetinget Lydighed; men iøvrigt vil det være de almindelige Regler om de Midler, hvormed man værger sig mod Angreb paa Rettigheder, der her komme til Anvendelse. Der kan derfor her ligesaa lidt som elles angives bestemte Grændser for, hvilken Magt, der kan anvendes, kun at man selvfølgelig blot er berettiget til at anvende livsfarlige Midler, naar Angrebet har en livsfarlig Charakter, men hvilke Midler man i dette Tilfælde kan anvende, og hvilke ikke livsfarlige Midler, man udenfor det kan anvende, ja, det maa fuldstændigt beroe paa det foreliggende Tilfældes Beskaffenhed, og Spørgsmaalet herom maa afgjøres af den Domstol, for hvilken Paastand paa Straf eller Erstatning nedlægges mod den, der har benyttet Nødværget. Her er altsaa ei Tale om en Skipperen særlig tilkommende Myndighed, saaledes som vi i næste Afsnit skulle see, at der i anden Henseende tilkommer ham, men kun om Udøvelsen af den Nødværgeret, enhver Person har; dog at Skipperen paa Grund af sin særlige Stilling langt hyppigere vil komme i Nødværgetilfælde end Andre, dels fordi han som anført har en Rettighed, nemlig Retten til ubetinget Lydighed, som ikke Enhver har, og dels fordi de særegne Forhold, under hvilke han virker, ville forringe de Betingelser, som man ellers ifølge Forholdets Natur maa opstille for Nødværgerettens Anvendelse. Medens man saaledes f. Ex. med Hensyn til det yderste Nødværges Anvendelse i Almindelighed vil opstille den Betingelse, at den, der vil benytte

sig af samme, ikke ved Flugt maa have kunnet unddrage sig Angrebet, vil en saadan Fordring naturligviis ikke kunne opstilles her, og ligeledes vil den almindelige Regel om, at Nødværge ophører, naar Angrebet er tilendebragt, der i og for sig ogsaa ellers medfører Vanskelighed i Anvendelsen, naar man nemlig skal til at afgjøre, hvornaar Krænkelsen af Rettigheden er tilendebragt, her paa Grund af Rettighedens eiendommelige Natur frembyde en endnu større, i hvilken Henseende Opmærksomheden blot skal henledes paa, at Angrebet paa Skipperens Lydighedsret ikke er fuldført ved den umiddelbare Negtelse af Befalingen, men vedvarer i den gjenstridige Aand, der har dicteret Angrebet. Hvilke Midler han i sit Nødværge vil anvende, maa saaledes beroe paa ham selv; det er naturligviis umuligt endog blot tilnærmelsesviis iforveien at angive de Midler, som de concrete Omstændigheder fordre, kun skal det bemærkes, at selvfølgelig ogsaa en simpel legemlig Revselse hører til de Midler, der staae til hans Raadighed, hvad ogsaa er anerkjendt i Lovens § 2, der ved at bestemme: «Navnlig maa legemlig Revselse ikke anvendes», tilføier: »jfr. dog § 8«, hvorved netop tænkes paa de her omhandlede Tilfælde.

Der opstaaer her naturligen det Spørgsmaal, hvorvidt den ovenomhandlede Magt til at skaffe sig øieblikkelig Lydighed tilkommer Skipperen med Hensyn til enhver som helst Befaling. At dette Spørgsmaal saaledes holdt i al Almindelighed maa besvares benegtende, er utvivlsomt. Det er indlysende, at Skipperen aldeles ikke kan paalægge nogen Befaling, der indeholder noget Lovstridigt eller Usædeligt, at han altsaa heller ikke har nogen Ret til at kræve Lydighed med Hensyn til slige Befalinger, og at Mandskabets Negtelse af deres Udførelse er fuldkommen beføiet. Paa den anden Side er det imidlertid ligesaa klart, at Retten til at forlange øieblikkelig Lydighed tilkommer ham med Hensyn til enhver Befaling angaaende Skibets Tjeneste og Ordenen ombord. Det opkastede

Spørgsmaals Besvarelse bliver saaledes egentlig kun tvivlsom med Hensyn til Befalinger, der ligge mellem disse to Yderpunkter. Det kunde nu vel synes hensigtsmæssigt, om man turde antage, at kun Skipperen selv kunde afgjøre Spørgsmaalet om, hvorvidt han var berettiget som saadan til at udstede en vis Befaling eller ikke, og det maa vistnok indrømmes, at det vil være høist farligt for Disciplinen ombord, om Bedømmelsen af Befalingens Beskaffenhed tilkommer Mandskabet. Hvis man altsaa lægger Afgjørelsen i Skipperens Haand, vil Forholdet stille sig saaledes, at Mandskabet ligeoverfor enhver Befaling, der ikke indeholder noget Lovstridigt eller Usædeligt vil være nødt til i Øieblikket ubetinget at efterkomme samme, medens det selvfølgelig staaer det aabent senere at klage over Skipperens Misbrug af sin Myndighed. Derimod maa Mandskabet selv tage Skade for Hjemgjæld, hvis det ved sin Vægning i Øieblikket nøder Skipperen til med Magt at skaffe sig Lydighed; thi for denne Magts Anvendelse vil Skipperen under den ovennævnte Forudsætning kun komme til at staae til Ansvar paa samme Maade og under de samme Betingelser, som ville være at gjøre gjældende, naar han drages til Ansvar for den Maade, paa hvilken han har fremtvunget Fuldbyrdselsens af Befalinger, der angaae Skibets Tjeneste eller Ordenen ombord. Hvis man ikke med Hensyn til Spørgsmaalets Afgjørelse havde Andet at rette sig efter, end hvad Sagens Natur tilsiger, maatte man utvivlsomt fastholde det ovenudviklede Resultat; men ved at see hen til den positive Lovgivning maa man vistnok erklære sig for den modsatte Mening, at Skipperen nemlig med Hensyn til Befalinger af den her omhandlede Natur ingen Ret har til med Magt at skaffe sig Lydighed. Thi i Lovens § 1 bestemmes det, at Mandskabet uvægerlig skal adlyde, hvad der af Skipperen befales med Hensyn til Skibets Tjeneste og Ordenen ombord, men en nødvendig Modsætning hertil er da, at det maa kunne vægre sig, ifald Befalingen ikke

har denne Charakter. Anvender derfor Skipperen Tvang til Fuldbyrdelsen af en slig Befaling, vil han kunne drages til Ansvar derfor, saavel som for den uberettigede Befaling, selv om den anvendte Tvangs Beskaffenhed var en saadan, at den, hvis Befalingen overhovedet havde kunnet gives, ikke i og for sig var uberettiget. — Det skal endnu med Hensyn til de Befalinger, hvor Spørgsmaalet om Skipperens Myndighed til at udstede dem stiller sig tvivlsomt, nemlig de, der paa den ene Side ikke gaae ind under Lovens § 1 og paa den anden Side dog ikke indeholde noget Lovstridigt eller Usædeligt, blot bemærkes, at Tvivl i Praxis sjældent vil fremkomme, idet Skipperens Autoritet i Almindelighed vil bevirke Befalingens Efterlevelse, og det Tvivlsomme, der ofte vil være tilstede med Hensyn til Befalingens Charakter, vil medføre, deels at Mandskabet ikke lettelig vil finde Anledning til at anlægge Sag imod Skipperen, og deels som oftest vil indeholde et undskyldende Moment for Skipperens Adfærd, naar Ansvar mod ham gjøres gjældende ved Domstolene.

Vi have hidtil kun omtalt denne Lydighedspligt i Forhold til Skipperen; det er imidlertid klart, at det samme Krav paa Lydighed efter hele Forholdets Natur maa tilkomme den, der fuldstændigt træder istedetfor Skipperen i dennes Forfald eller Fraværelse, hvad ogsaa er udtalt i § 1, 3die Punktum. »Samme Lydighed skyldes ikke blot den, som i Skipperens Fraværelse og Sygdom i Eet og Alt indtræder i dennes Sted, men ogsaa den, hvem et særligt Hverv eller en særlig Commando ere overdraget indenfor Grændserne af den ham derved tillagte Myndighed.« Forsaavidt der imidlertid heri er nævnt, at de, der ere beklædte med en underordnet Commando, have Krav paa Lydighed, kan denne deres Ret dog ikke have en saa ubetinget Charakter som Skipperens, idet en Henskyden under dennes Autoritet her kan finde Sted, hvoraf følger, at Angrebet paa den Underordnedes Autoritet ikke i og for sig vil constituere et Nødværgetilfælde, hvad ogsaa

fremgaaer af § 3, der kun hjemler Skipperen eller Den, der i hans Forfald eller Fraværelse træder i hans Sted, den ovenomtalte Nødværgeret for sit Krav paa ubetinget Lydighed, medens § 3 ikke som § 1 nævner Den, hvem et særligt Hverv eller en særskilt Commando er overdragen. En anden Sag er det, hvad ogsaa ovenfor er antydet, at Angrebet paa den underordnede Autoritet vel ikke i og for sig frembringer Nødværgetilstand, men derimod meget vel efter Omstændighederne kan constituere enten et almindeligt Nødværgetilfælde, derved at det fremtræder som et Angreb paa en anden den Vedkommende tilkommende Rettighed, f. Ex. naar Negtelsen af at lystre er forbunden med en Strøm af Skjældsord, der krænke den Befalendes Ære, eller et Nødstilfælde, f. Ex. naar det er i et kritisk Øieblik, at Befalingen gives, i hvilket Tilfælde Lovgivningens almindelige Regler om Nødværge og Nødstilfælde ville berettige til Tvangs Anvendelse for at faae Befalingen gennemført.

At Skipperen har det samme Lydighedskrav overfor de underordnede Befalingsmænd, som ifølge det Ovenanførte tilkommer ham overfor Mandskabet, er udtrykkeligt anført i Lovens § 1 sidste Punktum: »Denne Pligt paa-hviler ogsaa de underordnede Befalingsmænd i deres Forhold til den Overordnede og navnlig til selve Skipperen.» Derimod kan der endnu spørges om, hvorledes Forholdet stiller sig overfor ombordværende Personer, der ikke henhøre til Besætningen, som Passagerer, optagne Skibbrudne o. desl. Det er indlysende, at Skipperen her maa være udrustet med en vis Autoritet, og Ingen vil vel benegte, at han ikke alene i egentlig Nødstilfælde, som Davari o. desl., men ogsaa udenfor samme maa til de heromhandlede Personer kunne udstede Befalinger vedrørende Skibet og sammes Fart, som han i fornødent Fald maa kunne skaffe adlydte ved Magts Anvendelse. Imidlertid troe vi dog ikke, at den Skipperen i saa Henseende tilkommende tvingende Myndighed hviler paa samme

Grundvold som hans Magt overfor Besætningen, af hvilken han jo har Krav paa ubetinget Lydighed med den Virkning, at dette hans Krav maa opfattes som en særegen Ret, ved Angreb paa hvilken han kommer i Nødværgetilstand. Forholdet stiller sig derimod vistnok her simpelthen paa den Maade, at Skipperen kun har den Enhver med Hensyn til Angreb paa Person og Gods tilkommende Nødværgeret, men Sagen er den, at netop i de Tilfælde, hvor man som berørt vel i Almindelighed vil antage Skipperen berettiget til at udstede Befalinger, hvis Adlydelse ogsaa af Passagererne han kan fremtvinge, vil netop Passagerernes Vægning indeholde et Angreb paa den Besiddelsesstand, han er i med Hensyn til Skibet, eller fremkalde en Nødstilstand. For saaledes at oplyse det her Anførte ved et Exempel, vil Skipperen kunne befale og med Magt afholde Passagererne fra at belejre Skibets løbende Redskaber, eller fra at benytte de til Skibet hørende Baade o. s. v., thi disse Handlinger indeholde Brud paa hans Besiddelsesstand. Fremdeles vil Skipperen, for at tage et Exempel i modsat Retning, i Uveirstilfælde kunne commandere Passagererne til Pumperne og tvinge dem til at udføre dette Arbejde; thi deres Vægning herved vil sætte ham i Nødstilstand. Forskjellen mellem Skipperens Stilling overfor Mandskabet og overfor andre ombordværende Personer bliver da den, at overfor hint vil den ham i Kraft af Nødværgeretsprinciperne tilkommende Myndighed faae et større Omfang paa Grund af den særegne Lydighedsret, han har overfor samme, idet denne vil medføre, at Magt og Tvang kunne anvendes paa Grund af den blotte Negtelse af Lydighed, selv om denne Negtelse ikke indeholder et Brud paa Skipperens Besiddelsestilstand, og ikke heller medfører et Nødstilfælde. Endelig skal kun tilføies, hvad alt ovenfor er paapeget, at de ganske eiendommelige Forhold, hvorunder Skipperen befinder sig, ville bevirke,

at mangt et Angreb, der paa Landjorden næppe vilde kunne berettige til Nødværge endsige til Nødværge med livsfarlige Midler, lettelig ombord vil kunne faae en saadan Charakter.

Hvad sluttelig Skipperens Ansvar for Misbrug af den i dette Afsnit omhandlede Myndighed angaaer, da er det i Overeensstemmelse med det Ovenanførte ligeledes de almindelige Nødværgeregler, der her ville kunne komme til Anvendelse. Det er saaledes klart, at han ikke alene maa staae til Ansvar i de Tilfælde, hvor han har anvendt Tvang, skjøndt intet Angreb forelaae, eller naar han har anvendt livsfarlige Forsvarsmidler, uagtet Betingelserne herfor ei vare tilstede; men han vil ogsaa komme til at staae til Ansvar, forsaavidt han har anvendt haardere Midler, end der var fornødent. Dette er ogsaa ligefrem udtalt i Lovens § 3 i Slutningen: »For den Skade, som de Gjenstridige derved maatte lide, skal intet Ansvar kunne gjøres gjældende, forsaavidt det befindes, at den anvendte Magt, Tvang eller andre Midler ikke have været haardere eller af anden Beskaffenhed, end Omstændighederne retfærdiggjorde.» Ansvarets Indhold vil bestaae, dels i fuldstændig Erstatning for den Skade, der er gjort, og derhos i Straf, der vil være Bøder eller Fængsel, hvilket bestemmes i Lovens § 11: »Befindes en Skipper eller Nogen, der er traadt i hans Sted at have misbrugt den ham ved Paragrapherne 3 og 5 betroede Myndighed, saasom unødvendig Haardhed imod Mandskabet . . . eller endog ved med Bevidsthed at have tilføiet Nogen Uret, bliver han herfor at straffe med Bøder eller Fængsel, forsaavidt Gjærningen ikke efter andre Bestemmelser maatte medføre større Straf.» Ved denne sidste Bestemmelse er sigtet til, at den af Skipperen anvendte Tvang muligviis kan udgjøre en selvstændig Forbrydelse f. Ex. Lemlæstelse eller Drab.

B. Skipperens Myndighed med Hensyn til Forseelser og Forbrydelser ombord.

Loven af 23de Februar 1866 har ikke blot bestemt sondret mellem Søfolks Forseelser, der omhandles i Capitel II. og Søfolks Forbrydelser, der omhandles i Capitel III., men ogsaa gjort Forskjel paa Skipperens Myndighed overfor disse Handlinger, idet der med Hensyn til Forseelser er tillagt ham en egentlig Straffemyndighed, medens han overfor Forbrydelser kun er udrustet med en forebyggende og anholdende Myndighed, hvad man med et kort, skjøndt ganske vist ikke aldeles tilsvarende, Udtryk kunde kalde for en Politimyndighed. Der turde derfor være Anledning til ved Behandlingen af nærværende Spørgsmaal at sondre mellem I. Skipperens Straffemyndighed og II. Skipperens Politimyndighed.

I. Skipperens Straffemyndighed.

Loven har her søgt at give bestemte Grændser og at fjerne den ulovbestemte Myndighed, der i saa Henseende tidligere var lagt i Skipperens Haand. Med dette Maal for Øie har man da bestemt, hvilken Art af Magt Skipperen kan anvende, i hvilke Tilfælde han kan straffe, og endelig, hvilken Fremgangsmaade han skal følge ved Straffens Kjendelse. —

Hvad da for det Første Straffens Art angaaer, da er Skipperen udelukkende henviist til eet Afstraffelsesmiddel, nemlig at dictere Bøder, der blive at afdrage i Hyren. Herved er der skeet en meget stor Forandring i de tidligere Regler, idet der deels er indført at straffe ved Bøder, hvad forhen kun sjeldnere fandt Sted, og deels er Anvendelsen af det Straffemiddel, der tidligere hyppigst benyttedes, nemlig corporlig Revselse (jevnfør ovennævnte Rescript af 29de Juni 1849) aldeles forbudt ved Lovens § 2 som Straf. Der blev vel under Forhandlingerne i Rigsdagen fra flere Sider gjort

gjældende, at legemlig Straf dog burde kunne anvendes paa den Deel af Mandskabet, der var under 18 Aar, deels i Lighed med, hvad der gjælder om Huustugt, deels paa Grund af at slige Personer slet ikke faae Hyre, og saaledes ikke vilde kunne straffes, og et hertil sigtende Ændringsforslag til § 2 blev ogsaa forelagt Folke-thinget; men man meente ikke at burde gaae ind herpaa, blandt Andet af Hensyn til det Ønskelige i, at bedre stillede og mere velhavende Klasser i større Omfang end tidligere vilde lade deres Børn vælge Søfarten til Levevei, hvortil den fuldstændige Afskaffelse af corporlig Straf ombord antoges at ville bidrage ikke Lidet. At andre Straffemidler som Extraarbeide, Roertørn o. dels. ikke heller af Skipperen kan anvendes, fremgaaer ligeledes af, at et hertil sigtende Ændringsforslag blev udstemt af Loven, som stridende mod sammes Princip, idet Loven nemlig gik ud fra, at enhver Straf, som Skipperen idømte, skulde være af den Beskaffenhed, at den kunde forandres ved Henvendelse til Domstolene; men dette gjælder i streng Forstand kun om Straf af Bøder, der her ikke strax erlægges, men først blive at indeholde ved Afregningen. Skipperen er saaledes indskrænket til som Straf (at han til Nødværge og i Nødstilfælde kan bruge corporlig Revselse, som Hug, Slag o. s. v. er ovenfor omhandlet) kun at kunne benytte Bøders Kjendelse, og han er endda — foruden at der, hvad nedenfor skal blive omhandlet, er fastsat visse Grændser for Straffens Omfang i det enkelte Tilfælde — tillige i Almindelighed begrændset ved den i Lovens § 5 indeholdte Bestemmelse: »Samtlige indeholdte og ved Afregning til Afdrag førte Bøder for Mandskabet maae ikke for Nogen af dem overstige Halvdelen af hans paa Reisen fortjente Hyre.« Et Ændringsforslag, om at denne Begrændsning skulde bortfalde, fordi Skipperen ellers vilde være værgeløs overfor den, der alt ved Forseelser havde mistet sin halve Hyre, og i Bevidsthed om Skipperens Mangel

paa Evne til at kunne straffe ham, atter og atter forsættelig forsaae sig, blev af Rigsdagen forkastet af Hensyn til at man maatte see at bevare en Deel af Hyren som uforbrydelig paa Grund af det stedfindende »Trækseddel«-system, den almindelige Maade, hvorpaa Matroserne sørge for deres Hjemmевærende; og det blev desuden med Føie bemærket, at selv om Begrændsningen hævedes, vilde dog det tænkte Tilfælde kunne indtræde, naar nemlig hele Hyren var gaaet med til Bøder. Som Følge af ovenanførte Regler kan Skipperen ikke straffe, for det Første dem, der ingen Hyre faae, og for det Andet dem, der, efter ved Forseelser at have paadraget sig Bøder til den halve Hyres Beløb, paany forsee sig. Af Hensyn til det sidste meest praktiske Tilfælde blev det under Behandlingen i Rigsdagen foreslaaet, at Skipperen skulde kunne eftergive de ikjendte Bøder paa Grund af senere god Opførsel; Haabet om at kunne opnaae en saadan Eftergivelse vilde da kunne fremkalde den Lydighed og Pligtopfyldelse, som Skipperen var ude af Stand til at kunne fremtvinge; men af Frygt for, at Straffemidlet skulde tabe i Anseelse ved en saadan Regels Fastsættelse, forkastede man Forslaget herom, og Skipperen, der saaledes ikke kan eftergive Multerne maa, hvad ogsaa Lovens § 7 henviser ham til, vente til han kommer hjem og da gjøre det paagjældende Forhold til Gjenstand for Paatale ved Domstolene. Noget Andet, som vel maa fastholdes, er, at han selvfølgelig i slige Tilfælde kan benytte sig af den ovenfor under A. omhandlede Ret til at skaffe sig øieblikkelig Lydighed, samt at muligviis den Paagjældendes hele Adfærd kan være at karakterisere som en egentlig Forbrydelse, i hvilket Tilfælde Skipperen kan benytte sig af den ham tilkommende Politimyndighed, hvorom nedenfor skal handles.

De Forseelser dernæst, som Skipperen i Henhold til den i Lovens § 5 givne Bemyndigelse kan belægge med den for hver enkelt fastsatte Straf, ere :

- 1) Usømmelig Adfærd eller Ulydighed mod Skipperen eller andre Foresatte straffes med 4 Dages Hyre;
- 2) At fjerne sig fra Skibet uden Tilladelse, men dog ikke i det Forsæt at rømme, hvilket er en egentlig Forbrydelse, der som bemærket ikke kan straffes af Skipperen; herunder falder:
 - a) den, som efter erholdt Landlov, ikke vender tilbage i rette Tid, kan straffes med 2 Dages Hyre, hvis han kommer ombord samme Dag, og $\frac{1}{4}$ Maanedes Hyre, hvis han kommer senere;
 - b) den, som selv tager sig Landlov, kan straffes med 4 Dages Hyre, hvis han vender tilbage samme Dag, og med $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre, hvis han først senere indfinder sig;
 - c) den, som uden Tilladelse forlader det Fartøj, hvormed han er sendt iland, kan straffes med 4 Dages Hyre, og endelig, hvad der kan sættes i Klasse med de her omhandlede Forseelser,
 - d) den, der uden Tilladelse fører sit Tøi eller nogen væsentlig Deel af samme fraborde, straffes med $\frac{1}{4}$ Maanedes Hyre.
- 3) Forsømmelighed i sin Tjeneste ombord; herunder falder:
 - a) at forlade sin Post ved Roret eller paa Udkig, eller der at findes sovende eller beruset straffes med $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre;
 - b) at forsømme sin Vagt eller anden Tjeneste eller der at findes sovende eller beruset, straffes med 4 Dages Hyre;
- 4) Brud paa den Orden, der maa være ombord, hvorunder falder:
 - a) hemmeligt at skaffe Brændeviin eller anden berusende Drik ombord straffes med $\frac{1}{4}$ Maanedes Hyre;

- b) den, der ypper Klammeri eller anden Ufred ombord eller i Skibets Tjeneste, straffes med 4 Dages Hyre, og
 - c) den, som uden Tilladelse lader fremmede Personer komme ombord, straffes med 1 Dags Hyre, samt
- 5) Tilsidesættelse af den Forsigtighed, som Hensynet til den store Fare, Ildebrand kan afstedkomme, kræver; herunder falder:
- a) den, der gjør sig skyldig i uforsvarlig Omgang med Ild og Lys, straffes med $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre, og
 - b) den, som har Strygestikker under Dækket, eller Lys eller Lampe tændt i Lukafet efter det af Skipperen bestemte Klokkeslet, straffes med 2 Dages Hyre. —

Med Hensyn til det under Nr. 1 omhandlede Tilfælde, maa dog bemærkes, at Straf her kun kan anvendes, forsaavidt Lydighed ikke ved Anvendelse af § 3 1ste Afsnit strax er fremtvungen. Iøvrigt kunne alle Bøderne for Styr mænd skjærpes til det Dobbelte, i Gjentagelses-tilfælde endog til det Fire-Dobbelte. Ogsaa for det øvrige Mandskab kunne Bøderne skjærpes i Gjentagelses-tilfælde, dog kun til det Dobbelte. Forsaavidt Hyren har været betinget med en vis Sum for en heel Reise, beregnes Bøderne efter den Maanedshyre, der ved Forhyringscontractens Indgaaelse ansaaes sædvanlig paa Forhyringsstedet. Endelig maa mærkes, at Skipperen ikke selv kan afdrage Bøderne fra Hyren, men de blive efter Lovens § 10 i Slutningen indeholdte af Vaterskouten eller den, der besørger hans Forretninger, i Udlandet af Consulen. — Spørgsmaalet, om hvorvidt Forandring i de hernævnte Regler kan finde Sted ved contractmæssig Forening derom mellem Skipper og Mandskab, skal ligeledes blive omhandlet nedenfor.

Hvad endelig angaaer den Fremgangsmaade, Skipperen har at følge, da indeholdes Reglerne herom i Lovens § 6, der bestemmer, at naar Skipperen vil gjøre Brug af den ham i § 5 hjemlede Straffemyndighed, skal han først i Overværelse af det øvrige Mandskab eller, hvis dette udgjør flere Personer, af idetmindste to af de bedste Mænd i Skibet, med Rolighed foreholde Vedkommende den af ham begaaede Forseelse, og den Straf, som derfor agtes ham paalagt, samt paahøre, hvad han derefter maatte anføre til Forsvar eller Undskyldning. Finder Skipperen Paagjældendes Forsvar utilstrækkeligt, eller har denne Intet at anføre, paaligger det Skipperen strax, medens Vidnerne og den Skyldige endnu ere tilstede, efterat nærværende § 6 tydeligt er oplæst, at tilføie Logbogen (eller hvis en saadan ikke haves, en anden af vedkommende Dommer eller af Justitssecretairen ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn dertil autoriseret Bog) Beretning om den begaaede Forseelse, og om den Straf, Vedkommende derfor bør lide, samt om han har erkjendt sig skyldig, eller hvad han har anført til Forsvar. Hvad der saaledes bliver tilført, skal strax tydeligt oplæses og underskrives af Skipperen saavel som af den Paagjældende, og tilsidst af Vidnerne, som ved deres Underskrift bekræfte, at de have været tilstede ved den hele Forhandling, og at det Passerede rigtigen er tilført. Vil den, hvem Straf er bleven paalagt, ikke underskrive, have Vidnerne udtrykkelig at bemærke, at han forgjæves dertil er opfordret. Hele denne Fremgangsmaade bør dog i Reglen ikke finde Sted, før der er forløbet 12 Timer, efterat Forseelsen er begaaet, dog kan Skipperen, naar særdeles Grunde tale derfor, tilside sætte ovennævnte Tidsfrist; men Grunden dertil skal da udtrykkelig anføres i Bogen. De her fremstillede Former maae paa det Nøieste iagttages; thi Undladelse deraf vil efter Lovens § 8 kunne medføre, at Skipperens Kjendelse bliver at ophæve; naar det imidlertid her hedder, at

denne Virkning skal indtræde, «naar Forskrifterne i § 6 ikke er tilbørligt iagttagne», kan herved dog kun være tænkt paa, at Undladelsen er grundet i Forsømmelse, men ikke paa de Tilfælde, hvor Omstændighederne have gjort det umuligt at følge den ovenbeskrevne Fremgangsmaade. Loven har saaledes f. Ex. ikke tænkt paa det iøvrigt vistnok yderst sjældent forekommende Tilfælde, at der ikke er meer end een Matros ombord, i Reglen vil der vel, som ogsaa i Rigsdagen med Hensyn til dette Punkt blev bemærket, idetmindste være en Dreng til; men Tilfældet kan dog indtræffe, ligesom det jo ogsaa kan tænkes, at Mandskabet nok bestaaer af to eller tre Personer, men at de Alle have forseet sig ved samme Handling, ligesom det endelig kan hændes, at Logbogen eller den ovenomhandlede Justitsprotokol ved et ulykkeligt Tilfælde er forkommet. I slige Tilfælde kan den i § 8 nævnte Virkning ikke indtræde, men Skipperens Kjendelse maa staae ved Magt, naar han efter Omstændighederne paa bedste Maade har constateret det Forefaldne, thi om end ikke efter Bogstaven saa er dog efter Aanden § 6 tilbørlig iagttagen.

Vi komme da nu til det Spørgsmaal, hvorvidt der ved Contract kan skee Ændring i de heromhandlede Regler for Skipperens straffende Myndighed. Med Hensyn hertil maa Følgende fremføres: I Forslaget til Loven, saaledes som den af Regjeringen fremlagdes, fandtes der en § 43 af følgende Indhold: «I de Forhyringscontracter, som herefter oprettes, maa ingen Bestemmelse optages, som strider mod §'rne 1—3, 12, 13, 15—21, 41—44; skeer det desuagtet, ere slige Bestemmelser ugyldige. Den, som ved at tage Hyre i et dansk Skib, vil unddrage sig nogen af de øvrige i denne Lov indeholdte Bestemmelser, maa herom indgaae skriftlig Contract med Vedkommende, hvori nøiagtigt angives, hvilke de Bestemmelser ere, som han saaledes frigjør sig for, samt om han i Stedet derfor overtager andre Forplig-

telser eller undergiver sig andre Vilkaar.» Af denne § fremgik det da indirecte, at der maatte kunne træffes Forandringer med Hensyn til den Skipperen ved § 5 hjemlede Straffemyndighed; men da man i Thinget ansaae det for hensigtsmæssigt, at der fandtes en udtrykkelig Udtalelse herom i Loven, blev der først stillet følgende Ændringsforslag: »Bestemmelserne i denne Lovs § 5 og Capitel 4 kunne ved Forhyringen ifølge Overenskomst forandres. De vedtagne Forandringer skulle for at have Gyldighed strax indføres i Forhyringscontracten.» Og ved tredie Behandling vedtoges følgende af 15 Medlemmer stillede Ændringsforslag: »Det staaer de Paagjældende frit for ved særlig Overenskomst at vedtage Forandringer eller Afgivelser fra Bestemmelserne i denne Lovs 2det og 4de Capitel; men den, som paa-beraaber sig saadan Overenskomst, maa, naar den anden Part benægter samme, bevise, at den virkelig har funden Sted.» I denne Form gik Forslaget da til Landstinget, hvor imidlertid denne § 43 mødte heftig Modstand, idet det med stor Styrke fra flere Sider gjordes gjældende, at Bestemmelserne i denne Lovens Capitel II vare af den Natur, at det vilde være stridende mod det Offentliges Interesse, om Nogetsomhelst i samme kunne forandres ved privat Overenskomst, og at der iøvrigt ligeledes i Capitel IV fandtes endeel Bestemmelser, hvorom det Samme gjaldt, hvorfor det erklæredes: »det er nødvendigt, at § 43 udgaaer med Hensyn til Capitel II, med Hensyn til Capitel IV derimod kun hensigtsmæssigt,« og det tilføiedes, at hvis § 43 som foreslaaet udgik, vilde Capitel II (Om Søfolks Forseelser) være absolut ufravigelig, medens derimod Capitel IV (Om Mandskabets Hyre m. v., saa og om dets Ret til at forlade Skibet i visse særegne Tilfælde) maatte gjøres til Gjenstand for nærmere Drøftelse om, hvad der efter Lovgivningens almindelige Grundsætninger i samme var ufravigeligt, hvad ikke. Landstinget vedtog derfor, at Paragraphen skulde

udgaae, og ved den fornyede Debat i Folkethinget blev der vel stillet Forslag til en ny § 43, saalydende: »Forandringer i nærværende Lovs Capitel IV kunne vedtages ved særlig Overeenskomst; er det Skipperen eller Rhederen, der paaberaaber sig en saadan ligeoverfor Skibsfolkene, maa han føre fuldt Beviis derfor»; hvortil der fremkom Ændringsforslag om, at der ogsaa skulde staae Capitel II, idet det blev gjort gjældende: »hele Capitel II er nye, ukjendte Straffebestemmelser; ville Matroserne hellere have det gamle Straffesystem med dets Straffe, maae de kunne komme overeens derom med Skipperen,» men herimod anførtes fra flere Sider, endogsaa af de Medlemmer, der ved forrige Behandling havde talt for Foranderligheden af Capitel II: »at det vilde være inconse-quent, om man forbød Prygl, men dog gav Skipperen Lov til at prygle efter Overeenskomst,» samt: »Capitel II er et lille Stykke Straffelovbog, som det vilde være in- consequent at tillade at forandre ved Contract.» Re- sultatet blev da ogsaa, at bemeldte Paragraph udgik af Loven, hvoraf altsaa følger, at Forandring i Bestemmel- serne i Capitel II ikke kunne skee ved privat Overeens- komst. Men selv afseet herfra, maa man komme til det samme Resultat; thi da Loven Intet bestemmer herom, maa det afgjøres efter almindelige Regler, om de her- nævnte Bestemmelser ere fravigelige: i saa Henseende er det da klart, at Paragraph 6 ikke kan forandres, da det er en udtrykkelig befalet Form, hvis Iagttagelse netop skal medføre en Garanti for Mandskabet, og at hvad dernæst § 5, Skipperens Myndighed til at straffe, angaaer, saa maa det vel fastholdes, at Loven netop blandt Andet har til Øiemed at beskytte Mandskabet mod Skipperens Vilkaarlighed, men dette Øiemed vilde forfeiles, om der ved Contract kunde gives Skipperen en større Myndig- hed enten med Hensyn til Straffens Art eller med Hen- syn til de Tilfælde, i hvilke han kan straffe; thi til Beskyttelse trænger Mandskabet kun men ogsaa netop der,

hvor Forholdene ere saaledes, at det, tvunget af Omstændighederne, f. Ex. at der er Overflod paa Matroser, der søge Eyre, kan tænkes at ville indlade sig paa en Contract af slig Natur, og hvad endelig det modsatte Tilfælde angaaer, en Contract, der betog Skipperen Noget af den ham ved Loven hjemlede Myndighed, da maa det ikke lades ude af Øie, at Loven ogsaa har havt til Hensigt at sikkre sig Uddannelsen af et velordnet og disciplineret Coffardimandskab; men det er klart, at Disciplinen snart vilde forfalde, hvis slige Contracter vare tilladte, idet de af een Skipper stillede Minimumsfordringer efterhaanden vilde føre til, at de andre Skibsførere nødtes til at gjøre det Samme, saa at de i Loven trufne Bestemmelser bleve illusoriske; og hvorledes vilde det ombord paa det enkelte Skib tage sig ud, hvad jo let kunde skee, om nogle af Matroserne vare underkastede Lovens Regler, medens andre, navnlig de, der vare forhyrede senere paa Reisen, i Havne hvor Matroser vare vanskelige at faae fat paa og derfor kunde stille deres Fordringer, vare underkastede et meget mildere Straffesystem for deres Forseelser, ja maaskee endog havde betinget sig ikke at kunne straffes. Rigtignok kunde et andet Resultat synes at følge af § 5 i Slutningen, der forbeholder det Offentlige sin Ret til Tiltale: »uanset om Skipperen har benyttet sin Straffemyndighed eller ikke«, og § 7: »vil Skipperen ikke gjøre Brug af den ham i det Foregaaende hjemlede Straffemyndighed o. s. v.«, idet disse Sætninger kunde synes at tyde paa, at Skipperen, da han reent kan lade være at straffe, ogsaa maa kunne bestemme, at han kun vil anvende f. Ex. det Halve af de Straffe, Loven paabyder, hvoraf synes at følge, at han ogsaa forud ved Contract maa kunne forpligte sig hertil. Det første Led i denne Slutningsrække er ganske vist grundet i Lovens ovenanførte Ord; om det andet kunde der vel reises Tvivl, idet man maaskee vilde sige: Loven kan godt have tilladt Skipperen at lade være at benytte

sig af den ham tillagte Straffemyndighed, og dog samtidig fastholde, at vil han benytte sig af den, maa han tage den aldeles med de Straffesatser, som Loven har givet ham den; men en saadan Slutning vilde stride altfor meget imod Forholdets Natur, der medfører, at Skipperen, naar Andet ikke udtrykkelig er bestemt, maa kunne tage fornødent Hensyn til de i det enkelte Tilfælde foreliggende formildende Omstændigheder, der kunne bestemme ham til at vælge kun det Halve eller en anden vilkaarlig valgt Deel af den fastsatte Straffesats. Skjøndt vi saaledes ogsaa maae ansee det andet Led, at Skipperen i det enkelte Tilfælde kan nedsætte Straffen, for velbegrundet, er det derimod en utvivlsom Feilslutning og et Tankespring derfra at gaae over til det tredie Led: altsaa maa Skipperen forud kunne forpligte sig hertil. Thi en saadan forudsluttet Contract, der kan paaberaabes af Mandskabet, vil netop, som anført, kunne svække Skipperens Autoritet og nedbryde Disciplinen, en Virkning, som den aldeles paa Skipperens Forgodtbefindende beroende Nedsættelse i det enkelte mødende Tilfælde naturligviis ikke vil have. Resultatet bliver da: At Skipperen vel i det enkelte Tilfælde efter de forhaandenværende, Forseelsen formildende, Omstændigheder kan nedsætte den for samme fastsatte Straf, men at der ikke forud ved Contract kan træffes Forandring i Bestemmelserne i Lovens § 5.

Den her omhandlede Straffemyndighed kan kun tilkomme Skipperen, men ikke den, der blot for en Tid, f. Ex. medens Skipperen er iland eller har andet Forfald, indtager dennes Plads. Der viser sig saaledes her en Forskjel mellem den heromhandlede og den under A. omhandlede Myndighed til at skaffe sig øieblikkelig Lydighed, hvad ogsaa sees af Loven; thi medens det i § 3 hedder: »Skipperen, eller den, der i hans Forfald eller Fraværelse træder i hans Sted, er berettiget«, siger § 5

kun: »Skipperen skal være bemyndiget til.« — Det følger af sig selv, at den heromhandlede Straffemyndighed kun haves over Mandskabet og ikke over andre ombordværende Personer.

Hvad endelig angaaer Skipperens Ansvar for Misbrug af bemeldte Straffemyndighed, da indeholdes herom i § 11: »Befindes en Skipper eller Nogen, der er traadt i hans Sted, at have misbrugt den ham ved Paragrapherne 3 og 5 betroede Myndighed . . . ved at have anvendt Straf uden at have iagttaget de derfor i § 6 foreskrevne Former, eller uden tilstrækkelig Kundskab om begaaet Forseelse, eller endog ved med Bevidsthed at have tilføiet Nogen Uret, bliver han herfor at straffe med Bøder eller Fængsel . . .» Om Erstatningsansvar vil der næppe blive Tale paa Grund af Forholdets Natur, da Straffen jo kun bestaaer i Afdrag paa den endnu ikke betalte Hyre. Med Hensyn til Fremgangsmaaden, naar den Undergivne vil klage over den ham af Skipperen paalagte Straf, da indeholdes Reglerne herom i §§ 8 og 9, men den nærmere Udvikling heraf hører ikke hjemme i denne Materie.

II. Skipperens Politimyndighed.

Vi have ovenfor anført, at Skipperen med Hensyn til egentlige Forbrydelser kun havde en Politimyndighed, men ikke nogen Straffemyndighed. Hans Virksomhed er nemlig her begrændset til at drage Omsorg for Forbrydelsens Opdagelse og Constatering, samt Gjerningsmandens Tilstedeblivelse til Lidelse af den Straf, han i sin Tid vil blive idømt af Domstolene. Det kan paa en vis Maade siges, at Skipperens Virksomhed i saa Henseende har en større Betydning og fordrer større Opmærksomhed og Paapasselighed fra hans Side end hans ovenomhandlede straffende Virksomhed. Thi dels er han her stillet overfor Facta af langt større Betydning for den personlige Sikkerhed og Orden ombord end de

ovenfor omhandlede Forseelser, og deels er hans Virksomhed paa dette Omraade bestemt til at danne et nødvendigt, det væsentligste, ja maaskee det eneste tilveiebringelige Grundlag for de dømmende Autoriteter, naar Forbrydelsen i sin Tid skal paakjendes. Det vil imidlertid være klart, at det ikke er muligt paa en udtømmende Maade at fremstille, hvad der i saa Henseende vil være at iagttage, idet Fremgangsmaaden vil kunne modtage ligesaa mange Modificationer, som der kan tænkes Forbrydelser, og vi skulle derfor indskrænke os til i al Almindelighed at angive en formeentlig hensigtsmæssig Fremgangsmaade. Naar der skeer Anmeldelse for Skipperen om, at en Forbrydelse er begaaet, bør han, baade for at være sikker paa at gaae frem paa hensigtsmæssig Maade og for at kunne have det fornødne Vidnesbyrd paa rede Haand for de iagttagne Facta, tage til sig to af de Bedste af Skibets Mandskab, vel nærmest Skibets Styrmand, naar flere saadanne haves. Først og fremmest bør Gjerningsstedet gjøres til Gjenstand for en særlig Undersøgelse, ved Tyveri f. Ex. det Gjemmes Beskaffenhed, af hvilket den stjaalne Gjenstand er udtagen; det vil kunne have en væsentlig Indflydelse paa Straffen, om bemeldte Gjemme har været let tilgængeligt eller Vold er bleven anvendt for at aabne samme. Ved Drabshandlinger bør de anvendte Redskaber undersøges; sammes Beskaffenhed, om f. Ex. en tilfældig forhaandenværende Gjenstand eller et egentligt Vaaben har været brugt, vil ofte i en væsentlig Grad være afgjørende for, om Gjerningen har været udført med eller uden Overlæg. Paa Grund af det indskrænkede Rum, hvor ikke let Noget kan passere, uden at Vidner haves derpaa, vil der vel sjældent være Tvivl om Gjerningsmanden, i modsat Fald ville de fornødne Data for at udfinde samme saavidt muligt være at tilveiebringe, saasom Forhør af Mandskabet, Visitation med Samtykke af Gjemmer eller Person. Endelig bør alle de Forbrydelsen

ledsagende, forudgaaende eller efterfølgende Omstændigheder nøiagtig optegnes, saavel for derigjennem at kunne skabe et klart og for Sagens senere Dommere anskueligt Billede af, hvorledes den hele Sag er gaaet for sig, som ogsaa forat man kan være sikker paa, at intet Moment, der kan have Indflydelse paa de Paagjældendes Strafskyld, er forbigaaet; saaledes vil f. Ex. den Omstændighed, at der alt i længere Tid har været Uenighed mellem Gjerningsmanden og den af ham Overfaldne, eller tidligere begaaede Forbrydelser, kunne faae Betydning med Hensyn til Straffens Fastsættelse. Denne Skipperens Myndighed til at holde Forhør med Hensyn til Forbrydelser, begaaede ombord paa Skibet, er ogsaa hjemlet ved Lovens § 21: »Gjør nogen af Mandskabet sig ombord udenfor dansk Havn skyldig i en Forbrydelse, skal Skipperen snarest muligt derom optage et foreløbigt Forhør, saavel over den Skyldige som over dem af Mandskabet eller Passagerer, som derom kunne give Oplysning . . . Forhøret indføres i den i § 6 ommeldte Bog under lagttagelse af de der foreskrevne Former.« Hvis Forhøret ikke har ført til Opdagelse af den egentlige Gjerningsmand, er der for Øieblikket ikke videre at gjøre for Skipperen; har det derimod ledet til Opdagelsen af Gjerningsmanden, eller er denne overhovedet bekjendt, indtræder der for Skipperen en Pligt til at sørge for den Paagjældendes Tilstedeværelse, hvilken Pligt efter Omstændighederne vil afføde en særegen Myndighed for Skipperen til at træffe de i saa Henseende fornødne Foranstaltninger. Er Forbrydelsen kun af ringere Art, f. Ex. et simpelt Tyveri, vil der vel kun være Anledning til at holde et vaagent Øie med den Paagjældende, hvorimod der ved Forbrydelser af grovere Natur, f. Ex. Manddrab, kan være Anledning til en egentlig Indespærring og navnlig endog til at lægge ham i Jern, hvis den Paagjældende har viist særdeles voldsom og ustyrlig Adfærd, hvad ogsaa siges i § 21: »Skipperen

har derefter, saa vidt muligt, at drage Omsorg for, at den Paagjældende bliver tilstede paa Skibet, og han kan da efter Omstændighederne indespærre ham eller anvende andre til hans Tilstedeværelse sigtende Midler.» Endelig indtræder der en Afleveringspligt, hvorom der handles i § 21: »naar Skibet, efterat Forbrydelsen er begaaet, anløber en fremmed Havn, skal Skipperen strax gjøre Anmeldelse til Consulen om den begaaede Forbrydelse, og tilstille ham en bekræftet Gjenpart af det optagne foreløbige Forhør. Consulen undersøger da Sagen og bestemmer derefter, om den Paagjældende skal løslades eller hjemsendes . . . udenfor det Tilfælde, at den Paagjældende saaledes har kunnet afleveres i fremmed Havn til en dansk Consul, har Skipperen strax efter Hjemkomsten at gjøre Anmeldelse for Øvrigheden om den stedfundne Forbrydelse, under Vedføielse af en bekræftet Gjenpart af det optagne foreløbige Forhør.»

Ved Siden af den heromhandlede Myndighed maa det ogsaa staae i Skipperens Magt at træffe Foranstaltninger, hvorved Forbrydelser forebygges; hvad han i saa Henseende kan gjøre, beroer naturligviis fuldstændigt paa de forhaandenværende Omstændigheder. Regler herfor ere ikke givne og kunne ikke gives i Loven; exempelviis skal det kun anføres, at Lovens § 16 tillader ham at gjemme Skibsfolkenes Klæder for at forhindre Rømning.

Skjøndt § 21 kun nævner Skipperen som den, hvem den i Paragraphen omhandlede Myndighed tilkommer, maa det dog antages, at ogsaa den, der i Skipperens Forfald eller Fraværelse træder i hans Sted, er beklædt med samme; rigtignok blev det ovenfor gjort gjældende, at den i § 5 omhandlede Straffemyndighed kun kunde tilkomme Skipperen, da i Modsætning til Udtrykkene i § 3 kun han var nævnt, hvad ogsaa her er Tilfældet; men medens Straffemyndigheden efter § 5 ikke kræver øieblikkelig Anvendelse, ja efter Lovens Bud endogsaa først kan anvendes efter en vis Tids Forløb, kræver der-

imod den her omhandlede Virksomhed saavel efter Forholdets Natur som efter Lovens Udtryk («Skipperen skal snarest muligt») en saadan. En anden Sag er det, at de af den midlertidigt Commanderende trufne Foranstaltninger kun kunne staae ved Magt, forsaavidt de af Skipperen blive godkjendte.

At den heromhandlede Fremgangsmaade ogsaa vil være at følge, naar nogen Passageer eller anden ombordværende Person begaaer nogen Forbrydelse, kan næppe være nogen Tvivl underkastet.

Virkingen af, at den heromhandlede Fremgangsmaade ikke iagttages, er paa den ene Side, at der letteligen vil komme til at mangle nødvendige Data ved den senere Paakjendelse af Sagen, og paa den anden Side, at Skipperen for Overtrædelsen af de i § 21 foreskrevne Regler vil ifalde et Ansvar, hvilket «dersom hans Forhold ikke efter andre Bestemmelser maatte medføre høiere Straf, vil være Bøder indtil 50 Rd. Ved Ordene: «dersom hans . . . osv.» har Loven vel nærmest sigtet til det i 3die Punktum af § 21 berørte Tilfælde: «at den Paagjældende behandles strengere, end Øiemedet udkræver», saa at Skipperens Handlinger kunne karakteriseres som Vold eller egentlig Mishandling. Foruden Straffeansvaret vil der selvfølgelig ogsaa kunne være Tale om, at den Paagjældende kan gjøre et Erstatningsansvar gjældende mod Skipperen.

C. Skipperens Myndighed vedkommende Skifteforvaltningen m. m.

Af hvad der i det Foregaaende er udviklet med Hensyn til den Opfattelse, Loven overalt lægger til Grund med Hensyn til Skipperens Myndighed ombord, følger for den foreliggende Materies Vedkommende, at hans Stilling som Skifteforvalter kun er af en foreløbig Natur. Det er derfor ogsaa kun meget faa Udtalelser,

der herom findes i Lovgivningen, hvis almindelige Princip med Hensyn til Skiftebehandlinger er det, at ikke det Sted, hvor En døer, men det, hvor han har sit Hjemsted, bestemmer, hvem hans Skifteforvalter skal være, saaledes at altsaa end ikke Skibets Udrhedningssted i saa Henseende faaer nogen afgjørende Betydning. Skipperen vil saaledes blot have at varetage den saakaldte Registrerings- og Vurderingsforretning eller Optegnelsen og Vurderingen af den Afdødes Effecter, og at opbevare disse for i sin Tid at tilstille rette vedkommende Skifteret dem; men praktiske Hensyn ville ofte medføre, at de opbydes til Salg ombord, deels fordi deres Værdi hyppigt ved at lægges hen vilde forringes i en overordentlig Grad, og deels fordi de efterladte Effecter i Almindelighed ere af den Beskaffenhed, at de finde deres største Priis ombord. Dette er ogsaa hjemlet i Skibsartiklerne af 22de Septbr. 1758 Cap. V § 1—2; forsaavidt de heromhandlede Forretninger dér ere henlagte til Skrивeren eller Assistenten, skal kun bemærkes, at hvor en saadan ikke haves ombord, maa det være Skipperen selv, der udøver denne Virksomhed.

Med Hensyn til den nærmere Fremgangsmaade ved et saadant foreløbigt Skifte kan Følgende mærkes: Naar Nogen af det til Skibets Mandskab hørende Personale døer, er det Skipperens Pligt strax i to Vidners Overværelse at tage i Forvaring de Penge, Klæder og Effecter, som han efterlader sig. Han vil i saa Henseende være heldigere stillet end den ordinaire Skifteret, der ofte vil støde paa Vanskeligheder ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvad der tilhører en Afdød, hvis Eiendele maaskee ere blandede sammen med Andres, eller spredte ad paa forskjellige Steder; thi Matrosens Effecter ville i Reglen være samlede i hans Skibskiste, og det vil ogsaa kun være sjældent, at der vil fremkomme saadanne Fordringer fra andre Ombordværende med Hensyn til disse Gjenstande, at deraf kan opstaae nogen større

Tvivl, i Henseende til hvem Eiendomsretten tilkommer, da det enge Samliv ombord med Lethed vil tilveiebringe de fornødne Vidner til at bestemme, hvis Eiendomsret en Gjenstand er undergivet. Over de saaledes den Afdøde tilkommende Gjenstande har han dernæst at affatte en Fortegnelse, som derefter vil være at indføre i Skibets Journal i Overeensstemmelse med Bestemmelserne i Frd. 10de Januar 1840. Der vil vistnok kun yderst sjældent blive Tale om Skifteforretning i Skibe, der ikke efter den for dem bestemte Fart skulle være forsynede med Logbøger; i saa Tilfælde maa imidlertid vistnok den i Lov af 23de Februar 1866 § 6 omhandlede Justitsprotokol kunne benyttes. Det vil dernæst beroe paa de nærmere Omstændigheder, som f. Ex. Effecternes Beskaffenhed, den større eller mindre Nærhed af Tidspunktet for Skibets Hjemkomst, eller for dets Anløben af en eller anden med dansk Consul forsynet Plads, med hvem der kan forhandles om den hensigtsmæssigste Fremgangsmaade, om Godset skal bevares eller strax bortsælges. Ifald det Sidste findes nødvendigt, saa maa ifølge Skibsartiklerne »Intet deraf sælges underhaanden, men skal efter Skibsraadets Foranstaltning offentlig auctioneres for Masten og derover behørig Rigtighed ved Dag og Datum holdes, paa det Arvingerne kan vederfares Ret«, med andre Ord: Forretningen bliver at beskrive og indføre i Skibsprotokollen. Den her omhandlede Auctionering for Masten er iøvrigt ikke nogen Auction i teknisk Forstand, da den heril fornødne Offentlighed mangler. — Anløber Skibet inden Hjemkomsten nogen med dansk Consul forsynet Havn, vil Skipperen, naar den befalede Aflevering af Logbogen finder Sted, jfr. Frd. 10de Januar 1840, kunne raadføre sig med Consulen, saavel om hvad han alt i denne Henseende har foretaget, som om hvad der videre hensigtsmæssigen kunde være at iagttage. Det vil saaledes f. Ex. ofte være hensigtsmæssigt, navnlig naar der vil

hengaae længere Tid, inden Skibet vender hjem, at den Afdødes Effecter eller sammes Værd, naar Salg har fundet Sted, mod behørig Qvittering overgives Consulen til videre Varetagelse og Hjemsendelse, og skal man her henlede Opmærksomheden paa Instr. af 11te Mai 1860 § 8 og 12. Forsaavidt imidlertid saadant ikke finder Sted, vil Skipperen ved Hjemkomsten have at levere Pengene eller Effecterne til sit Rhederi, der da besørger dem tilstillede den vedkommende Skifteret paa den Afdødes Hjemsted. — For Passagerers Vedkommende ville de samme Regler være at anvende, dog saaledes, at her endnu sjeldnere vil blive Tale om Effecternes Bortsalg ombord.

Endnu skal kun tilføies nogle Bemærkninger om Testamenters Affattelse inden Skibsborde. I Frd. om Arv af 21de Mai 1845 § 25 bestemmes, at de inden Skibsborde oprettede Testamenter skulle være gyldige, naar de i de derom givne særlige Anordninger hjemlede Former ere iagttagne. For Coffardimarinens Vedkommende indeholdes Reglerne i saa Henseende i Skibsartiklerne af 22de Septbr. 1758 Cap. 14 § 5 jfr. Skibsartiklen af 9de April 1794; det bestemmes der, at ingen Testamenter, som til Skibs gjøres, skulle gjælde, medmindre de skee »med Skibsraadets Kjendelse, som iagt skal tage, at intet sligt skeer af nogen, som sig Hustru eller Børn efterlader, eller derved nogen Svig begaaes, eller at nogen tillokkes i Sygdom og Vildelse at fornærme sine Forældre eller Venner, dog ei formeent, om nogen de Fattige noget af deres Efterladte give vilde; hvilket dog Alt udi Skibsprotokollen skal forklares, og foruden saadan Rigtighed maa ingen slig Bebrevelse tilstedes ved Retten at fordres.» Uagtet dette Lovens bestemte Bud maa det dog vistnok ansees for tvivlsomt, om ikke Testament, der i Overeensstemmelse med Frd. 21de Mai 1845 § 24 er ombord oprettet skriftligt, samt derhos af Testator underskrevet eller vedkjendt for

tvende i dette Øimed særligen tilkaldte Vidner, eller forsaavidt Testator ikke kan læse Skrift, at Testamentet er tydeligt oplæst for ham og dette af Vidnerne bekræftet, vil, naar Striden om samme reises, af Domstolene blive godkjendt, uanseet at samme ikke er skeet med Skipperens og Skibsraadets Kjendelse, og selv om Testamentet ikke er indført i Skibsjournalen.

Der kan overhovedet vistnok reises Spørgsmaal om, hvorvidt ikke dette i de ældre Forordninger ommeldte Skibsraad kan overalt erstattes af Skipperen og to af de bedste Mænd i Skibet, saaledes som Loven af 23de Februar 1866 lader det skee med Hensyn til Strafs Idømmelse ombord.

D. Skipperens Myndighed i forskjellige andre Retninger.

Ved Lovens § 36 er der indrømmet Skipperen en ganske særegen Myndighed til paa Grund af den af en af Mandskabet udviste Uduelighed at nedsætte sammes Hyre. Medens de almindelige Contractsregler kun kunne medføre, at Skipperen, naar han fandt, at en af Mandskabet ikke havde den fornødne Dygtighed til at udføre det Arbeide, han havde paataget sig, maatte ved særligt Søgmaal for Domstolene gjøre Misligholdelsen af den indgaaede Forhyringscontract gjældende til en forholds-mæssig Nedsættelse af det for Arbeidet betingede Vederlag, Hyren, har han derimod nu ved bemeldte Paragraph Myndighed til paa egen Haand at gjøre sligt Krav gjældende, dog under Betingelse af »at hans Uduelighed bevises ved Skjøn af de to bedste Mænd i Skibet«, hvorhos det skal iagttages, at Grundene for Mændenes Skjøn tilligemed Skipperens Kjendelse nøiagtig indføres i den autoriserede Protokol, samt at det Tilførte strax i Mændenes Overværelse oplæses for den Paagjældende og derefter underskrives af dem Alle. Vil den, hvem

Kjendelsen angaaer, ikke underskrive, have Mændene i Bogen at bemærke, at Adgang dertil har været ham givet. Følgerne af Formernes Ikke-lagttagelse ere de samme som de ovenomtalte Følger af, at den lovbefalede Fremgangsmaade ved Strafs Ikjendelse ikke er fulgt, ligesom ogsaa Klager over Skipperens formeentlige Misbrug af den heromhandlede Myndighed ville være at behandle paa samme Maade som Klager over Misbrug af hans Straffemyndighed, hvorom ovenfor er handlet.

Naar det i Lovens ovenanførte § 2 hedder, at Skipperen skal behandle de Undergivne paa sømmelig Maade, er herved vel nærmest tænkt paa at sætte en Grændse for den forargelige Udskjælden og Banden, som tidligere vistnok i saa høj Grad har været gængse ombord paa Skibene. Imidlertid er dog naturligviis ikke Meningen den, at enhver Irettesættelse, selv om maaskee vel skarpe Udtryk benyttes, skulde være udelukket, kun at denne bør fremtræde paa en sømmelig og passende Maade. Det maa vistnok antages, at Skipperen ikke alene kan i Almindelighed tildele den, der har været forsømmelig, efterladende eller ureenlig, en Irettesættelse, men at han ogsaa maa kunne benytte den mere formelle Fremgangsmaade at irettesætte ham for Masten i Mandskabets Overværelse, thi en slig Fremgangsmaade er ikke Andet end en simpel og ikke lovforbudt Consequents af den ham tilkommende ovenfor omhandlede Magt og Myndighed til ved dertil egnede Midler at opretholde god Orden og Lydighed ombord.

Efter vor Ret kan der ikke være Tale om, at Skipperen med bindende Virkning skulde kunne afgjøre Retstrætter mellem Mandskabet, dog at han naturligviis kan optræde som Voldgiftsmand, og hans Kjendelse vil i saa Tilfælde selvfølgelig have den almindelige Virkning, som en Voldgiftskjendelse har. At han derimod, naar Matrosernes Tvistigheder give sig Luft i Klammeri, ikke

alene kan forbyde dette, men endog anvende Straf, er omhandlet ovenfor, jfr. Lovens § 5.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Skipperen kan antages at have nogen særlig geistlig Myndighed, hvorved vel navnlig tænkes paa, om Skipperen kan med gyldig Virkning vie eller uddele Nadverens Sacramente, da maa dette besvares benegtende. At han maa kunne forrette Nøddaab samt tilsige en angerfuld Døende Syndernes Forladelse, er vel utvivlsomt, men er paa den anden Side ikke Andet, end hvad enhver protestantisk Christen kan gjøre.

Om Forpleining, Sygepleie, Lukafer osv. haves en Bestemmelse i Lovens § 41, nærmere udviklet i Reglement for Mandskabets Forpleining, Forsyningen med Medicamenter og Indretningen af Folkelukafet paa danske Handelsskibe af 30te Januar 1867. Disse Bestemmelser indeholde vel nærmest Pligter for Skipperen og vedkomme os saaledes ikke her, men det er indlysende, at Overholdelsen af disse Pligter med Nødvendighed maa frembringe forskellige Rettigheder for ham. Han maa saaledes indenfor de i Reglementet bestemte Grændser være eneraadig med Hensyn til Bestemmelsen af Kosten, og hvad i saa Henseende skal anskaffes. Fremdeles maa han med Hensyn til Reenlighed ombord have en udenfor de i det Foregaaende opstillede Regler temmelig vidtgaaende Myndighed til ikke alene at visitere Folkelukafet i saa Henseende, men endog til at underkaste Mandskabet en personlig Visitation. Han maa endelig kunne administrere de fornødne Lægemidler og fordre Overholdelse af de af ham anordnede diætetiske Forskrifter. Paa den anden Side er det klart, at Overskridelse eller Misbrug af denne hans Myndighed paadrager ham Ansvar, saaledes som med Hensyn til flere af de ovennævnte Forhold er bestemt i Lovens § 42.

Som en almindelig Bemærkning, der i større eller mindre Grad overalt vil gjøre sig gjældende, skal man sluttelig blot tilføie, at det formeentlig ikke noksom kan indskjærpes Skipperen, efter bedste Evne og paa enhver mulig Maade at constatere ved Skrift og ved Tilkaldelse af Vidner enhver Begivenhed af nogen Betydning, der indtræffer ombord. Til Afbenyttelse i saa Henseende skal man henvise til Logbogen eller til den i Loven af 23de Februar 1866 § 6 omhandlede Justitsprotokol.

Om et Fyrskib paa Horns Rev.

Af Navigationslærer Hempel.

Uagtet der i de senere Aar er truffet mange gavnlige Foranstaltninger til Skibes Veiledning under de danske Kyster, er der dog endnu Meget tilbage at udføre, forinden Farvandenens Belysning og Betønding kan ansees som fuldbragt, og naar det saaledes kan komme under Spørgsmaal, hvilke Punkter, der som særlig farlige for Skibsfarten endnu staae tilbage og fortrinlig maae komme i vedkommende Autoriteters Betragtning, troer Indsenderen heraf, at Opmærksomheden især maa henvendes paa Horns Rev.

Dette Rev, som fra Jyllands Vestkyst strækker sig circa 5 Miil ud i Nordsøen og paa mange Steder kun har en Dybde af nogle faa Fod, er navnlig farligt for de Tusinder af Skibe, som, kommende fra Kanalen og østligere liggende Steder i Nordsøen, skulle rundt om Skagen. Naar man fra Kanalen med en god Vind sætter Skibets Cours saaledes, at man faaer Hanstholm Fyr i Sigte, vil Horns Rev passeres i en Afstand af høist 7 à 8 Miil, men afviges der fra $\frac{1}{2}$ til 1 Streg østenfor Coursen, da er Skibet i mange Tilfælde fortabt, thi det vil strande paa Hornet. En saadan Afvigelse i østlig Retning kan let finde Sted uden at den opdages, f. Ex.

ved Strøm, eller Compassets Deviation. Saaledes er det et Factum med Hensyn til to Skibe, ladede med Jernbane-Skinner, som strandede i Nærheden af Blaa-vand, at det ene havde 1 Stregs, det andet $\frac{3}{4}$ Stregs Deviation; det sidste strandede tæt ved Fanø, med godt Veir, Vinden SV. Har et Compas mindre end $\frac{3}{4}$ Stregs Deviation, kan Skibet vel klare Horns Rev, men det vil, hvis ikke Loddet bruges meget flittigt, høist sandsynligt løbe i Land længere nord paa Kysten. Den ovennævnte Stranding er et af de enkelte Tilfælde, i hvilket Besætningen er bjerget og har kunnet give Forklaring, men hvor mange ere der ikke, som ere gaaede bort med det samme, thi Redning derfra (4 à 5 Mil fra Land), naar Skibet kommer paa i Stormveir, er en Umulighed; alt det Vraggoods og de mange Skibsbaade, som stadigt komme paa Stranden langs Kysten, ligesom de Vragstumper, man i klart og stille Veir kan see paa Bunden, ere Vidnesbyrd nok om, at Ulykker skee og ville vedblive at skee paa dette Sted, indtil et Fyrskib faaer sin Plads der for at kunne advare de Søfarende. Naar dette blev udlagt paa omtrent 14 Favne Vand ($55^{\circ} 44'$ N. Br og $7^{\circ} 10'$ Ø. Lgd.), vilde intet Skib, der skal nord om Jylland kunne undgaae at faae Fyrskibet i Sigte, hvis det er for østlig i sin Cours, og saagodtsom alle de Strandinger, som nu foregaae langs Kysten fra Blaa-vands-Huk til Hanstholm, ville blive forebyggede; thi er det med Storm af vestlig Vind og Fyrskibet faaes i Sigte, da staaer det Sømanden frit for at vælge, om han vil Nord eller Syd paa, han kan klare Landet til begge Sider: er Vinden nordligere, kan han ligge Syd paa og har da en god Nødhavn i Listerdyb, er Vinden sydligere, er det jo god Vind Nord efter.

Skulde der under Behandlingen af Spørgsmaalet om at udlægge et Fyrskib paa Horns Rev, som dog upaatvivleligt engang maa komme paa Bane, reises Betæneligheder — hvad der er sandsynligt — med Hensyn

til, hvorvidt et Fyrskib kan ligge paa denne ganske vist exponerede Plads, da vil man, til Besvarelse heraf, kunne henvise til Englands Fyrskibe saavel i Kanalen som udenfor samme, og det vil vistnok blive indrømmet, at de Foranstaltninger, som der have viist sig mulige for at advare den Søfarende og redde Menneskeliv, sikkert nok ogsaa lade sig udføre paa den ligeoverfor liggende danske Kyst.

N e k r o l o g .

Den 9de November døde Orlogscapitain Sigvard Lund efter lang Tids Svagelighed. — Næsten hele Etaten var samlet i Holmens Kirke ved hans Begravelse, og Officererne kappedes om at bære hans Kiste, for paa denne Maade at hædre hans Minde. Dagbladene have allerede omtalt det Tab, som Marinen har lidt ved hans Bortgang, men ogsaa vort Tidsskrift maa dvæle derved og med Tak mindes hans Liv og Virken.

Hvad har da Marinen tabt i Sigvard Lund? Spørge vi først, om han var et fremragende Talent, hvis Navn vil være knyttet til nye Opfindelser i maritim Retning, da maae vi svare Nei, et saadant Talent var han ikke, og at være fremragende var en Attraa, der laae langt fra hans jevne, ligefremme Sind. Var han da en dygtig Theoretiker, en stor Aand, der forstod at opstille sindrige og kløgtige Ideer? Heller ikke! Men han var en brav, dansk Sømand! Han var en Mand, om hvem man med Sandhed kunde sige, at Søen var hans Element. Og hvorvel der i Etaten findes mange andre virkelige Sø-mænd, saa er der dog kun Faa, der saa fuldstændigt forene de Egenskaber, der var Sigvard Lunds Styrke, idet han forbandt Sømandsdygtighed med en inderlig, næsten barnlig Tro paa sit Kald, og med en varm Kjærlighed til sin Stand. Han var ikke blot Sømand, men med Liv og Sjæl Søofficeer, og det en dygtig Søofficeer,

og at være dette, at virke i sit Kald, baade ombord og iland, betragtede han som sit Livs Opgave. Hvo af hans Kammerater kan ikke erindre hans djærve Begeistring, da han i Søofficeersforeningen traadte frem og talte om Nødvendigheden af itide at faae Skibene pantsrede, om saa blot i Vandgangen. »Det veed jeg vel«, sagde han, »at mine brave Kammerater kjæmpe ligesaa uforsagt bag vore gamle Skibssider; men naar vore Skibe og Mand-skaberne ere sprængte i Luften eller borede i Sænk, saa er det for seent at angre, at der er bleven gjort for lidt for Flaadens Udvikling!« — Denne Flaadens Udvikling var det Maal, han de sidste Aar af sit Liv kjæmpede for af al Kraft. Skjøndt han kun med en vis Vanskelighed satte sine Tanker paa Papiret, saa at dette Arbeide ofte kostede ham megen Umage, blev han dog aldrig, selv da han gik med Døden i Hjertet, træt af at skrive for Marinens Fremme, idet han var inderlig overbeviist om, at deraf afgang Fædrelandets Fremtid. Og hvorvel han ved sine Familieforhold var langt nøiere knyttet til Hæren end til Flaaden og altid talte med en høi Grad af Agtelse og Interesse om sine »ærede Kammerater af Armeen«, saa stod det klart for ham, at uden Marinens Hjælp vilde Armeen, trods al sin Tapperhed og Dygtighed, Intet kunne udrette.

I den hædrende Omtale, han har funden i Pressen, ere hans Livs vigtigste Momenter allerede berørte, men vi ville dog ikke forbigaae dem her. Han var en Søn af Gros-serer Jens Lund, og blev født i Kjøbenhavn den 3die Novbr. 1813. Allerede som Dreng gjorde han sig bemærket ved sin fredsommelige og sjelden trofaste Charakter; i alle Legemsøvelser var han den Første, og hans bedste Fornøielse var at skvalpe i en Baad paa Kallebodstrand. Bogen holdt han derimod ikke ret meget af, og han løb et Par Gange bort fra en Søofficeer, hos hvem han var i Huset, og som var bekjendt for sin overdrevne Strenghed. Imidlertid indsaae han selv, at

han maatte tage ordentlig fat for at kunne gaae Academiet igjennem; efterhaanden fik han mere og mere Interesse for sin Stand, og da han i sit 22de Aar blev Officeer, begyndte han strax at fare tilsøes. Han havde det for en Søofficeer sjeldne Held at kunne være i uafbrudt Fart, saalænge han var Lieutenant, kun i 1842 var han Inspectionsofficeer paa Gammelholm. Tre Gange var han til Coffardies i længere Tid, gjorde sig i 1843 i England, hvorhen han reiste paa egen Bekostning, bekjendt med Dampskibsvæsenet og Dampskibsfart, og havde endvidere 7 Udcommandoer, hvoraf to lange Vestindietogter, nemlig i 1838—39 med Briggen Allart under Capitain Ellbrecht, og i 1845—46 med Briggen Ørnen under Capitain Krenchel. De to første Krigsaar var han Næstcommanderende paa Corvetten Flora, og førte i 1850 det lille Dampskib Vildanden, der assisterede Kannonbaadene paa Vestkysten. Hans virksomste Fart var dog, da han fra den 1ste Juli 1851 til den 1ste April 1855 førte Bugseerdampskibet Uffo; navnlig i denne Tjeneste viste han sig som en flink Sømand og Maneuvrist, tog to Gange russiske Fregatter af Grund, og havde i det Hele i denne Fart rigelig Leilighed til at samle Erfaring og Øvelse. Da han under Udrustningerne i 1861 blev Chef for Holger Danske, var det en Fornøielse at see ham tumle det ikke ganske lille Skib, som det kunde være en Jolle, og han havde flere Gange Leilighed til at vise sin Maneuvredygtighed.

Der var en forunderlig Lighed imellem Capitain Lunds private Liv og Danmarks politiske Liv. I 1848 ægtede han Frøken Deichmann kort før han drog ud i den Kamp, under hvilken Danmark vaagnede til Bevidsthed om sig selv og sine Kræfter, medens Frihedens Morgenrøde oprandt for os. Alt var lyst og frisk, og medens der nu for Danmark oprandt en Tid, der altid vil høre til de lyseste og smukkeste Minder i vor Historie, levede Capitain Lund den samme Tid i et smukt

og velsignelsesrigt Ægteskab. Men tunge Tider fulgte, og da han i December 1863 heiste Commandoen paa Corvetten Heimdal, lagde han sin Hustru og sin Livsglæde i Graven.

Ombord paa Heimdal var han dog atter den freidige, uforfærdede og flinke Sømand, og i Vintercampagnen sparede han sig ikke, men hentede ogsaa her Spiren til sin Dødssygdøm. Et Lyspunkt endnu skulde hans Liv dog indeholde, idet han med sit Skib tog Deel i Fægtningen ved Helgoland. Vel var her ikke Leilighed for ham til personlig at udmærke sig, idet han jo stod under sin Eskadrechefs Commando. Men at han var ligesaa god Søkriger som Sømand, derom vidnede den urokkelige Ro, hvormed han under Kampen spadserede op og ned ad Commandobroen med Piben, hans stadige Led-sager, i Munden, medens de fjendtlige Granater hvislede omkring ham. Ogsaa Tilskuerne paa den engelske Fregat Aurora ydede ham deres Anerkjendelse, fordi han under Træfningen holdt sit lille Skib i Linie med Fregatterne, hvilket dog naturligviis kun var Eskadrechefens Ordre, han adlød; men det skal dog bemærkes, at de fjendtlige Smaaskibe ikke turde holde Linie med deres Eskadre. Gouverneuren paa Helgoland udbad sig senere gennem en Ven et Portrait af Capitain Lund for at sætte ham i »Illustrated London News«, men en saadan Offentlighed var Noget, der laae saa langt fra hans fordringsløse Beskedenhed, at han ikke vilde indlade sig derpaa.

Ogsaa en anden Gang viste en Englænder ham sin Anerkjendelse. Det var ombord paa et Dampskib, hvormed han reiste til England for derfra at gaae til Madeira, hvor et Vinterophold, saa haabede han, vilde lindre hans syge Bryst. Englænderen, der saae, at han var dansk Søofficer, indledte en Samtale med ham, spurgte ham om Helgolands Affairen, og fik derved at vide, at det var Heimdals forrige Chef, han talte med. Da han under Samtalen hørte, at Lund havde faaet Under-

støttelse til at reise til Madeira for sin Sundheds Skyld, saa stillede den rige Englænder øieblikkelig sin Pung til hans Raadighed. Capitain Lund var naturligviis for stolt til at benytte sig af dette Tilbud, og for beskeden til at troe det fremkaldt ved egen Fortjeneste. Men han satte Priis paa den Velvillie mod ham og hans Stand, Englænderen lagde for Dagen, og som han bagefter sagde: »Det glædede mig dog, min Kammerat, at høre vor Marine saa velvillig bedømt af en Udlænding!«

Opholdet paa Madeira gavnede ham kun lidt, og han blev der heller ikke ret længe, idet Længselen efter Hjemmet og efter hans Børn blev ham for stærk. Han reiste tilbage først med den nordamerikanske Fregat Niagara til Lissabon og videre til Portsmouth, og derfra med en russisk Skruecorvet her til Kjøbenhavn. I begge Skibene, dog navnlig ombord hos Russerne, blev han behandlet med en sjelden Gjæstfrihed.

Det var, som vi ovenfor have nævnet, indtil hans sidste Stund hans Livs Opgave at virke for Marinen ved atter og atter at gjøre opmærksom paa den Betydning, en Flaade altid maa have under Forsvaret af vore aabne Kyster, og han udtalte sig ogsaa med stor Bestemthed imod den Fordeling af Pengemidlerne, der var gjort gjældende i Forsvarscommissionen. Det er her ikke Stedet at inklade os nøiere paa en Prøvelse af de Anskuelser han forfægtede; men den Aand, der besjælede ham og drev ham til at tale og skrive alene efter sin Overbeviisning, den maa Enhver agte høit. Det var den samme Aand, som ved Helgoland fik ham til at have Hammer og Søm rede til at nagle Flaget fast til Masten, hvis det skulde blive skudt ned, og denne Aand vil med Guds Hjælp aldrig uddøe i den danske Marine.

Blandinger.

„Friedrich Carls“ Havari efter en Beretning til „Hansa“.

Den 12te October forlod »Friedrich Carl« Toulon med en Besætning af 269 Mand, og naaede efter $2\frac{3}{4}$ Dages Reise i godt Veir Gibraltar, hvor Kullene bleve completerede. Den 16de fortsattes Reisen, og indtil den 18de var det Magsveir, rigtignok med ugunstig Vind og høi Dynning fra Nordvest, som bragte Fregatten til at slingre dygtigt. Den 19de, nord for Finisterre, antog Veiret et truende Udseende. Seilføringen var da, Mersseil, Fok, Klyver og alle Gaffelseil for at støtte Skibet, men ikke destomindre slingrede det saa meget, at Vanterne begyndte at blive slække. Kulingen tiltog: Mersseilene bleve klosrebede, Klyveren og Fokken gjordes fast, og man maatte gaae i Gang med at svigte Fokke- og Storvanterne og støtte Masterne med Gier og Takler. Henimod Aften opdagede man, at Nitningen paa Fokkemasten havde givet sig 3 Fod over Dækket, og Foremersseil blev bjerget. Skibet krængede ofte haardt Styrbord over, hvorved Masten paa ovennævnte Sted fik $\frac{1}{4}$ Skjøre paa sin halve Omkreds, og det blev øiensynligt, at Masten maatte gaae overbord, hvorfor Alt gjordes klart til Kapningen. Klokken 10 om Aftenen knækkede Masten, under en svær Overhaling, 2—3 Fod over Dækket og gik overbord med Stænger og Rær; den tog Storstangen med Bramstangen og Krydsstangen med sig. Maskinen blev stoppet og Rigningen klarer fra Siden i 10 Minutter. Mandskabet blev nu sat til at bringe Stor- og Krydstoppen i Orden, og det lykkedes at bjerge Levningerne af Storstangen og Storemerseraa. Henimod Midnat løiede det af med klart Maaneskin. Man forsøgte at tage Storraaen tildæks, da den ved hver Overhaling rystede Masten, som derved henad Klokken 1 fik en Skjøre 3 Fod over Dækket. Folkene, der havde arbeidet med Livsfare til-

veirs, maatte kaldes ned og holde sig klare til Kapningen. Klokken 2 gik Stormasten overbord, men ikke saa heldigt som Fokkemasten, da den første knækkede i tre Stykker: Toppen med Storraaen gik overbord, men det midterste Stykke lagde sig tvers over Dækket og de læ Vant, som det følgelig blev meget vanskeligt at kappe. Relingen blev slaaet itu, men ellers blev ingen Skade anrettet, som, mærkeligt nok, heller intet Menneske kom tilskade. Da Godset var klaret fra Siden, blev Maskinen sat igang, men uheldigviis havde noget af Bramgodset og Storebramseil fisket Skruen, saa at det varede et Par Timer, inden man kunde gaee an igjen. Skibet laae nu tvers i Dynningen, rullede forfærdeligt, og havde Kanonerne været ombord, kunde det have seet galt nok ud, om Fregatten havde faaet yderligere slet Veir. Som man veed, slap »Friedrich Carl« den 22de October ind til Plymouth, hvor den til Dato er beliggende.

Accordarbeide og Dagløn. Under den sidste Parlements-session har det engelske Admiralitet fremlagt følgende Tabel — forfattet af Bestyrelsen for Orlogsværftet i Chatham — over Forholdet mellem Arbeide efter Accord og Arbeide efter Dagløn, saaledes som Sagen har stillet sig under Bygningen af Jernskibene »Bellerophon« og »Hercules«, der, som man vil erindre, ere to af de sværeste Pantserskibe.

	Arbeide	
	efter Dagløn.	efter Accord.
	»Bellerophon«	»Hercules«
Antal tons af Materiale forbrugt . . .	1716	2767 tons.
Hele Arbeidet har kostet	24196 £	30899 £.
do. do. do. pr. ton	14 £ 2 sh.	11 £ 3 sh.
Ugentlig (Medium for en Tid af 52		
Uger) er forarbeidet i tons	33	53 tons.
Ugentlig, siden Skibene sattes paa Stablen	49	86 tons.
Antal af Arbeidsdage for Arbeidere af		
alle Professioner	119520	137250 Dage.
Mediums Arbeidsdage pr ton	69½	49¾ Dage.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle •Retninger• ere misvisende, naar ikke •(retv.)• er vedføjet.

B) •Længden• er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Af Lieutenant A. Mourier.

November—December 1867.

Afsluttede den 21te December 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	Kattegattet	Fyrskibet •Svinbådan•	••••	••••	••	••	••	••	••	••	••	••	inddraget paa Gr. af lis d. $\frac{1}{2}$ 67. (Telegr. fra Lodschefen i Malmo).
do.	Østersøen V	do. •Falsterbo•	••••	••••	••	••	••	••	••	••	••	do.	inddraget paa Gr. af lis d. $\frac{1}{2}$ 68.
do.	Bottenhav, Ålandshav	Fyrskibet •Finngrun- det•	••••	••••	••	••	••	••	••	••	••	do.	forlist i Stormen d. $\frac{2}{2}$ 67. (Telegr. fra Stokholm af $\frac{5}{2}$ 67. Berl. Tid.). (See Hefte 5, Tillæg).
do.	Kalmar Sund	Fyrskibet i Syd- enden af Kal- mar Sund	••••	••••	••	••	••	••	••	••	••	do.	inddraget paa Grund af Driviis d. $\frac{10}{2}$ 67. (Telegr. til Lübeck, Børs. Halle $\frac{1}{2}$ 67).
do.	Søndre Løb til Stokholm, Øen Jalaftons	Nyt Ledfyr ved Bokø Sund	F.	hvidt	••	••	••	••	N 58 51,2 Ø 17 36,5	••	Huset rødt m. hvide vert. Striber	••	Tændt Iste Gang d. $\frac{9}{2}$ 67. Staaer paa Østsiden af Huset.
do.	Øst for Nyko- ping, Øen Led- skår, Orsbaken	Nyt Ledfyr paa Ledskår	F.	hvidt	••	••	••	••	N 58 42,2 Ø 17 14	••	do.	••	Tændt Iste Gang d. $\frac{6}{2}$ 67. Traadt istedetfor Baaken.
do.	Oxelø Sund, Femøre Ø,	Nyt Ledfyr paa Femøre	F.	hvidt	••	••	••	••	N 58 39 Ø 17 7,2	••	do.	••	Tændt Iste Gang d. $\frac{6}{2}$ 67. (Misv. 12° 10' V 1867).

} (See Hefte 2).

	Viborg Bugt, Øen Nerva	Nerva										30 Alen sydior den gamle Baae. I Taage ringes med Klokke.
do.	Finske Bugt, Tollbaaken	Tollbaakens Fyr										vedbliver at være »midlerti- digt» indtil et Stykke ind i næste Saison. (Off. Bekj. $\frac{1}{8}$ 67).
do.	Østersøen, Riga	Domesnæs Fyrskib								Fyr skibet		indlagt i Vinterleie d. $\frac{1}{2}$ 67. (Helsingør $\frac{1}{2}$ 67. W. G. Norriell.
do. (sydl. Deel)	Sorte Hav	Nyt Fyrskib for Kinburn Rev										er udlagt i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vd. lidt uden- for den yderste Pynt af Kinburns Rev og lidt søndenfor Indseilings- mærket til Bérézansk. (Circ. hydr. Nr. 55. 1867).
Danmark	Drogden	Fyrskibet »Drogden»								Fyr skibet		forladt Station $\frac{2}{2}$ 67 for Iis; indtaget do. $\frac{2}{1}$ 68 Kl 2 EM.
do.	Kallundborg Fjord	Nyt Havnefyr v. Gisseløre		rødt			29					80 Alen NV t. V for det hidtil- værende Havnefyr, der ned- lægges. Vil blive tændt Iste Gang d. $\frac{1}{1}$ 1868. (Kallundb. Havne- komm. $\frac{2}{9}$ 67).
do.	Kattegattet, Kobbergrun- den, Læsø SØ	Fyrskibet »Kobber- grunden»								Fyr skibet		sprængt sin Fortøining d. $\frac{2}{2}$ 67 og forladt sin Station; atter indtaget Station d. $\frac{1}{2}$ 67. (Mar. Min. $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{2}$ 67).
do.	do. Læsø-Rende	Fyrskibet »Læsø- Rende»								Fyr skibet		forladt Station $\frac{2}{2}$ 67 for Iis; indtaget do. $\frac{1}{1}$ 68 Kl. 5 $\frac{1}{2}$ EM. forladt do. $\frac{2}{2}$ 68 Kl. 9 EM. indtaget do. $\frac{1}{5}$ 68 Kl. 1 EM.
do.	Kattegattet, Læsø NØ	Fyrskibet »Trinde- len»								Fyr skibet		sprængt Fortøining Kl. 10 EM. d. $\frac{1}{2}$ 67 og forladt Station (Mar. Min. $\frac{1}{2}$ 67); atter indtaget Sta- tion d. $\frac{3}{2}$ 67 Kl. 1 EM. (M. M. $\frac{1}{2}$ 67).

*) For de danske Fyrskibe og Sømærkers Vedkommende har Afslutningen fundet Sted d. 21de Jan. 68.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Belgien	Vest-Schelden	Nyt Fyrskib ved Østk. af Grunden »Welseorden»	F.	hvidt	..	..	22	2 $\frac{1}{4}$	o Dec.	Fod	Fyr skib	} Alle 3 Fyrskibe have Taageklokker.
do.	do.	Nyt Fyrskib ved Point Walkenisse	F.	hvidt	..	..	22	2 $\frac{1}{4}$	..	Fod	Fyr skib	
do.	do.	Nyt Fyrskib ved N-Pynten af Doel Banken	F.	hvidt	..	..	22	2 $\frac{1}{4}$	..	Fod	Fyr skib	
do.	do.	Nyt Fyr p. Diget v. det gl. Fort Frederik	F.	hvidt	..	..	14	2 $\frac{1}{4}$	..	..	..	synligt mellem N 22 Ø og S 22 V gennem Vest. (Misv. 19 ^o V 1867).
England	Vestkyst, Bristol Kanalen	Flatholm og Usk Fyr	..	..	..	..	..	..	..	..	..	ville blive forandrede: det første til rødt mell. Peil. S $\frac{1}{4}$ Ø til SV, det andet til rødt mell. Peil. NV $\frac{3}{4}$ V og NNV, og fra N t. V til NNØ $\frac{3}{4}$ Ø — og hvidt derfra til Landet, o. s. v. Nærmere Bekj. desangaaende vil udgaae. (Misv. 22 ^o V 1867).
Italien	Vestk., Neapel	Fyret p. Mole Batteriet St. Vincent	FB. m. Bl. hv. 3 Min.	hvidt	Lds.	4de	35	2 $\frac{1}{2}$	..	..	..	er flyttet d. $\frac{1}{8}$ 67 ud til Yderenden af den forlængede Mole.
do.		Flydefyret f. Enden af Molen	F.	grønt	..	..	30	$\frac{1}{2}$	..	..	Fyr skibet	er flyttet d. $\frac{1}{8}$ 67 90 Alen fra Fyret. Har 1 Mast med rød og hvid Ballon. (Misv. 12 ^o 30' V 1867).

	riske Øer, Ø-S.	Monte Rosa (Pignataro)										
Østerrig	Adriaterhav, Quarnero Bugten	Nyt Havnefy- ved Flume	F.	hvidt rødt	Lds.	26	1 $\frac{1}{4}$	N 45 19,5 Ø 14 26	25	Jern- søile	hvidt fra N til V og rødt fra N til Ø. Staaer paa Enden af den under Opføring værende nye Mole. I Stormveir vises Fyret ikke. (Misv. 12° V 1867).	
Grækenland	Joniske Øer, Korfu	Lefchimo Fyrskib	....	....	..	..	..	N 39 27,5 Ø 20 4		Fyr skibet	er nu atter paa Station. (Hydr. Off. 78). (See Hefte 5).
Førene- de Stater	Virginia, Ches- apeake Bay, Tangier Sound, Annamessix Floden	Nyt Fyr paa Jane island	F.	hvidt	Lds.	4de	35	2 $\frac{1}{2}$	.....	Jern- værk	tændt 1ste Gang d. $\frac{7}{10}$ 67. Fyret skruet ned i Grunden i 5 $\frac{1}{2}$ Fod Vand paa Jane island SV-Rev, $\frac{3}{4}$ Mi. af Landet og $\frac{3}{4}$ Mi. fra Jane is- land Fyrskibs nuværende Plads.
do.	do.	Jane island Fyrskib	....	....	..	..	..	N 37 57,6 V 77 55,4		Fyr skibet	borttoges d. $\frac{1}{10}$ 67. (Hydr. Off. 67).
do.	Virginia, Ches- apeake Bay, Yderste af York Spit, York Floden	York Spit- Fyrskib	F.	hvidt	Ktp.	..	30	2	N 37 12,0 V 76 13,7	Fyr skibet	atter udlagt (som før Krigen). Guulmalet, skonnerttaklet og lig- ger i 4 Fv. Vd. Veileder til Mob- jack Bay. New Point Comfort Fyrtaarn i NNV $\frac{1}{2}$ V, Tooo Point i V $\frac{1}{2}$ N. (Misv. 3° V 1867).	
do.	Georgia, Sa- vannah Flo- dens sydlige Indløb	Fyret paa Tybee Øen	F.	hvidt	Lds.	1ste	150	4 $\frac{3}{4}$	N 32 1,3 V 80 50,5	.. Skant., hvidt	paa NØ-Enden af Tybee Øen. Gjenoprettet og tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67.	
do.	do.	Fyret paa TybeeBanken	F.	hvidt	Lds.	4de	..	..	N 32 1,3 V 80 50,1	.. af Træ, hvidt	Gjenoprettet og tændt 1ste Gang d. $\frac{1}{10}$ 67.
do.	Louisiana, Mexikanske Bugt, March Island, S-P.	Fyret paa Shell-Keys	....	....	..	..	..	..	N 29 24,0 V 91 49,0	..	ødelagt ved en Storm d. $\frac{3}{10}$ — $\frac{4}{10}$ 67 og derfor slukket.

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	
Vestindien	St. Thomas	Fyret paa Mühlenfelts Batteri	....	....	..	..	..	..	o Dec.	iFod	....	odelagt ved Orkanen d. $2\frac{3}{4}$ 67 og indtil videre slukket. Iste- detfor heises et Lanternefy- r paa samme Sted.
Sydame- rika, Chili	Vestkyst, Stille Hav, Valdivia	Fyret paa Niebla Fort Point	F.	hvidt	..	..	..	..	S 39 52,2 V 73 24,8 N 21 35,9 Ø 72 23,6	..	....	og ikke som tidligere antaget F.B. (Hydr. Off. 87, $\frac{1}{2}$ 67).
Bengalen	Malabarkysten, Cambay Golf do., Munding af Surat Floden	Perim Fyr	....	....	..	4	128	4 $\frac{1}{2}$	..	78	afSten, hvidt	vises i sin her vedfoiede for- bedrede Tilstand fra et Taarn.
do.		Tapti Fyr (Vaux's tomb)	....	....	..	4	100	3 $\frac{3}{4}$	..	91	afSten, rød- og hvid- stribet	vises i sin her vedfoiede for- bedrede Tilstand fra et Taarn. (Mar. Dep. Bombay). (Hydr. Off. Nr. 86, $\frac{1}{2}$ 67).
China	Gule Hav, Liau-ho, New- chiang Floden	Fyrskibet paa Liau Floden	....	....	..	..	..	..	N 40 34,5 Ø 122	Fyr	skib	(see Hefte 5). Positionen opgivet fra Hydr. Off. til Udgiv.

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	hvori Mærket ligger		
Finland	Bottenhav, Sødre Kvarken	Fyrtaarnet p.	Skælskær	.....	.....	N. Br. 60° 24' 45" Ø. Lgd. 19° 34'	er nu opført til sin endelige Høide, 139 Fod over Vandet. Er rødmalet og godt som Dag-

			grund			350) Alen fra Ø-V og 200 Alen Vager med Kost sydfør Gr. Denne ligger 5½ Kml. NV for Øen Leke og N ½ V for Øen Wassipusk	N-S. (Cirkul. af 1/3 67, Nr. 56).
do.	do., Løbet fra Brendø til Nicolaistadt	6 Vagere ved	Løbets Sider	.....	.....	.....	anbragte til Veiledning for Damp- skibsfarten, nu da Lobet er nøi- agtigt opmaalt.
Rusland	Finske Bugt, Wiborg Bugt, Trausund	Vager ved	Cavourgr.	15 Fod	.....	.....	har Kors paa Toppen.
do.	Kronstadt Rhed	Vraget*) af	•Christina*, en finsk Skon- nert	.....	.....	der sank paa Kron- stadts Ydrerhed	er optaget og bragt ind i Havuen. (Dep. Hydr. 50).
do. (sydl. Deel)	Sorte Hav	Vageren paa	Klippen •Koz Aoul	.....	.....	.....	er forsvundet. } Russ. Cirk.
do.	do.	Klokkøbøie	paa do.	.....	.....	.....	vil blive udlagt iste- } det. } 1/3 67, Nr. 51.
Preussen	Østersøen, Danzig	Bøie ved	Zoppot	.....	4½ Favne	Fyrt. p. Østmolen til de første høie Træer i Westerplatte Skov og Koliebken Kirke fri søndenom Sko- ven, Lodshuset i SSØ 3 Ø	Bruges til Udgangspunkt for Di- stancemaalinger paa Søen (Dan- zig 1/2 67).
Danmark	Kattegattet, Læsø Rende	Vrag (Skonnert)	NØ for Sæby	i 2 Favne	.....	Sæby Kirke i SV ½ S, S-Enden af Høllan- det i VNV, c. 1/8 ML fra Land	Vraget er uden Dæk og Reising; paa Bagbords Boug er anbragt en en Stage med grønt Flag. (Jyl- lands og Fyens Overlods 1/2 67).

*) For Fremtiden ville Vrag „ved Kronstadt“ ikke mere blive optagne blandt „Efterr.“ Udg.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kattegattet, Læsø-Rende	Vrag (Jagt eller Galease)	Sonden for Steensnæs i	..... 2 Favne	.....	Jydske Aas i V t. N, Lyngsaa Mølle i N. V	Uden Reisl. Paa Bb. Boug, ov. Vd: Stage m. gr. Fl. 12 F. over Vd. } Jyll. o. F.
do.	do., Aalbæks Bugten	do. (m. 3 Reisl.)	.....	4 -	.....	Skagens Fyrt. NØ $\frac{1}{2}$ Ø, Aalbæks Mølle i VSV, Lodskovad do. V t. N	P. d. ene Reisl.: Stage m. gr. Fl. 12 F. over Vd. } $\frac{1}{2}$ 67 og $\frac{1}{4}$ 68.
do.	Kattegat og Skaggerak	Den store Jernspids- tønde for En- den af	..... Skagens Rev	.....	.....	.....	bortgaaet i Stormen d. $\frac{2}{3}$ 67. Et Sømærke m. samme Topbet. udl. midlert. (F.-Insp. $\frac{1}{3}$ 67). P. Masten Stage m. gr. Fl. 16 Fod over Vd. (Jyll. Ovids $\frac{1}{4}$ 68).
do.	Skaggerak	Vrag (m. 1 Mast)	do. (nordre Side)	7 $\frac{1}{2}$ Favne	.....	.....	er bleven forandret til sort Spids-Boie m. St. og Ballon. Var tidl. rød. (See Hefte 3).
England	Sydvestk., Bri- stol Kanalen	Boien	*East Cardiff	.....	.....	.....	er bleven forandret til sort- og hvidtribet Spids-Boie m. St. og Triangl. Havde tidl. Stage og 3 Koste. (See Hefte 3).
		do.	*West Culver	.....	.....	.....	benævnes Arklowbank Nr. II, III og IV. } See Hefte 3.
Irland	Østk., mellem Kish og Tus- kar Fyrene	Bøierne paa (de 3 røde)	Arklow Bank	.....	.....	paa Yderenden af Banken	benævnes Blackwater Nr. II og III.
do.	do.	Bøierne paa (de 2 sorte)	Blackwater Bank	.....	.....	.....	er sortmalet.
Frankrig	Kanalen, Côtes du Nord	Muret Taarn	p. la Jument	.....	.....	Rheden Paimpol	er hvidmalet.
do.	do.	do.	p. Klipp. Dennou (Vestside)	.....	.....	skal holdes overet med Møllen Run- davi for et Lebe ind	er hvidmalet.

1.	Ille et Vilam,	do.	p.	Klippen	.....	er 14 fod høi	er sort- og rødstribet.
do.	St. Malo Sydk., Middelh., Dep. Var, Reden d'Agay	do.	p.	Rochefort les Vieilles d'Agay (et Steenrev)	.....	.....	er sort- og rødstribet.
Sardinien (Øen)	SV-Kyst, Middelhav	Blindt Skær (Sand eller Klippe)		mell. St. An- tioch og Toro, hvorpaa	17 Fod	har c. 7—8 Fv. Ud- strækning og ligger c. 4½ Kml. fra Pt. Sperone og Nt. V $\frac{2}{3}$ V 5 Kml. fra Toro Ø	Da disse Angivelser kun ere om- trentlige, og Skjæret vil blive nærmere undersøgt, anbefales Forsigtighed. (Misv. 14° V 1867). Hydr. Off. Nr. 83.
Italien	Neapel, ved Havnemolen	Stor Bøie		.....		for Enden af Klip- perne under Vd, 200 Al. fra det nye Fyr	See under A.
do.	Østk., Adriater- hav, Brindisi Havn	Ny Mole med Bøie ved ..	Brindisi Havn	.....		strækker sig fra Ca- stillo di Mare Fyrt. c. 200 Alen i syd- østlig Retning ud i Havet. N. Br. 40° 39' 27" Ø. Lgd. 17° 58' 44"	Molen agtes forlænget til c. 130 Fv.s Længde. Bøien er rød med Stang og Flag, og ligger paa det Sted, hvor Molen skal ende. (Misv. 11° V 1867).
Østerrig	Adriaterhav, Øen Cherso, SØ	Bankerne ved	Palazzoli Nr. 1	0. 5 Fod v. L. V.	.....	N. Br. 44° 34' 45" Ø. Lgd. 14° 33' 54" paa N-Enden af den Banke, hvorpaa der i Kaartet staaer an- ført 26—30 Fod.	er ikke angivet i Kaartene. Er i en Afstand af 7 Kbl. omgivet af meget farlige Grunde. I NV, 1,4 Kml. fra Grunden haves om- trent 4 Favne.
do.	do.	do.	Nr. 2	i Vdskorp. v. L. V.	.....	N. Br. 44° 33' 42" Ø. Lgd. 14° 33' 23"	er omgivet af en Kreds af Grunde, 2 Kbl. i Udstrækning. SV herfor har man 30 Favne.
do.	do.	do.	Nr. 3	5—6 Fod	.....	SØ for Øen Palazzoli N. Br. 44° 32' 29" Ø. Lgd. 14° 37' 21"	omgivet af en Kreds af grundt Vand, 10 Kbl. i Diameter. Øerne Palazzoli ere ikke noigtigt aflagte i Kaartene, der- for anbefales Forsigtighed. (Ann. hydr. Nr. 30 $\frac{5}{11}$ 67).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Østerrig	Adriaterhav, Istriens Vestk., Pola	4 Bøier paa	Grunden NØ for Klippen Olivi	2 Fod	.....	.....	Ere hvide og mrk. med »Tallet 15«, der betyder »Wiener« Fod (1 Fod = 1,027 Fod dansk) og ang. Dyb- den. Mellem Grunden og Olivi Klippen er der 17—19 Fod Vand.
do.	do., Øen Lissa, Port Comisa	Signal- mærke (Mast)	paa Enden af Molen	.....	.....	Staaer 10 Fod fra Yderenden af Molen. Man bør holde en 6 Fv. udenom Sig- nalmærket	15 Fod høi, rød og hvid. (Misv. 11° 40' V 1867).
Tyrkiet	Bosphorus	Fyrtaarnene	v. Kili og Ka- rabbournou	.....	.....	.....	ere nu, for at skjelne den euro- pæiske fra den asiatiske Kyst, blevne malede: Kili rødt og Karab. grønt. (Hydr. Off. Nr. 78).
Store An- tillerne	Portorico, N, San Juan	Bøier og Vagere ved 1) Klokke- og Redn.-Bøie	St. Juan Havn: .....	.....	19½ Fod L. V. Sp. T.	ved Indseilingen til Havnen tætved Skæ- rene Cabras, Point Morro i N 85 V, 3 Kbl.	er sort med hvid Top. Et Re- flexionsapparat, er anbragt paa den. Saavel som Jernramme rundt om Bøien for at bjerge Mennesker.
		2) 3 alm. Bøier	.....	.....	14 Fod L. V. Sp. T.	paa Vestsiden af Indseilingen	sort- og hvidstribet.
		3) Cylinder- Bøie	.....	.....	15-16 Fod L. V. Sp. T.	paa Østsiden af Ind- seilingen, SV, 1½ Kbl. for Pt. Moro	rød med Ballon.
		4) 3 Baaker	.....	.....	.....	paa Østsiden af Løbet	forsynede med Speilapparater.
		5) 9 Varpe- Bøier	.....	.....	23-49 Fod L. V. Sp. T.	midt i Løbet	Bøierne ere sorte, og Dybderne anferte paa dem. (Misv. 1° Ø 67).

Brasilien	Paráfioden	Bøierne paa	Braganza og Tijoca Ban- kerne	.....	7 $\frac{1}{2}$ Favne	S. Br. 0° 24' 58" V. Lgd. 47° 52' 58" S. Br. 0° 25' 13" V. Lgd. 47° 57' 4"	(See Hefte 5).
Buenos Ayres	Montevideo	Klippe- grunde	Forest King	7 Fod v. L. V.	.....	langs Kysten fra Point Brava til Pt. Bucco. Pipas Klippe N 63 Ø Flores Fyrt. i S 66 Ø Luz Klipper N 26 V	Mellem disse Pynter maa man ikke lade stryge for nær ad Lan- det til, da der er ureent i Bugten. (Misv. 9° Ø 1867).
Abyssinien	Røde Hav, Vest- kyst, Annesley Bay	Ny opd. Klippe hvorved an- bragt en Bøie	•Indore• i	6-9 Fod v. L. V.	.....	i Kanalen mellem Disse Øen og Hur- tow Sydvestpynt, c. 320 Favne Ø $\frac{1}{2}$ S for East Rock	Mellem Indore og East rock er en Kanal, hvor Dybden tiltager til 17 Fv. i Nærheden af Sidstn. Klipperne ere Korall og have en Udstrækning af c. 50 Favne. Transportskibet •Indore• har stødt paa dem.
do.	do.	En anden Bøie	.....	.....	.....	paa Yderenden af en Hage, der stikker ud fra Vestkysten af Annesley Bay ligger i NØ t. N — SV t. S 5 Kml. fra hinanden. Den syd- lige ligger retv. Øst 7 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Point Ca- vite, og den nord- lige S 73 Ø, 8 Kml. fr. Point Cambalayan N Br. 16° 34' Ø. Lgd. 120° 14', 2	Der er 6 Favne Vand tæt udenfor Bøien. (Misv. 4° 40' V 1867). (Hydr. Off. Nr. 88 $\frac{6}{12}$ 67).
Philip- pinerne	Kina Soen, Sibuyan Østk.	Klipperne (2 i Tallet)	•Perseus•	4 $\frac{3}{4}$ Favne	.....	Landsby Nalupa i ØSØ (retv.) 2 $\frac{1}{2}$ Kml. e. G.	Kapt. Fagg, spansk Dampskib •Sud Æste•, har indberettet dette.
do.	Panay Vestkyst	Revet	Nalupa (S for Tibiao)	8 Fod	.....	.....
do.	Øerne Batbalan	Rev	Nord og NØ for Øerne Batba- tan	.....	.....	.....	Er ikke anført i Kvarterne.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Kina	Gule Hav, Liau-ho, New- chiang Floden	2 Bøier paa	Liau Barren	.....	3 Favne L. V. Sp. T. 2 Favne L. V. Sp. T.	Yderbøien Inderbøien, der ligger NØ t. Ø $\frac{3}{8}$ Ø, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Yderbøien	er sort- og hvid- stribet med Flag. } Hydr. Off. China Pilot Not. 6, †† 67. er sort.
Mant- schurlet (Rusland)	Japanske Hav, Tartarstrædet, Amurfloden	2 landlese Grunde ved hvilke er udlagt: 5 Vagere. 1) Vager med Kost 2) Rød Tønde- vager 3) Hvid Tønde- vager 4) Rød Tønde 5) Tøndevager m. hvidt Flag og rød Tærn. Blindt Skær	..... 1) 2)	11 à 15 Fod 15 Fod	..... ..... ..... ..... ..... .....	ligger N 49 Ø, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Østp. af Øen Ogbi ligger NNV, 1 Kbl. fra førstnævnte Grund } søndenfor Grun- dene nordenfor Grundene imellem do. ved Ogbi Revet	Skibe skulle altsaa søge søndenfor de her anførte Grunde, imellem dem og det Rev, der stikker ud i Øst, $\frac{1}{4}$ Kabell. fra Ogbi Øen. Grundene ere opdagede af Lieut. Klykow. (Cirkul. $\frac{1}{3}$ 67, Nr. 57).
Japan	Nipons Nord- kyst, Tsugar Strædet	Blindt Skær	*Singapore Rock*	.....	.....	paa Høiden af Toriwi- saki N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Low- island og N t. Ø, 3 Kml. fra Toriwi-saki S. Br. 41° 36' Ø. Lgd. 120° 57' 20"	Det er den Klippe, hvorpaa Dpsk. *Singapore*, paa Routen fra Yoko- hama til Hakodate, totalt for- liste d. 2 ^o 67. Undersøges nær- mere. I Nærheden af samme an- befales Forsigtighed. (Misv. 2 ^o 40' V 1867). (Hydr. Off. N. 84, 1 ^o 67). See forr. Hefte 5.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

- 1867.
- Allerh. Resol., Capitainlieutenant A. B. Rothe, fungerende Chef for Marineministeriets Secretariat og Commando Contoir, R. af Dbg. allernaadigst tildeelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 1 Novbr.
- Allerh. Resol., Justitsraad C. F. Krabbe, Chef for Marineministeriets Revisions Contoir, R. af D. og Dbm., allernaadigst udnævnt til virkelig Etatsraad. 1 Novbr.
- Bekjendtgjørelse, at Hs. M. Kongen under 1ste s. 2 Novbr.
M. har meddeelt Contre-Admiral C. E. van Dockum Afsked i Naade som Marineminister, og under s. D. lige allernaadigst udnævnt forhenværende Directeur under Marineministeriet O. F. Suenson til Marineminister.
- Fyrmester Meyer er det tilladt ved Skagens Fyr at 4 Novbr.
oprette en Signalstation ved Fyret for at modtage Signaler fra forbiseilende Skibe.
- Fyrskibsfører Wilhjelms paa Anholts Knob ansat 7 Novbr.
som Fører af Fyrskibet Drogden, og Styrmand Gommensen paa Fyrskibet Kobbergrunden som Fyrskibsfører paa Anholts Knob, begge fra 1ste December.
- Orlogscapitain Meinertz beordret at udtræde og 11 Novbr.
Orlogscapitain Sommer at indtræde som Medlem af Avancements Commissionen.
- Allerh. Resol., Lieutenant T. Braëm meddeles 3 11 Novbr.
Aars Permission for at modtage Ansættelse i franske Krigsskibe.

1867.

11 Novbr.

Allerh. Resol., Lieutenant O. F. Irminger tillagt, i Henhold til Loven af 21de Juni 1856, 650 Rdl. aarlig i Gage fra d. 1ste n. M.

12 Novbr.

Efter at have modtaget Constructions og Reglerings Commissionens Betænkning over Capt. Lieut. Bruuns Generalrapport om Corvetten Heimdal efter Togtet med samme iaar, har Ministeriet resolveret Følgende:

1. En Rende anbringes fra Gallionspompen gennem Gallionen til Reenholdelse og Udskylning af denne.
2. Talerøret fra Commandobroen til Maskinen bliver at forsyne med Pibe.
3. Der vil være at træffe Foranstaltninger for at bevirke den i Generalrapporten ommeldte Forstøtning for Skruen indtil den er heist, dog at dette ikke skeer ved Forlængelse af Coulisen paa Agterkant af den forreste Agterstevn.
4. En Dør anbringes paa Forskoddet af den agterste Kulkjælder.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. Lækagen under Vaterbordet midtskibs om Styrbord.
2. Bundventilernes Eftersyn under Kjedlerne.
3. Skibets Reengjøring i Bunden og Eftersyn af Kobberhuden.
4. Bougstoppernes Eftersyn.
5. Ventilens Eftersyn i Bunden ved Forstevnen.
6. Udskjæringen i Klappen for underste Skruevinge.
7. Støtternes bedre Forstøtning under Mesanbommen.
8. Forebrambraernes Fart langs med Masten istedetfor gennem Veiviserkous i Vantet.
9. Merseskjøds Blokkenes Anbringelse paa Underræerne nærmere disses Midte.
10. At den gamle Maling, hvor Blærer findes, afskrabes saa ofte det ansees fornødent, forinden den nye Maling paastryges.

9 Novbr.

Lieutenant F. P. A. Uldall beordret at forrette Tjeneste ved Søkortarchivet.

Allerh. Resol., at Corvetten Valkyrien udgaaer af 19 Novbr. Flaadens Tal for paa hensigtsmæssigste Maade at realiseres.

Chefen for Orlogsværftet meddeelt Gjenpart af en 23 Novbr. Skrivelse fra Kjøbenhavns Commandantskab af 21de s. M. angaaende de Regler, der af Krigsministeriet efter foregaaende Brevvexling med Marineministeriet ere fastsatte for Benyttelsen af Amager Fællede for Land- og Sø-Artilleriets Vedkommende.

Allerh. Resol., Capitainlieutenant Rasmus Chri- 29 Novbr. stian Malthes Bruun udnævnes til Orlogscapitain med Gage fra d. 1ste i n. M.

Lieutenant Skibsted beordret at forrette Adjutant 30 Novbr. Tjeneste hos Chefen for Orlogsværftet.

Beretning om de i Anledning af Orlogsværfternes 2 Decbr. Sammen dragning paa Nyholm udførte Arbejder.

	Rd.	β	Rd.	β
I Finantsperioden 1858—60 er bevilget .	97,800.			
— 1860—62 — .	275,000.			
— 1862—64 — .	173,292.			
— 1864—66 — .	44,459.	84		
I Finantsaaret 1866—67 — .	46,500.			
— 1867—68 — .	19,000.			
			656,051.	84
Heraf er tilbagebetalt til Finantskassen som ikke brugt			5,857.	92
Virkelig Udgift			650,193.	88
Der er og vil blive anvendt til følgende Anlæg og Foretagender:				
En ny Grov- og Kleinsmedie er opført og tagen i Brug	239,017.	77		
En Vei er anlagt fra Christianshavns Baadsmændsstræde til Arsenaløen, over denne til Frederiksholm, 2 Længde- og 3 Tverveie paa Frederiksholm. En Sporvei er anlagt fra Nyholm i Nærheden af Hovedvagen over Nyholm og Frederiksholm, med et Spor tvers paa denne				
Lateris . . .	239,017.	77	650,193.	88

1867.

2 Decbr.

	Rd. β	Rd. β
Transport . . .	239,017. 77	650,193. 88
over til Dokkeøen. En Kulplads ved Smedien er bleven opfyldt og brolagt	73,106. 75	
En fast Bro er anlagt mellem Christianshavn og Arsenaløen	5,552.	
En fast Bro er anlagt mellem Nyholm og Frederiksholm	14,619. 29	
En Svingbro er anlagt mellem Arsenaløen og Frederiksholm	23,196. 42	
En Svingkran til 20,000 <i>T</i> s Vægt er opført	5,557. 39	
Vandledning er anlagt over hele den nuværende Deel af Værftet paa Nyholm	20,000.	
Gasledning er anlagt til Belysning af Hovedveien gennem Værftet og enkelte Bygninger	9,984. 55	
Et Seilmagerværksted er indrettet i Hovedmagasinsbygningen	2,500.	
Paa de ældre Takkeladshuse paa Frederiksholm er opført en ny Etage, hvorefter det ene er blevet indrettet til Hovedmagasin	48,795. 16	
og det andet til Takkemagasin . .	43,594. 40	
Et Magasin for Kabysser og Vandskasser er blevet opført	31,000.	
Et Archivlocale er blevet indrettet paa Proviantgaarden	3,000.	
En Contoirbygning er bleven opført paa Frederiksholm til Størstedelen af Værftets Contoirer	23,634. 93	
Et Vagtlocale er blevet indrettet paa Gammelholm	463. 51	
En Bolig er bleven indrettet til Chefen for Orlogsværftet i en af Søqvæsthusets Bygninger	800.	
Et Tønmerværksted med tilhørende Materialgaard er blevet opført og indrettet paa Frederiksholm . . .	21,000.	
Tvende Latrinbygninger ere blevne opførte paa Frederiksholm	1,994. 62	
Lateris	567,817. 3	650,193. 88

	Rd.	β	Rd.	β
Transport . . .	567,817.	3	650,193.	88
Overflytningen af Materialier og Inventariesager har fundet Sted . .	12,789.	75		
Uddybning for Maste- og Tømmergrave ved Frederiksholm er paabegyndt	1,684.	45		
Et grundmuret Baadeoplagshuus paa Frederiksholm er paabegyndt . .	36,172.	51		
12 Stkr. ældre Kanonbaadsskure ere forandrede til Oplag for Fartøier og til Baadeinventarium	3,093.	66		
2 Stkr. ældre Maste- og Rundholtskure ere indrettede og forandrede til Arbejdssted for Mastemagere .	2,881.	54		
En grundmuret Bygning til Terpentinkogning og til Varmning af Mastebaand er opført	1,492.	54		
De fornødne Tegninger og Overslag udførte	5,262.	28		
I Finantsaaret 1867—68 ventes at blive anvendt til:				
Fuldførelsen af det grundmurede Baadeoplagshuus den ved Loven af 27de Marts d. A. for Finantsaaret bevilgede Sum	19,000.			
	650,193.	88		
Tilbagestaaende Arbejder, som forventes bevilgede:				
Magasin for Tjære og brandfarlige Varer	17,000.			
Modtagelseslocale, Veierbod og Opbevaringssted for Gjenstande, der skulle afhændes	25,000.			
Denne Bygning træder istedetfor Magasin til cassetet Gods., og for en Deel af den tidligere betænkte Bygning Syd for Takkelmagasinet				
Ophalingsbedding med Tilbehør	218,500.		260,500.	
Bekostningen ved Sammendragningen af Orlogsværftet vilde saaledes andrage			910,693.	88
Lateris			910,693.	88

1867.

2 Decbr.

	Rd.	β	Rd.	β
Transport . . .			910,693.	88
Efter Loven af 15de April 1858 var den samlede Bekostning anslaaet til . . .			1,687,000.	
altsaa forventet Mindre-Udgift . . .			776,306.	8
Denne Mindre-Udgift hidrører fra:				
1. Opgivelse af Reberbanen	288,000.			
2. Anvendelse af Nordre Arsenalfløi til Fademagasin	28,000.			
I Finantsaaret 1866—67 anvendtes en Sum stor 4,189 Rd. 67 β. til Opførelse af et Bødkerværksted, til Indretning af nordre Arsenalfløi til Fademagasin og til Proviantmagasin i Anledning af Proviantgaardens Fraflytning.				
3. Rets- og Arrestlocale i en dertil indrettet Bygning:	17,100.			
I Finantsaaret 1866—67 er i en Fløi af Søqvæsthuset indrettet en Kaserne for Søværnepligtige for den dertil bevilgede Sum af 8,000 Rd., opført paa Marineministeriets Budget for samme Finantsaar. Denne Bygning indeholder tillige de fornødne Localer til Arrester og til combineret Ret				
4. Opgivelse af Bygninger til Oplag af Træmateriale og Snedkerinventarium	154,000.			
5. Formindsket Udgift til Masteværftet, ved at forandre ældre paa Nyholm værende Bygninger og ved at lade de Marinen ordinairt bevilgede Midler bære Udgiften ved Maste- og Tømmergraves Indretning ved Frederiksholm	141,815.	51		
6. Indskrækning af Baadeværftet, paa Grund af et færre Antal Fartøier, og ved at anvende ældre Kanonbaadsskure i forandret Form til Oplag af Fartøier	105,302.	58		
Lateris . . .	734,218.	13	776,306.	8

	Rd.	ß	Rd.	ß
Transport . . .	734,218.	13	776,306.	8
7. Forskjellige Beparelser, navnlig ved at bygge Etager paa Takkeldshusene (til Takkelmagasinet og Hovedmagasinet), istedetfor at opføre 2 nye Bygninger i Linie med dem, og ved at bygge faste Træbroer, der ei kunne aabnes, istedetfor Svingbroer af Jern	112,229.	82		
8. Beparelse ved Anlæg af Veie og Sporveie i mindre Udstrækning end paatænkt	37,035.	78		
9. Beparelse ved ikke at opføre en Etage paa Nyholms Smedie	4,000.			
10. Beparelse ved Anlæg af Vand- og Gasledning i mindre Udstrækning end paatænkt	7,015.	41		
	894,499.	22		
Derimod ere følgende Arbeider, der ikke vare optagne i det oprindelige Overslag, udførte; nemlig:				
	Rd.	ß		
1. En Contoirbygning paa Frederikholm	23,634.	93		
2. Tvende Latrinbygninger	1,994.	62		
3. Indretning af en Bolig for Chefen for Orlogsvæftet	800.	•		
4. Indretning af et Vagtlocaale paa Gammelholm	463.	51		
Hertil kommer:				
5. Større Udgift ved den foreslaaede Ophalingsbedding	91,300.	•		
	118,193.	14		
			776,306.	8

1867.

- 6 Decbr. Lieutenant Koch beordret at forrette Tjeneste som 3die subalterne Officeer ved Søcadetcorpset.
- 9 Decbr. Allerh. Resol., Lieutenant G. A. Friis meddeles efter Ansøgning Afsked i Naade med Capitainlieutenants Charakter.
- 9 Decbr. Cancellist Madsen entlediges som Mynsterskriver paa Nyholm fra d. 1ste i n. M.
- 9 Decbr. Allerh. Resol., Skibsbyggerformand Fritz Benjamin Gullack udnævnes til Skibsbygmestersvend fra d. 1ste i n. M.
- 10 Decbr. Orlogscapitain Sommer beordret at udtræde og Orlogscapitain Wrisberg at indtræde som Medlem af Avancementscommissionen fra d. 1ste i n. M.
- 13 Decbr. Allerh. Resol., at Orlogscapitainerne Wrisberg og Hagen fra d. 1ste i n. M. udtræde af Constructions og Reglerings Commissionen, den Første paa Grund af hans Udnævnelse til Equipagemester og den Sidste efter Tour, samt,
at Orlogscapitain Bruun og Capit. Lieut. C. Schønhøyder udnævnes til Medlemmer af Commissionen fra d. 1ste i n. M.
- 13 Decbr. Allerh. Resol., Lieutenant W. Funch meddeelt Tilladelse til at bære efternævnte Decorationer, nemlig: Commandeurkorset af den russiske Stanislaus Orden med Krone, Commandeurkorset af den østerrigske Frantz Josephs Orden og Storofficeerskorset af den italienske St. Mauritius og Lazarus Orden.
- 16 Decbr. Assistent Gutfeld ansat som Mynsterskriver ved Værftsbroen paa Nyholm fra d. 1ste i n. M.
- 21 Decbr. Orlogscapitain Sommer beordret fra d. 1ste i n. M. at udtræde af Søetatens Overmunderingscommission og Orlogscapitain Pedersen fra s. D. at indtræde i bemeldte Commission.
- 23 Decbr. Allerh. Resol., Krigscancellisecretair, Cancellist Winge udnævnes til Fuldmægtig.

1867.

Circulaire til Marineministeriets Departementer, at 23 Decbr.
der fremtidig ikke vil blive ansat Cancellister under Mi-
nisteriet, hvorimod Assistenterne ved indtrædende Va-
cancer i Cancellistposterne ville oprykke i de for disse
fastsatte Gager.

Fuldmægtig Winge placeres i Admiralitets Contoiret, 23 Decbr.
og Cancellist Hammeken forflyttes fra Admiralitets Con-
toiret til Secretariat og Commando Contoiret.

A. Suenson ansættes som Assistent under Marine- 23 Decbr.
ministeriet.

Orlogscapitain Hagen beordret at vedblive som 24 Decbr.
Medlem af Constructions og Reglerings Commissionen,
indtil nogle i Commissionen begyndte Forhandlinger ere
tilendebragte.

Allerh. Resol., at Posten som Inspectionsofficeer ved 30 Decbr.
Søetatens Drengeskoler, saasnart Omstændighederne til-
lade det, inddrages, og at Ministeriet bemyndiges til, fra
1ste Januar 1868 interimistisk at ansætte en Officeer i
Posten for den Tid, det endnu maatte blive nødvendigt
at bibeholde den for Skolerne.

Orlogscapitain Hagen beordres fra 1ste Januar 1868 31 Decbr.
indtil videre at fungere som Inspectionsofficeer ved Sø-
etatens Drengeskoler.

Allerh. Resol., at Fastlods ved Kjøbenhavns Lodseri 31 Decbr.
C. Backe benaades med Dannebrogsmændenes Hæders-
tegn.

Allerh. Resol., at Cancellist T. V. Boesen ud- 31 Decbr.
nævnes til Fuldmægtig.

Allerh. Resol., at Capt. Lieut. à la suite A. Hede- 31 Decbr.
mann fra 1ste Januar 1868 igjen indtræder i Nr. og
Gage i Marinen.

1867.

17 April.

Resolution paa Orlogscapitain Sommers Generalrapport om Pantserfregatten Peder Skram efter Togtet i 1866 *).

1. Ved næste Udrustning medgives Fregatten 500 Lempejern.
2. Spygatterne paasættes Marmeringer.
3. Lugkarmene om Askelugerne paa Batteriet gjøres høiere.
4. Fregatten gives Luftskørstene, for at forøge Lufttilstrømningen til Kjedlerne, naar Lugerne ere skal-kede.
5. Roret gjøres bredere.
6. Dampskibene vil der fremtidigen være at medgive Gjennemsnitstegning af Maskinen.
7. Maskinvæsenets Opmærksomhed henledes paa, om mere paalidelige Midler til at forvisse sig om Vandhøiden i Kjedlerne end de nuhavende, kunne udfindes.
8. Tællemaskiner for Skruens Omdreininger reglementeres i alle de større Dampskibes Maskiner.
9. Det reglementeres at medgive ethvert Dampskib 1 à 2 justerede Kultønder og at Askespandene ved Anskaffelsen af nye gjøres saaledes, at de kunne rumme en bestemt Deel af en Tønde Kul, og justeres efter dette Maal.
10. Baxningsfriheden forøges for Dæskanonerne.

*) Ved en Feiltagelse er denne Resolution ikke bleven meddeelt paa sin rette Plads, hvorfor den tilføies her.

11. Der medgives Fregatten 4 Stk. 24pundige riflede Kanoner, der placeres i forreste og agterste Sideport paa Batteriet, og en fornøden Afkortning af Beddingsknæet foretages, for at skaffe Plads for Reculen af den forreste Kanon.
12. Slæderne til Batterikanonerne i Peder Skram forandres efter de Slæder, der nu gjøres til Fregatten Danmark, saafremt disse vise sig hensigtsmæssige.
13. Jernringene i Batteridækket til Slædernes Baxning ombyttes med Staalringe.
14. En Opbevaringskasse anbringes paa Rapperten til Opsats og Falk.
15. Slædernes Omdreiningsbolte i Portene dækkes af Pantseret.
16. Pantserboltens Møtriker paa Banjer, Batteri og i Commandotaarnet dækkes.
17. Trappen til Storlugen deles i 2 Dele, og Jerntrappe sættes fra Speilporten paa Skandsen til Altanen om Kabytten.
18. Der gjøres en Udgang igjennem Taget af Commandotaarnet til Commandobroen.
19. Talerør med Piber anvendes i hensigtsmæssig Udstrækning ved Udrustning af de større Skibe.
20. Davitserne afkortes foroven.
21. Hængelamper med Lys og Kupler reglementeres for Lukaerne.
22. Proviantforvalterens Uddelingskammer gjøres større.
23. Bagerovnsens Skorsteen gives et Varmeafledningsrør paa Banjerne.
24. Smørkjældereren deles i to Dele, hvoraf den Forreste, med Adgang fra Gangen til Arresten, gives Forvalteren til Brug, saavelsom Rummene under forreste Krudt- og forreste Granatmagasin. Den agterste Deel gives Kanoneren til Brug; og Adgang til denne

1867.

17 April.

- gjøres igjennem Lugen i Banjerdækket, der fører til Tømmermandens Hellegat, og under denne Luge gjøres en Brix, omgivet af Skodder forsynede med Døre til de forskjellige Hellegatter.
25. Et passende Skab indrettes paa Batteriet til Af-dampning af nybagt blødt Brød.
 26. Døren med Udlangningslemmene i det agterste Krudt-magasin om Bagbord flyttes saa agterligt i Gangen som muligt, samt den derfor fornødne Omordning af Hyldeerne i Magasinet foretages.
 27. Uldposer med Kobberringe anbringes paa Udlang-ningslemmene fra Krudtmagasinerne i alle Skibe.
 28. Lanterneskabene ved Krudtmagasinerne gjøres høiere og gives Metaltremmer.
 29. Forestængehjælpestag bortfalder, og Fastestaget ind-rettes til ogsaa at benyttes med Udlæggeren inde.
 30. Den forreste Krydsstængebardun bortfalder og Me-sansmasten gives Bagstag.
 31. Krydsgivtouge skjæres dobbelt.
 32. Der reglementeres til Fregatten 1 Varemærseil, 1 Mesansstageil og 1 Vareforegaffelseil.
 33. Haner anbringes paa Tuden af Gallionspomperne, og Udmundingen paa Dækket af Røret fra forreste Trykværk flyttes.
 34. Indenbords Fartøierne gives Overtræk.
 35. Regelcompasset placeres paa det bedst mulige Sted, og Regelcompas samt Azimuthskive med tilhørende Tabeller reglementeres for alle Marinens Skibe.
 36. Feiespaaner reglementeres.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. At Kahytshusets Befæstning til Dækket ikke var vandtæt, og at Døre og Vinduer i Kahytten ikke slutte godt.

2. At en Jomfruskinne paa den styrbords Storelangrem er sprungen. 17 April.
3. At Falderebsreposerne indrettes til at indtages.
4. At der gjøres større Udskjæring for Dampskorstenene i Risterne over Fyrgraven.
5. At der enkelte Gange har været et stærkt Slag i den agterste Cylinder, og at Maskinen efter at have været standset i nogen Tid ikke øieblikkelig kan sættes igang.
6. At Jernskjærmene paa Platformerne i Maskinen, hvorpaa der skal staaes ved Krumtapernes Smøring, vare for lave.
7. At Forkanten af Naglebænken ved Størvantet generer Kanonens Surring.
8. At Hagerne i Baxetaillernes Blokke ved de armstrongske Kanoner ere for svage og Tallieløberne for smækkre.
9. At Stængerne i Jernristerne over Lugerne bør stilles tværskibs.
10. At Lufttrækket i Kabysen søges forbedret ved fremtidige Anskaffelser af Kabysser.
11. At Bougstopperne ikke ere i rigtig Flugt med Kjettingen under Indhivningen.
12. At Antallet af Skruenøgler til de vandtætte Døre for Krudtmagasinerne ikke er tilstrækkeligt.
13. At Bøilerne til Stængerne paa Æselhovederne ikke ere villige nok forneden.
14. At 2 Topreb til Stagtaklerne for, bør forlænges 3 Fod hver.
15. At Undertoplenter over begge Bouge brække Bugt over Stængevantet.
16. At Endestykkerne paa Sprøiteslangerne ikke vare godt afpassede.

1867.

- 17 April. 17. At Kongepomperne kun give Vand gennem det ene Afløbsrør.
18. At Boltene i Klapventilerne i Trykværket have arbeidet sig løse.
19. At Pomperne ofte have været uklare.
20. At Roerpindens Bevægelsesapparat slaaer i Søgang, naar Farten er ringe.

Rettelse til officielle Meddelelser i forrige Hefte.

Pag. 87, Linie 17 fra neden: franske læs: svenske.

Russernes første Middelhavsexpedition og Tschesme.

Nogle Blade af Ruslands Søkrigshistorie.

(Af Lieutenant V. Hansen.)

Under den Krig, som Catharina II i Aaret 1768 paaførte Tyrkiet, fik den russiske Marine Leilighed til første Gang at vise sig paa de store Have, medens dens Virkekreds hidtil havde været indskrænket til den finske Bugt og Østersøen. Allerede forinden Tyrkerkrigen udbrød, havde Keiserinden henvendt sin Opmærksomhed paa Flaaden som et Middel til at angribe Fjenden i Hjertet af hans egne Lande. Hun lod en Mængde Officerer gaae i engelsk Tjeneste, og jo mere Krigen nærmede sig, jo flere Officerer sendte hun ud, dels til England, dels til Italien og Malta for der at gjøre sig bekendte med at manøvrere Galeier. For ogsaa at uddanne Underklasserne, lod hun en Fregat udruste under Commando af Capitain Plescheof, indbød nogle petersborgske Kjøbmænd til at forsøge en directe Handel paa Middelhavet, og tog selv en Part med i Forretningen.

Denne Fregat var det første Skib, der viste det russiske Flag i Middelhavet. Samtidig reiste Greverne Alexæi og Feodor Orloff til Italien, og det blev dem og de russiske Afsendinge ved Hofferne i London, Versailles og Madrid overdraget at anmode om venskabelig Modtagelse og fornøden Bistand, ikke alene for denne Fregat,

men ogsaa for de øvrige Krigs- og Koffardiskibe, som Keiserinden muligen vilde sende denne Vei. England og Toskana lovede strax dette uden Indskrænkninger. Maltheserordenen tillod, at 3 russiske Krigsskibe ad Gangen maatte søge Ankerplads i La Valetta, hvorimod Frankrig, Spanien, Neapel og Venedig kun vilde tillade Handelsskibe at løbe ind i deres Havne.

Da Krigen var udbrudt i 1768, gav Keiserinden strax Greverne Orloff Befaling til at søge passende Forbindelser i Middelhavet. Neapel vilde imidlertid holde sig neutral, og Venedig tillod kun, at russiske Orlogsmænd i Nødstilfælde maatte benytte Havne og Ankerpladser paa Øerne Cephalonia og Zante. Dernæst indledede Greverne Orloff Underhandlinger med Mainoterne paa Morea, der lovede at gjøre fælles Sag med Russerne, hvis disse vilde gjøre Landgang paa Halvøen, og deres Løfter gik endog saavidt, at ved det første russiske Skibs Ankomst skulde alle Tyrker være ude af Morea. Ogsaa Montenegrinerne bleve Vaaben, Ammunition og Penge tilsendte, men Rusland fik dog ingen Hjælp af dem i den paafølgende Krig.

Imidlertid lod Keiserinden Flaaden udruste, trods de mange Modforestillinger, som Statsraadet gjorde. Kun Greverne Ivan Tschernitschof og Gregor Orloff vare for Planen, de øvrige Statsraader forestillede derimod, at Udrustningen og Underholdningen af en Flaade paa en saa lang Expedition vilde koste alt for meget, og at den russiske Marine endnu ikke var kjendt med lange Søreiser. Dernæst vare kun faa Officerer kjendte med Havnene i Middelhavet, medens de Farvande, hvor man vilde komme til at slaaes, overalt vare omgivne af fjendtlige Kyster, og man havde derfor ingen sikker Havn, til hvilken man kunde søge hen i Tilfælde af en uheldig Træfning.

Dog, Keiserinden havde nu engang faaet denne Plan i Hovedet, og den skulde derfor udføres, hvad det saa

skulde koste. Engelske, hollandske og navnlig danske Søfolk bleve hvervede, Udrustningen gik sin Gang, og i Juli 1769 laae den første Eskadre under Viceadmiral Spiridov seilfærdig paa Revals Rhed. Den bestod af 7 Linieskibe, 2 Bombardeergallioter, 4 mindre Skibe og nogle Galeier, der vare tagne fra hinanden og fordeelte paa Skibene; Flaaden medførte desuden et Landgangscorps paa 600 Mand, 65 Landartillerister og nogle Ingenieur-officerer.

Midt i August afgik Eskadren fra Reval og ankrede de første Dage af September paa Kjøbenhavns Rhed, hvor den provianterede og completerede Besætningerne. Den 18de gik Eskadren nordpaa, havde den 20de det Uheld, at et af Smaaskibene strandede paa Skagens Rev, men de øvrige Skibe ankom til Chatham i god Behold sidst i October og gik derfra til Portsmouth, hvorfra de afseilede vesterpaa i Begyndelsen af December.

Den anden Eskadre blev udrustet i Kronstad under Contreadmiral John Elphinstone, en tapper og erfaren engelsk Søofficeer. Den bestod af 4 Linieskibe, 3 Fregatter og nogle Transportskibe med 250 Fodfolk og 200 Ryttere (dog uden Heste) ombord. Allerede i Finske Bugt blev den overfalden af en haard Storm, hvorved en Fregat forliste, medens et Linieskib blev skilt fra Eskadren. Chefen for dette Skib vendte tilbage til Kronstad, da han meente ikke at turde udsætte Skib og Mandskab for mere Fare i den fremrykkede Aarstid.

Den 4de November ankrede denne Eskadre ved Helsingør, ventede her i 3 samfulde Uger efter det bortblevne Skib og gik da videre til Portsmouth, hvortil den ankom først i Januar 1770.

Imidlertid havde Admiral Spiridovs Eskadre efter en heldig Overfart søgt til Mahon, hvor Admiralen fik Underretning om, at Grev Feodor Orloff havde været der for en 14 Dage siden (sidst i Januar), men at han med 2 Fregatter og 1 Bombardeergalliot, der vare kjøbt i

Livorno, var afgaaet til Malta. Grev Feodor traf her en Mængde Grækere og flere af Mainoternes Chefer, som indstændigt bade ham om at skynde sig til Morea, hvor deres Landsmænd med Længsel ventede paa Leilighed til at bortjage Tyrkerne. Efterladende Ordre til Admiral Spiridov gik derfor Greven til Porto Vitolo paa Morea, paa Vestsiden af C. Matapan. Da han løb ind her, lod han det aftalte Signal, nemlig det hvide Flag med det blaa Andreaskors heise paa Stortoppen, og Mainoterne samlede sig nu allevegne fra og kom med Faner og med Præsterne i Spidsen ind til Porto Vitolo. Glæden blev noget formindsket ved Synet af de faa Skibe, men steg dog igjen, da deres Landsmænd, som vare komne med fra Malta, fortalte dem, at en umaadelig Mængde Skibe vare under Opseiling.

For strax at benytte sig af det første Indtryk, begyndte Grev Orloff at beleire Koron med 60 russiske Soldater og 500 Mainoter, medens han overdrog Sølieutenant Psaro, der var født i denne Egn, at indeslutte Byen Mistra (det gamle Sparta) med 12 russiske Soldater og Størstedelen af Mainoterne, der her haabede at finde rigeligt Bytte. Da den tyrkiske Commandant imidlertid ikke vilde overgive sig, maatte Lieut. Psaro indskrænke sig til at beskyde Byen med Geværkugler, men denne Beskydning havde ikke meget at sige, da Mainoterne altid holdt sig i tilbørlig Afstand for selv at være udenfor Skudvidde.

I Begyndelsen af April 1770 ankom Admiral Spiridovs Eskadre. Førend Admiralen gik iland, lod han oplæse et Manifest fra Keiserinden, hvori hun erklærede, at hun havde afsendt sin Flaade for at beskytte den græsk-katholske Religion, og for at befrie sine Allierede, Mainoterne, fra det tyrkiske Aag. En Mængde Exemplarer af dette Manifest spredtes over hele Morea, ja endog Nord for Landtungen ved Corinth. Endeel slavoniske Skibe ankom nu ogsaa til Porto Vitolo, underrettede om

Russernes Ankomst; det var vel egentlig Søøvere, og de blev brugte til at bringe mistænkelige Skibe ind til Porto Vitolo.

Denne Havn var imidlertid hverken rummelig eller sikker, hvorfor Admiralen valgte Navarino til Hovedstation. Det blev tillige besluttet at tage det nærliggende Modon. Til den sidstnævnte Havn blev 3 Fregatter detacherede for at blokere den, medens Oberst Gersdorf med 150 Russere og 1000 Mainoter indesluttede Fæstningen fra Landsiden. Modon var imidlertid velforsynet baade med Besætning, Levnetsmidler og Ammunition, og Egnen lagde mange Hindringer iveien for et Angreb. Der blev derfor foreløbig lagt meest Vægt paa Beleiringen af Navarino, og tillige posteret et Observationscorps af endeel Mainoter og 24 Russere i Nærheden af Corinth for at forhindre Tyrkerne fra at bringe Undsætning til Morea.

Med 2 Linieskibe og nogle mindre Fartøier blev Brigadeer Hannibal af Søartilleri-Corpsset beordret at angribe Navarino. Denne Hannibal var Søn af en Neger, der under Peter den Store havde tjent sig op til Oberst i Artilleriet. Fra Landsiden skulde Mainoterne angribe Byen. Brigaderen gjorde strax Landgang paa en fremspringende Odde, opkastede her et Batteri og ankrede med sine 2 Linieskibe tæt udenfor et tyrkisk Batteri, der forsvarede Indløbet. Snart var dette Batteri demonteret ved hans overlegne Ild, og Dagen efter capitulerede Commandanten. Man tillod Tyrkerne at drage bort, dog skulde alle Qvinderne gaae utilslørede ud, paa det at Tyrkerne ikke skulde bortføre græske eller andre røvede christne Fruentimmer.

Erobringen af Navarino var af stor Vigtighed for Russerne, der nu havde en fortrinlig Havn. Da Admiral Spiridov kort efter ankom med hele sin Eskadre, sørgede han strax for at befæste Byen bedre. I Byen fandt man et stort Krudtmagasin og en Mængde Kanoner,

der benyttedes til at opkaste nye Skandser rundt om hele Havnen. Medens disse Arbejder udførtes, ankom Grev Alexæi Orloff fra Italien og heiste Keiserflaget til Tegn paa uindskrænket Commando. Efter nogle Dages Forløb begav han sig til sin Broder Grev Feodor, for at see, hvorvidt han var kommen med Beleiringen af Koron. Denne var kun skreden langsomt fremad; der var vel skudt Bresche i Murene, men Mainoterne betakkede sig for at storme, og de faa Russeres Liv vare for kostbare til at voves her.

Ved Mistra havde Lieut. Psaro opført en Dæmning, hvorved han havde ledet Eurotas Floden, der forsyner Staden med Vand, i en anden Retning. Dette nødsagede Commandanten til at slutte en Overeenskomst; ifølge hvilken han forlod Staden og uhindret marscherede til et lille Castel, der laae paa Bjergene udenfor. Mainoterne plyndrede nu Byen og droge derefter bort, da der ikke var mere at fortjene. Denne Omstændighed tvang Lieut. Psaro til at slutte en Vaabenstilstand med Tyrkerne, hvorefter Commandanten, hvis Russerne inden 3 Uger fik Hjælp, skulde afmarschere, medens Lieut. Psaro, hvis Tyrkerne inden samme Tids Forløb fik Undsætning, skulde have frit Leide for sig og sine Folk tilbage til Flaaden.

Heller ikke ved Modon blev der udrettet synderligt, og Commandanten her besvarede Russernes Ild med Eftertryk.

Den 20de Mai ankom Admiral Elphinstones Eskadre, satte Tropperne iland i Maina*) paa C. Matapan, og seilede den 22de videre til Nauplia Bugten, hvor den tyrkiske Flaade skulde være løben ind paa dens sædvanlige aarlige Togt for at udskrive Skatter. Admiral Elphinstone sendte over Land et Bud til Grev Alexæi, deels for at melde sin Ankomst og Troppernes Udskibning, deels

*) Lidt Sønden for Porto Vitolo.

for at bede Greven om Assistance af alle de Skibe, han kunde undvære, for at ødelægge den tyrkiske Flaade, eller idetmindste blokere den i Nauplia Bugten. Grev Alexæi afsendte strax Admiral Spiridov med 5 Linieskibe og lod ham tillige paa Grund af Sagernes Stilling paa Halvøen tage de 400 Soldater, der vare landsatte i Maina, igjen ombord. Disse Soldater havde været i en meget uheldig Stilling. De vare heelt afskaarne fra Forbindelse med deres Landsmænd og bleve af de fremtrængende Tyrker tvungne ud paa en snever Odde, hvor de forskandsede sig, og hvorfra Admiral Spiridov reddede dem.

Da Grev Alexæi Orloff havde erfaret, at Tyrkerne samlede en Hær ved Jania, afsendte han nogle Kanoner og Forstærkning til Observationscorpset ved Corinth, men forinden havde Tyrkerne, opirrede ved Mainoternes Røvertog, angrebet dette Corpses Forposter den 18de Mai. Mainoterne flygtede øieblikkelig; næste Dag forfulgte Tyrkerne deres Seir, atter flygtede Mainoterne, kun Slavonierne holdt en kort Tid Stand, men tilsidst stode de faa Russere alene. Den ulige Kamp var snart tilende, alle Russerne bleve nedsablede.

Allerede 2 Dage efter havde Grev Alexæi Underretning herom, paa Grund af den Hast, hvormed Mainoterne flygtede. Denne Begivenhed vakte stor Uro blandt Befolkningen, saameget mere som den tyrkiske Flaades Ankomst netop paa samme Tid blev bekjendt.

Russerne ophævede nu deres Operationer. Ved Koron fornagledes de faa Kanoner, men ved Modon gik man langsommere tilværks, da man nødig vilde forlade saameget Skyts og desuden endnu troede Fjenden langt borte. Men det Corps, der var trængt frem over Landtungen ved Corinth, havde faaet Forstærkning fra Flaaden ved Nauplia, og marscherede lige mod Modon. Den 23de Mai angreb Tyrkerne. Fyrst Dolgorucki, der havde Commandoen her, blev som sædvanlig kun slet understøttet af Mainoterne, men holdt dog Stand i 6 Timer.

Da erobrede Tyrkerne et Balteri, Russerne maatte vige og mistede ved denne Leilighed 200 Mand og alt deres Artilleri. Det lykkedes imidlertid for Dolgorucki at naae Navarino med Resten af sin Afdeling.

Allerede den 24de stode Tyrkerne for denne By og gjorde Anstalter til at storme. Imidlertid bleve de dog afholdte derfra ved at Russerne den første Dag viste hele deres Styrke paa Murene, hvorfor Tyrkerne troede dem betydelig stærkere, end de virkelig vare. Nogle Dage fik Russerne nu Ro, alt deres Materiel blev bragt ombord, og den 1ste Juni forlod Flaaden Navarino. Flere Grækere fulgte med, Andre bemægtigede sig de i Havnen liggende Fartøier for at komme over til de venetianske Øer. Ved Uforsigtighed sprang Krudtmagasinet i Luften, hvorved Byen kom i Brand. Tyrkerne rykkede nu ind, men da vare de sidste Skibe allerede ude af Havnen.

Ogsaa Lieut. Psaro kom i Sikkerhed tilbage til Flaaden, idet den tyrkiske Commandant i Mistra, sit Løfte tro, fragtede et Skib til at føre ham bort.

Dette den russiske Flaades første Foretagende mislykkedes saaledes, men for en stor Deel fordi Russerne ikke havde havt den Hjælp af Mainoterne, som de havde gjort Regning paa.

Som ovenfor nævnet var Admiral Elphinstones Eskadre gaaet under Seil fra C. Matapan den 22de Mai; den 27de var han udfør Nauplia Bugten, sik da den fjendtlige Flaade isigte, og kom den Kl. 6 om Aftenen saa nær, at hans 2 forreste Linieskibe og 1 Fregat kunde beskyde 2 fjendtlige Skibe. Næste Dag løb den tyrkiske Flaade ind i Havnen ved Nauplia, og Admiral Elphinstone ankrede tæt udenfor Byen med sine 3 Linieskibe og 2 Fregatter, endskjøndt den tyrkiske Flaade talte 14 Linieskibe, thi Vinden var paalands, og Russerne havde derfor Luven, ligesom det ogsaa var vanskeligt for Tyrkerne at krydse Havnen ud. Desuden ventede Admiral Elphinstone snart at faae Forstærkning. Om Aftenen faldt Vinden imid-

lertid NV. med frisk Kuling; Tyrkerne gjorde Anstalter til at lette, hvilket bemærkedes af de udsendte Patrouille-Baade, Elphinstone lettede derfor og gik under Seil for at oppebie den fjendtlige Flaade ved Indløbet til Bugten.

Da Tyrkerne ved Dagry saaes under Opseiling, gjorde Elphinstone Klarskib, men den ene af Linieskibsheferne praiede da til ham, at han ansaae Partiet altfor ulige, og at de russiske Krigsartikler ikke tillode ham at adlyde den givne Ordre. Af denne Grund maatte Elphinstone afstaae fra Kampen og gaae tilbage for at forene sig med Admiral Spiridov, hvem han traf i Kolythia Bugten.

Spiridovs Udeblivelse fremkaldte et spændt Forhold imellem Admiralerne, og dette i Forbindelse med Modvind, opholdt den forenede Flaade i nogle Dage. Den 4de Juni blev imidlertid C. Angelo lagt forover, og samme Aften blev den tyrkiske Flaade seet liggende til Ankers ved Indløbet til Nauplia Bugten. Vinden gik imidlertid nordlig, og først næste Dags Eftermiddag vare de luverteste Skibe paa Skudvidde og begyndte Skydningen. Tyrkerne svarede ikke, men gik under Seil Kl. 6. Kort efter faldt Mørket paa, og næste Morgen vare Tyrkerne afsigtede. Da de fleste af Russernes Skibe havde Mangel paa Brød og Vand, kunde de ikke holde efter dem.

Efter Ordre søgte Eskadren nu til Naussa*) Havn paa Paros, som Grev Orloff havde valgt til Samlingsplads, og hvortil han selv var ankommet med alle de Skibe og Transportfartøier, der havde ligget i Navarino. I Naussa gik man strax iværk med at fylde Vand og bage Brød, og gjorde her tillige en heldig Prise, idet et Skib, ladet med Tvebakker til den tyrkiske Flaade, blev bragt op af en slavonisk Kaper.

De Fregatter, som Grev Orloff af og til sendte paa Recognoscering, havde ikke seet Noget til den tyrkiske

*) Kaldtes dengang Aussa.

Flaade, som man formodede var gaaet til Volo Bugten, men endelig fik man Efterretning om, at den var løben ind i Kanalen mellem Chios og Fastlandet Vest for Smyrna. Der blev strax givet Signal til at lette; Flaaden stod om Natten med frisk vestlig Vind Nord paa op imellem Chios og Psara, og gik den 5te Juli mellem Kl. 9 og 10 om Morgenen Norden om Chios og Spalmatori Øerne.

Den tyrkiske Flaade var gaaet til Ankers nordenfor Havnen ved Tschesme, tæt søndenfor den lille Kumuthi Ø*). Capudan Pascha, den tappre Hassan-Reis, der stod i den Formening, at Russerne aldeles havde forladt Archipelagus, havde givet almindelig Landlov og var selv gaaet fraborde. Den ombordblevne Besætning gjorde imidlertid strax Klarskib, da de fik Russerne isigte. Disse stode nu SSV. ned, næsten Bidevind med Styrbords Halse. Avantgarden, under Admiral Spiridov, bestod af 3 Skibe paa 64 Kan.; Corps de Bataille, der commanderedes af Grev Alexæi Orloff selv paa »Eustafia«, bestod ligeledes af 3 Skibe paa 64; Arrièregarden under Admiral Elphinstone af 1 Skib paa 80 og 2 paa 64 Kan.

Grev Orloffs Plan var, at Formanden »Januarius« skulde løbe klos Vesten om Kumuthi Klippen, luve op og angribe det første Skib i Tyrkernes Linie paa Geværskuds Afstand. Det næste Skib i Linien »Triisvietyiteli«**) skulde derefter gjøre den samme Maneuvre, løbe bag »Januarius« og angribe det andet tyrkiske Skib; Angrebet skulde altsaa foregaae ved en bagom Opmarsch. Fregatterne skulde holde krydsende Vesten for Linien, rede til at secundere, hvor det gjordes nødvendigt.

Orlogsskibet »Januarius« var en slet Luvholder og holdt sig derfor temmelig langt til Luvart af Kumuthi

*) Fra Spalmatori Øernes Østende (Vanton Ø) ligger den lille Ø Kumuthi (udenfor Forbjærgen af samme Navn) i retv. S $\frac{3}{4}$ V. 6 Qml., og herfra ligger Tschesme i S. t. O $\frac{3}{4}$ O $4\frac{1}{2}$ Qml.

**) Tre Helgener.

Klippen, dreiede til i næsten dobbelt Kanonskuds Afstand, seilede langs den fjendtlige Linie og aabnede en heftig Ild, der naturligviis ingen Virkning gjorde. Derefter negtede det at vende, og ankrede da i Nærheden af nogle Klipper, hvor det under hele den paafølgende Affaire laae som uvirksom Tilskuer.

Det næste Skib i Linien »Triisvietyiteli« blev ført af den tapre Brigadeer Yelmanov, der ved flere Leiligheder havde viist sig som en flink Søofficeer. Han løb klos om Kumuthi Klippen, men maatte luv tidligere op, end han vilde, da Lodsens advarede ham mod nogle blinde Skjær Syd for Klippen. Herved mistede han Farten og blev af Vind og Strøm sat ind paa den fjendtlige Flaade, hvoraf allerede 3 til 4 Skibe havde ham paa Skud og sendte ham flere Lag. For igjen at faae Skibet under Commando, lod Brigaderen falde og holdt tæt langs med den fjendtlige Linie, der gav ham en skarp Salut under denne dristige Seilads. Da han havde faaet tilstrækkelig Fart, vendte han igjennem Vinden, krydsede sig op og lagde sig paany i Linien.

Imidlertid havde Grev Alexæi Orloff sendt sin Chalup efter sin Broder Grev Feodor og Viceadmiral Spiridov samt Capitain Plescheof. Denne Officeer tog nu Commandoen over »Eustafia«, da han var ældre Officeer end Skibschefen, Capt. Kruse. Flagskibet holdt ned udenom Kumuthi og luvede da op, heftigt beskudt af den fjendtlige Flaade, men uden selv at gjøre et Skud, skjøndt det mistede flere Folk. Først paa Pistolskuds Afstand aabnede Capt. Plescheof Ilden med en saadan Voldsomhed, at der strax kom Uorden og Forvirring paa de fjendtlige Skibe. Da »Eustafia« var kommen udfor det tyrkiske Admiralskib, braste det bak, holdt Skydningen gaaende, og imidlertid vare nu ogsaa de øvrige Skibe, med Undtagelse af »Januarius«, komne op, og Træfningen blev almindelig langs hele Linien.

Bag den tyrkiske Flaades Slaglinie laae en Mængde lette Fartøier, Chebekker, Felukker, Heelgaleier og Halvgaleier, opankrede. Da Kuglerne fra de russiske Skibe naaede dem her, lettede de, deels for at søge ind til Tschesme, deels for at knibe Norden om C. Kumuthi ind til Erythræ Bugten. Øieblikkelig gave alle de mindre russiske Skibe sig til at jage, og der opstod nu en rasende og forbitret Kamp. Der blev kun gjort faa Skud med Kanonerne, og da navnlig efter Reisningerne, hvorimod man især gik ud paa at entre og kæmpede da med Pistoler, Dolke og Huggertes. Her var Kampen lige, og flere baade tyrkiske og russiske Fartøier, der bleve overmandede, foretrak at sprænge sig selv i Luften fremfor at give sig.

Slaget havde ikke varet ret længe, førend det tyrkiske Admiralskib kom i Brand ved Ilden fra »Eustafia«^{*)}, og herved forøgedes endmere Forvirringen i de tyrkiske Skibe. Fra Admiralskibet sprang en Mængde af Besætningen overbord, og Resten forlod Kanonerne og søgte op paa Dækket. »Eustafia« drev imidlertid ned imod det tyrkiske Skib, og inden man kunde faae brast fuldt eller Ankerne gjorde klare, vare begge Skibene sammen. Hurtigt udbredte Ilden sig ogsaa til det russiske Admiralskib, som Tyrkerne i deres Fortvivlelse entrede. En stor Deel af dem bleve her nedsablede, Resten jagne tilbage og forfulgte over paa deres eget Skib af de rasende Russere, der i et Øieblik gjorde sig til Herrer over Skibet. Under denne Kamp faldt Capt. Plescheof.

Imidlertid var Ilden paa »Eustafia« naaet til Krudtmagasinet, det sprang i Luften, og kort efter havde Capudan Paschas Flagskib samme Skjæbne.

Under disse Skibes Brand drev Luerne ned imod den tyrkiske Flaade, hvorfor Skibene et efter et stak

*) Dette Skib gjorde kun 4 Lag, og Russerne have vistnok hovedsagelig benyttet Brandkugler.

Ankrene fra sig, og søgte ind til Havnen ved Tschesme, hvor de atter ankrede i stor Forvirring og tæt sammenpakkede.

Fartøjerne fra de russiske Skibe vare nu i fuld Virksomhed med at redde de Folk, der paa Vragstumper dreve om i Søen. Mand mod Mand kæmpede endnu Russerne og Tyrkerne om en frelsende Skibspanke. Nogle Russere vare, da deres eget Skib fløi i Luften, kastede over paa det tyrkiske Skib, og maatte da et Øieblik efter gjøre Luftreisen paany, og endda slap et Par Stykker uskadte derfra. En af dem fik dog nogle Minuter efter Benet slaaet over af en nedfaldende Mast fra et lille Skib, der sprang i Luften, netop da en Baad roede til for at redde ham. Ialt bleve 40 af »Eustafias« Besætning reddede, deriblandt Capt. Kruse og en Artilleriofficeer, Lieutn. Müller (født i Ulm), der havde gjort Himmelspringet med og nu strax paany meldte sig til Tjeneste. Greverne Orloff og Admiral Spiridov vare, da Branden begyndte, gaaede over paa et andet Skib for derfra at lede Kampen. Af Tyrkerne bleve kun meget Faa bjergede.

Da Alle, som kunde findes i Søen, vare reddede, og de værste Havarier istandsatte, holdt Flaaden Syd paa og ankrede kort efter udenfor Tschesme Bugten for at forhindre den tyrkiske Flaade fra at løbe ud. Admiral Elphinstone forlangte kun nogle Fregatter til at forstærke sin Eskadre for strax at løbe ind og ødelægge hele den fjendtlige Flaade, men dette forekom Grev Alexæi altfor voveligt. Desuden faldt Mørket kort efter paa, og man gik nu strax iværk med at indrette 4 smaae græske Fartøier til Brandere. Et stort Antal Officerer tilbød sig frivilligt til at føre Branderne; fire af de Flinkeste bleve udvalgte, deriblandt en Englænder, Lieutenant Dugdale.

Den 6te Juli arbeidede begge Parter ivrigt. Tyrkerne opkastede Batterier paa begge Sider af Indløbet

til Tschesme og fik nogle Skibe lagte med Spring, saa at Bredsidene kunde bære mod Munden af Havnen. Russerne loddede i Farvandet, arbejdede paa deres Brandere og istandsatte den lidt Skade.

Fem Linieskibe og fire Fregatter bleve under Contreadmiral Graighs Commando udsete til at dække Branderne og aflede Opmærksomheden fra dem.

Om Aftenen Kl. 9 var Alt klart. Admiral Graigh lattede og løb med sin Eskadre saa tæt ind, at han ikke alene kunde sende en Hagel af Kugler over de fjendtlige Batterier, men endog ved at dumpe Kanonerne række Skibene inde i Havnen. Under denne Skydning afgik nu de fire Brandere. De første To bleve forladte for tidligt, saa at de kun naaede til Munden af Havnen; den tredje kom vel ind i Havnen, men tændte ikke, hvorimod den fjerde, som Ltnt. Dugdale førte, kom heelt ind og blev sat i god Brand, hvorpaa han med sine Folk slap ud igjen i sit Fartoi.

Da Admiral Graigh saae, at Branderen var i god Drift ned imod de tyrkiske Skibe, standsede han sin Ild mod Batterierne og rettede hele sit Artilleri imod Skibene. Russerne skøde med Brandkugler, og man er ikke vis paa, om Ilden opkom enten ved Dugdales Brander, ved en russisk Brandkugle eller ved Uforsigtighed paa selve den fjendtlige Flaade. Nok sagt, Ilden tog fat og greb hurtigt om sig i den lille Havn, hvor Skibene laae tæt pakkede paa hverandre. Ilden blev voldsommere og voldsommere, den oplyste næsten alle Gjenstande i en Miils Omkreds; Vinden drev den ind mod Land, snart stode ogsaa Forstæderne paa begge Sider af Castellet i Tschesme i stærk Brand. Det var en skøn, men forfærdelig Scene. Beständig hørte man Skuddene fra de brændende Skibes Kanoner, der gik af i den stærke Hede af sig selv; undertiden lød en huul Dundren over Bugten, naar Ilden naaede et af Skibenes Krudtmagasiner.

Henimod Daggry hørte Branden op, og da det blev lyst, saae man kun en stærk Røg. De udsendte Fartøier meldte, at ingen Fjende var at see, hverken i Havnen eller langs hele Kysten. Alle Flaadens større Fartøier bleve derfor beordrede ind i Havnen, og Grev Alexæi gik selv med for at undersøge Ødelæggelsen. Denne havde været fuldkommen; man kunde næppe med Fartøierne komme frem imellem Vragstumperne. Af de 13 Orlogsskibe var kun Skibet »Rhodus« undgaaet Flammerne, og af de mindre Skibe kun 2 Halvgaleier. Med Undtagelse af Ligene var der intet Spor af Tyrkerne at see; de havde om Natten forladt Castellet og Byen, der var bleven bestrøget af Kuglerne fra de brændende Skibes Kanoner. Saa skyndsom havde Flugten været, at alle Fæstningens Kanoner og et stort Forraad af Korn og Tvebakker var ladet i Stikken. Ogsaa overalt paa Kysterne saaes Virkningerne af Nattens Katastrophe. Vragstumper, Master, Rær ja, endog Kanoner af stort Kaliber vare strøede omkring i en vid Omkreds.

»Rhodus« var om Natten dreven paa Grund, da dets Touge vare blevne skudte over. Det lykkedes nu at faae det flot igjen, og efterat man havde faaet Havnen nogenlunde ryddet, fik man denne Prise bugseret ud til Flaaden. Dagen efter blev der holdt almindelig Takkefest ombord under Salut fra alle Skibene.

I de første 14 Dage var man nu beskjæftiget med at bringe det erobrede Skyts og de store Forraad ombord paa Flaaden, til hvilken der daglig ankom Deputationer fra Øerne for at ønske Grev Alexæi Orloff tillykke, og for at kaste sig ind under hans Beskyttelse.

Da Russerne nu fuldstændigt vare Herrer i Archipelagus, begyndte de at anholde, visitere og opbringe Koffardiskibe, og oprettede i denne Anledning en Admiralitetsret i Naussa paa Paros, der strax begyndte med at erklære 16 ragusiske Skibe for gode Priser.

Grev Alexæi fattede nu den Plan at afbryde Forbindelsen mellem Constantinopel og de frugtbare græske Øer, der leverede en Masse Korn til den tyrkiske Hær. Af denne Grund valgte han til Station Øen Lemnos, der laae Dardanellerne nærmere, og hvor der paa Sydostsiden findes en ypperlig Havn ved Mudro. I Slutningen af Juli Maaned krydsede den russiske Flaade sig op til Lemnos, ankrede ved Mudro, kastede strax Landgangs-corpser iland, og erobrede hele Øen med Undtagelse af et lille fast Castel, som den tyrkiske Besætning tappert forsvarede. En regelmæssig Beleiring blev derfor begyndt, Batterier bleve opkastede, og disse beskøde Murene med god Virkning. Samtidig blev Castellet fra Søsiden indesluttet af 2 Fregatter og 1 Bombardeer-galliot, men da der laae endeel blinde Skjær langs Kysten, hvor Lodserne ikke vare tilstrækkelig kjendte, kunde Ilden fra Skibene ikke gjøre nogen synderlig Virkning, da de maatte holde sig paa lang Afstand.

Alt det Mandskab, der kunde undværes fra Skibene, var imidlertid i August og September beskjæftiget med at høste Korn, bage Brød og slagte, da Flaadens Proviant næsten var sluppen op.

Beleiringen af det lille Castel gik sin Gang; det lykkedes sidst i September at erobre en Brønd tæt udenfor Murene, hvor Tyrkerne hentede Vand. Levnetsmidlerne vare ogsaa næsten slupne op for disse, Commandanten tilbød derfor at capitulere om 8 Dage, hvis ingen Hjælp inden den Tid indtraf. Fjendtlighederne skulde ophøre saalænge, Tyrkerne forsynes med Levnetsmidler og have fri Adgang til deres Brønd. Russerne meente at miste formange Folk, hvis Castellet skulde stormes, ansaae det desuden for umuligt, at der kunde komme Hjælp, og indvilligede derfor de første Dage af October heri. Imidlertid slog de sig altformegent til Ro, lode endog de Smaaskibe, der havde holdt gaende udenfor

Castellet, løb tilbage til Mudro Havn, og førte Kanonerne bort fra Batterierne udenfor Castellet.

Admiral Elphinstone krydsede imellem Paros og Mytilene. Hans Eskadre begyndte imidlertid at lide Mangel paa Proviant, og da han ingen Tilførsel havde faaet uagtet gjentagne Bud til Grev Orloff, besluttede han selv at gaae med sit Flagskib til Lemnos. Ved at gaae ind til Mudro havde han imidlertid det Uheld at løbe fast paa nogle blinde Skjær; alle Forsøg paa at faae Skibet flod mislykkedes, og det blev snart slaaet istykker paa Stenene.

Samtidig med dette Uheld indtraf den uventede Efterretning, at Tyrkerne i Castellet havde faaet Undsætning. Da dette var skeet om Morgenen den Dag, Stilstanden var udløben, forlangte Russerne, at Capitulationen skulde fuldbyrdes, men den nye tyrkiske Bey erklærede, at nu var han Commandant, og han havde ingen Overenskomst indgaaet. Ved et hidsigt Udfald jagede han Russerne (eller egentlig Albanesere og Slavonier) bort fra de Poster, som de indtog rundt om Fæstningen og viste saaledes, at det var Alvor med hans Svar. Opmuntrede herved gjorde Tyrkerne den næste Dag et nyt Udfald, dreve deres Fjender tilbage lige til Mudro, men bleve her standsede ved Ilden fra de russiske Skibe. Grev Alexæi besluttede nu atter at gaae til Paros, da han ikke ansaae det for Umagen værd at udøse mere Blod her, eftersom han havde faaet alt Korn indhøstet. To Skibe af Elphinstones Eskadre bleve beordrede til Mudro for at lade Korn; alt Gods, Telte, Kanoner osv. blev bragt ombord, og Flaaden var klar til at lette. Albaneserne og Slavonierne, der under hele dette Tog havde viist meget Mod, holdt Byen besat til det Sidste og bleve afhentede af Flaadens Fartøier. Den 20de October ankrede Flaaden i Naussa, hvor den blev lagt i Vinterhavn, endeel af Mandskabet blev kaserneret iland og Batterier opkastede ved Indløbet til Havnen.

Da Intel videre skulde foretages dette Aar, gik Greverne Orloff til Pisa midt i November, medens Admiral Spiridov overtog Commandoen. De lode sig ledsage af flere Skibe, deriblandt det erobrede »Rhodus«, som skulde repareres i Italien. »Rhodus« kunde imidlertid ikke følge med de andre Skibe, da det var en slet Seiler, som de fleste tyrkiske Skibe, der vare byggede i daarlige Proportioner. Det sprang desuden læk, og Capitain Kruse maatte derfor gaae til Ankers i Kolokythia Bugten. Mainoterne, der strømmede til i Mængde, syntes henrykte over at see Seirherrerne fra Tschesme, og hjalp ivrig til at bringe alle løse Gjenstande iland for at lette Skibet. Næste Dag fik man det allerede lettet saameget, at man meente ved at hale Batterierne over paa den ene Side at kunne faae Lækken op. Men i den paafølgende Nat, der var mørk og stormende, kom Skibet i Drift; Tougene vare kappede, og inden det andet Anker kunde falde, tørnede Skibet paa Klipperne, sloges strax istykker, og Besætningen blev med Nød og Næppe reddet. Mainoterne tilbøde deres Hjælp til at sætte Russerne over paa Øen Cerigo, men de tillode dem ikke at tage mere med, end de Klæder, de gik og stode i. Det er derfor ikke usandsynligt, at de i Haab om Bytte have kappet Tougene paa »Rhodus.«

Mod Slutningen af Aaret ankom der ny Forstærkning hjemme fra under Contreadmiral Arf, og samtidig forlod Admiral Elphinstone Eskadren, da han var misfornøiet over, at han ingen selvstændig Commando havde faaet efter Tabet af sit Flagskib. Han reiste til Italien, derfra til St. Petersburg, hvor han fik sin Afsked med en Foræring af 6000 Rubler. Senere gik han tilbage til England og døde 1785.

Admiral Arfs*) Eskadre bestod af 2 Linieskibe paa

*) Admiral Arf var Dansk af Fødsel, og skal have gjort Tjeneste baade i den danske og den engelske Flaade. Da han gaar i russisk Tjeneste, nævnes han som Commandeur-Capitain.

64 og 1 paa 50 Kan., samt 17 Transportskibe med 3000 Mand Landtropper ombord. Den 23de Juli 1770 ankom Eskadren paa Kjøbenhavns Rhed, fik her endnu nogle Transportskibe samt 80 danske Matroser og gik under Seil herfra den 22de August.

Flere af Transportskibene vare daarlige Seilere, Vinden stod desuden ofte med S. V., og Reisen gik derfor kun langsomt. Port Mahon var bestemt til Samlingsplads for nærmere Ordre; Eskadren havde allerede Minorka isigte, da blev den om Natten af en heftig SV. Storm dreven forbi Øen og brugte 8 Dage til at krydse sig op igjen. Midt i November forlod Eskadren atter Mahon, gik østerpaa og ankrede i Port Naussa mod Enden af December, som ovenfor nævnt.

Før denne Eskadres Ankomst laae her kun 4 Linieskibe, 2 Fregatter paa 40 Kan., nogle mindre Fregatter, samt endeel lette græske Fartøier og opbragte ragusiske Skibe. Nu blev Flaaden altsaa paa 7 Linieskibe og 2 store Fregatter, saa at den med de mindre Skibe udgjorde 23 Krigsskibe, foruden Transportflaaden og Priserne. Dette var med Hensyn til Skibenes Antal den største Eskadre, som endnu havde viist det russiske Flag i Archipelagus.

Vinteren over blev der stadig krydset i de meest befærdede Farvande. En Fregat tilligemed nogle Kapere holdt gaaende indenskjærs imellem Øerne Samos, Kos og Anatolien for at bevogte denne Passage, der ofte benyttedes af Skibe fra Rhodus og Syrien paa Veien til Smyrna og Constantinopel. En Fregat krydsede i Doro Passagen, mellem C. Doro (Sydostpynten af Negropont) og Øen Andros, medens Admiral Arf med 3 Linieskibe holdt gaaende i det 40 Mile lange Farvand fra Mykone til Dardanellerne for at forbyde alle Skibe at løbe denne Vei ind.

I 1771 forefaldt kun saa Begivenheder af Betydning, da Tyrkerne endnu ikke havde faaet nogen ny Flaade

udrustet. Admiral Arf kom engang i Affaire med 6 Heel- og Halvgaleier, der i en mørk Nat løb ud fra Dardanellerne. Ofte forefaldt hidsige Fægtninger imellem Smaaskibene. En russisk Kaper, der skulde bringe en Prise til Paros, blev angreben af 2 Halvgaleier, og sprængte sig i Luften, da den ikke kunde undslippe. Et tyrkisk Skib blev jaget paa Land af en russisk Kaper, der satte Baadene ud for at bemægtige sig det. Tyrkerne svømmede iland, med Undtagelse af to modige Mænd, der bleve ombord og dræbte og sauredede flere Russere, medens disse roede ind. Tre Grækere entrede op paa Skibet, den ene blev strax skudt, men ogsaa den ene af Tyrkerne blev dræbt. Den Sidste stillede sig bag Masten og forsvarede sig længe med sin Sabel, men blev endelig hugget ned af Baadsmanden Andreo, der imidlertid ikke lod sig nøie hermed, men kløvede den Faldnes Bryst, rev Hjertet ud, bed i det og rakte det til sine Kammerater.

Fra Paros sendte Admiral Spiridov Vinteren igjennem Arnauterne og Albaneserne paa Hverving, og man fik snart flere Folk, end der behøvedes. Et heelt Skibsværft blev anlagt i Naussa med Smedier, Snedkerværksteder og Tømmerpladser. Stadig bleve Priser indbragte med Korn, hvormed Admiralen holdt Bagerierne igang, og det kostede Kronen næsten Intet at underholde de 10,000 Mand, som Flaadens Besætning tilligemed Landgangstropperne nu udgjorde. Ind- og Udskibningen blev øvet, og Tropperne fordeelte paa Fregatterne og Smaaskibene, hvis en pludselig Indskibning skulde finde Sted. Den 17de Juni gjorde Admiralen et Kryds med Linieskibene og Fregatterne, men vendte snart efter tilbage, da han ved Lemnos af et græsk Fartøi erfarede, at Grev Orloff med 2 Skibe og nogle Fregatter var løbet ind til Patmos.

Det var Grev Orloffs Plan saavidt som muligt at uddanne Russernes Flaade alene ved Hjælp af Indfødte. Han underrettede derfor strax Contreadmiral Arf om, at

han ikke kunde faae en Eskadre udsondret for sig, men maatte træde ind i Linien efter sin Alder i Tjenesten, og at naturligviis hans Diæter som Eskadrechef da maatte ophøre. Admiral Arf, der paa denne Maade vilde komme til at staae under de fleste Skibschefer, besluttede derfor at vende tilbage til St. Petersborg, og blev af en Fregat bragt til Italien. De fleste danske Officerer, Styr-mænd og Matroser, der vare misfornøiede herover, fik ligeledes Tilladelse til at vende tilbage. I St. Petersborg tog Admiral Arf sin Afsked og fik samme Gave som Admiral Elphinstone.

Den 1ste August gik hele Flaaden, vistnok over 100 Skibe, under Seil fra Patmos i 3 Divisioner, 1ste Division under Grev Alexæi Orloff, 2den under Admiral Spiridov, 3die under Grev Feodor Orloff. Denne sidste Division skulde ødelægge de tyrkiske Værfter paa Rhodus og derefter understøtte Ali Bey i Ægypten og Syrien.

Angrebet paa Rhodus førte imidlertid ikke til Noget. Grev Feodor lagde sig udenfor Havnen i en saa stor Afstand, at næsten ingen Kugler naaede de tyrkiske Skibe, der stode paa Bedding. Det var ikke muligt at ødelægge dem uden Landgang, men hertil var den tyrkiske Besætning paa Øen altfor stærk. Han forlod derfor Rhodus 3 Dage efter, gik tilbage til Mykone og overdrog her Commandoen til Capt. Palikutin, medens han selv paa Grund af Sygdom reiste til Italien i Begyndelsen af October.

Capt. Palikutin gik strax med sin Eskadre forbi Cypem ind til Kysterne af Syrien, satte 2 Officerer iland i Alexandrette for at underhandle med Ali Bey, og holdt selv krydsende langs Syrien. Ali Bey, der havde bedet om et Commando Artillerister, erklærede imidlertid for Officererne, at han ingen Brug havde for dem, da hans Tropper ikke vilde indordne sig under europæisk Disciplin. Russerne udrettede derfor ikke Noget her, og i Midten af December løb Palikutin atter ind i Naussa,

hvorfra han sendte nogle af sine Skibe til at forstærke Stationen paa Patmos.

Første og anden Division gik fra Patmos Norden om Mykone og op til Skyros, hvor Admiral Spiridov gik til ankers for at samle de agterudseilede og ad Læ drevne Skibe. Grev Alexæi fortsatte Seiladsen til Skiathos (udenfor Trikiri Kanalen mellem Nordpynten af Negropont og Trikiri Halvøen paa Fastlandet), hvor han ligeledes ankrede. Her og paa Øerne Skopelos og Khelidromi og de nærliggende Smaaøer blev der samlet Korn og forfærdiget Faskiner, og nogle Dage efter løb Grevens Division ind gennem Trikiri Kanalen og ankrede i Zeitun Bugten.

Dette Tog gik ud paa at bemægtige sig det Korn, man kunde faae fra Negropont, der aarlig sendte flere Ladninger til Constantinopel. Admiral Spiridovs Division var endnu ikke ankommen, og Grev Alexæi vilde ikke vente, indtil Tyrkerne overalt vare allarmede. Han lettede derfor den 18de August, stod tilbage forbi C. Lithada og ankrede ved Oreos paa Nordkysten af Negropont. Da det begyndte at blive mørkt, landsattes 300 Mand regulære Tropper og 4 til 500 Albanesere i Oreos, en lille Landsby, hvor der ligger en gammel venetiansk Ruin. Landgangen blev ikke forstyrret af Fjenden; der blev strax opkastet en Skandse for at dække et muligt Tilbagetog, medens den øvrige Styrke fouragerede. I Nattens Mørke tog man imidlertid feil af Veien til en stor Landsby, hvor der skulde være flere velforsynede Kornmagasiner. Ved Daggry havde Tyrkerne samlet sig; man afstod derfor fra dette allfor farlige Foretagende, og nøiedes med at samle og indskibe en stor Mængde Kvæg. Kl. 11 Form. var man klar hermed, og alle Tropperne gik da ombord igjen.

Brigadeer Basballe*) fik nu Ordre til at allarmere

*) Er, efter Navnet at dømme, vistnok ikke nogen Russer.

Byen Negropont*) med Orlogsskibet »Vsiaavaliot« (Den Altknusende), en Fregat, en Bombardeergalliot og nogle græske Felukker. Disse Smaafartøier skulde overalt, hvor det var muligt, gjøre Landgang for at tage Korn; men Høsten blev kun ringe, da Tyrkerne passede godt paa.

»Vsiaavaliot« med Fregatten og Bombardeergallioten kom Negropont paa Skudvidde og aabnede Ilden. Tyrkerne havde opkastet en Jordskandse paa en Høi Nord for Byen, hvor der stod en lille Leir. Imellem denne Leir og Stranden var lagt endnu et Batteri paa 4 Kanoner. Tæt inde under Broen, der forbandt Negropont med den ligeoverfor liggende By Karababa, var posteret en Galei. Russerne bragte snart Batterierne til Taushed, og Tyrkerne rømmede Leiren. Men Galeien og en lille Bjergfæstning, der laae indenfor Karababa, vedligeholdt en levende Ild hele Dagen. Skydningen varede fra Kl. 11 Form. til Kl. 5 Efterm. Da ankom Grev Alexæi selv, befalede at holde inde og trak Skibene ud af Ilden. Den næste Morgen var den tyrkiske Galei kommen bedre frem, ogsaa Landbatterierne vare paany besatte, og atter begyndte en heftig Kanonade. Russerne bleve secunderede af Fregatten »Afrika«, der Sønder fra var staaet ind i Negropont Kanalen. Ilden gjorde imidlertid ingen Virkning, og Kl. 4 Efterm. den 27de August gik derfor Basballe tilbage til Oreos, følgende Grev Orloff, der allerede om Natten var seilet tilbage til sin Division.

I Oreos var nu ogsaa Admiral Spiridovs Division samlet, og der gjordes flere Streiftog ind paa Øen. Derefter gik hele Flaaden under Seil og stod langs Kysten af Rumelien, overalt bemægtigende sig eller ødelæggende de tyrkiske Magasiner. Navnlig i Orfano ved Kontessa Bugten og i Kavallos (Nord for Øen Thasso) gjordes rigt Bytte. Den 16de Septbr. vare 1ste og 2den

*) eller Chalkis, som den hed i Oldtiden og nu igjen kaldes. Ogsaa Negropont kaldes nu igjen med sit Oldtidsnavn »Euboea.«

Division atter samlede ved den bestemte Plads, Panagia-nisi Klipperne, tæt Syd for Thasso.

Her blev der fyldt Vand, og den 1ste Octbr. gik Flaaden videre til Imbros, hvorfra Brigadeer Basballe blev detacheret for at krydse udenfor Dardanellerne, som imidlertid vare blevne betydelig forstærkede, saa at Brigaderen maatte holde sig i Afstand. Den øvrige Flaade stod nu mod SO.; det var nemlig Hensigten at ødelægge et vigtigt Skibsværft, som Tyrkerne havde i Byen Mytilene. Midt i October ankrede Flaaden ved Mosko-nisi Øerne (indenfor Mytilene i Adramytti Bugten). Den 29de lettede Grev Orloffs Division og ankrede tæt Sonden for Byen Mytilene (Lemnos), der ligger omtrent midt paa Østsiden af Øen. En Landgang skulde Dagen efter iværksættes fra begge Divisioner, men blev umuliggjort paa Grund af Storm. Først den 2den November blev Signalet givet. Af 1ste Division bleve 4 Fregatter sendte ind, hvis Ild drev Tyrkerne bort fra Strandbredden. Fyrst Dolgorucki gik da iland med et Par Hundrede Mand, drev Fjenden endnu længere tilbage, og hele Landgangen gik nu uforstyrret for sig. Han lod derefter Grev Vainovitsch marschere langs Kysten med 300 Slavonier, medens han selv med Hovedstyrken gik løs paa Staden, stedse drivende Tyrkerne foran sig. Terrainet opholdt ham meest; det var ikke alene overordentlig bjergfuldt med dybe Kløfter, men tillige i alle Retninger gennemskaaret af en Mængde Havemure. Dog lykkedes det at komme frem, endog et Par Kanoner bleve førte med ad denne besværlige, en halv Miil lange Vei.

Divisionen Spiridov havde gjort Landgang Norden for Byen, hvor Stranden er jevnere, hvorfor Tyrkerne ogsaa havde ventet Angrebet her. Af denne Grund stødte Russerne paa kraftigere Modstand, men efter kort Tids Forløb gjorde Fregatternes ødelæggende Ild ogsaa her Udslaget. Oberst Toll gik nu med Landgangscorpset ned mod Nordsiden af Byen.

Angrebet fandt Sted fra Landsiden, fordi Staden var stærkt befæstet mod Søen, men aaben indefter, og i den aabne By laae Værftet. Tyrkerne trak sig tilbage til Castellet, medens Russerne og Albaneserne besatte Staden, der strax blev overgivet til Plyndring. De græske Indvaanere havde betegnet deres Huse med et Kors, og i Begyndelsen hjalp dette. Men da de rige Tyrkers Huse vare tømte, mistede Korsene deres Kraft: en almindelig Plyndren og Myrden paafulgte og vedvarede hele Dagen og Natten. Alle Tyrker bleve dræbte uden Hensyn til Alder, tilsidst myrdede Albaneserne hinanden indbyrdes under Kiv og Trætte om Delingen af Byttet.

De russiske Matroser og Soldater vare strax blevne beordrede til Værftet, hvor et Linieskib, en Fregat og en stor Galei stode under Bygning. Grev Orloff ønskede at kunne medtage det største Skib, der stod næsten færdigt paa Beddingen, og Admiral Graigh, der havde Commandoen her, meente ogsaa at kunne faae Skibet sat i Vandet. Man forsøgte strax derpaa, men opgav det snart, som et altfor langvarigt Arbeide. Det blev derfor bestemt at afbrænde hele Værftet; Tjære, tørt Træ og Olie blev fyldt i de under Bygning staaende Skibe. Om Aftenen bleve alle Tropperne beordrede ombord, og Kl. 1 om Natten blev der med nogle Bomber fra en Bombardeergalliot givet Signal til at tænde; faa Minutter efter stod Værftet og Skibene i lys Lue. Til samme Tid forlode ogsaa Albaneserne Byen under Skydning og falsk Sækkepibe Musik. En halv Time efter stod ogsaa Byen Mytilene i Brand.

Indskibningen gik for sig uden Vanskelighed, da det næsten var Stille hele Natten igjennem. Henad Morgen blæste det op, og i en Byge forliste en Fregat, hvilket var det eneste Tab, Russerne lede ved denne Leilighed. Om Formiddagen gik hele Flaaden under Seil til Paros og ankrede ved Naussa den 5te Novbr.

det Sted, hvor Fjenden først forsøger Landgang, nuvel, den næste Morgen er hele hans Hær iland paa et ganske andet Sted. Den eneste Maade, hvorpaa vi kunne føre Krig, Forsvarskrig, er ved at holde Fjendens Flaade borte fra vore Kyster, og det kan man ikke med langsomme Monitorer, dertil udfordres kraftige og fremfor Alt hurtige Skibe. Faae vi ikke saadanne Skibe, men maa nøies med et Materiel, der bestandig kommer en Postdag for seent, da vil der atter blive talt om de Skuffelser, som Marinen bereder Landet; men gaaer man tilbunds i Sagen, da vil man ogsaa faae Leilighed til at see, hvorfra Skuffelsen skriver sig.

Skulde det Tilfælde indtræde, at det vilde gaae os som Tyrkerne i 1770, at vor Flaade efter en hæderlig Kamp vilde blive overmandet, løbet i Sænk eller sprængt i Luften, hvad vilde da Følgen blive? Svaret herpaa er: »Danmarks Undergang!« Vor Søhandel vilde blive tilintetgjort, vore fragtsøgende Skibe i alle Havne henviste til Uvirksomhed, vor Hær adsplittet og vor Hovedstad indtaget, og hvad skulde vel da forhindre en overmodig fjendtlig Anfører fra at udtale sit »Væ victis« i selve Kjøbenhavn? — Dog, endnu er det Tid!

Lidt Marine-Statistik.

Underdirecteur, Capitain-Lieutenant Bauer, har velvillig tilladt os at gennemgaae endeel Optegnelser vedrørende Marinens Personal-Statistik, og at uddrage deraf hvad vi troe vil interessere en større Kreds. Da dette er et Emne, som saa at sige slet ikke har været behandlet, kunde vi ønske baade mere Plads, mere Tid, og, lad os kun føie til, større Færdighed i at manøvrere med statistiske Størrelser, end vi have, for at være istand til fuldstændigt at benytte det ikke ringe Materiale. Vi maae imidlertid nøies med at give enkelte Momenter, men haabe allerede derved at kunne yde et Bidrag til en klarere Belysning af Personellets hidtidige Udvikling, der maaskee dog kan have meer end blot historisk Interesse.

De Optegnelser, vi her skulle beskæftige os med, bestaae af:

1. En fuldstændig Officers-Liste fra den 1ste Januar 1815 til Dato, med Angivelse af hver Officers Fødeaar og Fødselsdag, og hans Stilling i Etaten hvert Aar;
2. En Oversigt over Afgangen i Marinen i samme Tidsrum, med vedføjede Navnelister over samtlige Officerer, der ere døde, afgaaede eller overgaaede i civil Embede, og Datoen for deres Udtrædelse af Marinen; og
3. En Oversigt over Maximums-, Minimums- og Gjennemsnits-Alderen i hver af Marinens Klasser, hvert

Aars 1ste Januar. Til denne hører det bag i Heftet optagne Kort, der viser Gjennemsnitsalderens Forandringer gennem Aarenes Løb.

Af disse Optegnelser skulle vi søge at give et Billede af Marinens Officeerscorps, og af Afgang-, Forfremmelses- og Aldersforholdene i det nævnte Tidsrum.

Etaten talte den 1ste Januar 1815: 208 Officerer; fra den Dag indtil nu ere 256 indtraadte, saa at den hele Liste omfatter 464 Personer. Af disse ere 144 døde, 206 afgaaede, og 114 staae endnu i Tjenesten.

For at faae en correct Forestilling om de Forhold, som her skulle undersøges, gaaer det imidlertid ikke an at betragte den hele Tid under Eet, eller benytte den 1ste Januar 1815 til Udgangspunkt. Som bekjendt, fandt der i dette Aar en meget betydelig Reduction Sted, idet ikke mindre end 57 Officerer, eller over en Fjerdedeel af det hele Corps, gik af; og en saadan exempelløs Afgang, der dannede Overgangen til en ny Tid og nye Forhold, maa selvfølgelig holdes udenfor Betragtningen. Men ikke nok hermed: Siden hiin store Reduction ere Reglerne for Sø-Etatens S sammensætning gjentagne Gange, i 1841, ved Loven af 21de Juni 1856 og ved Reductionen i 1864, undergaaede væsentlige Forandringer, der naturligviis have bevirket tilsvarende Forandringer i Forfremmelsesforhold osv.; og langtfra at sammenblande disse forskellige Virkninger, er det netop et af vore Formaal at søge at paavise Betydningen af de Forandringer, Officeerscorpset har været Gjenstand for.

Som Følge heraf skulle vi dele det hele Tidsrum i tre Perioder; den 1ste fra 1ste Januar 1816 til 1ste Januar 1841, den 2den fra 1ste Januar 1842 til 1ste Januar 1857 og den 3die fra 1ste April 1858 til 1ste April 1864. Tiden, der er forløbet efter Reductionen i 1864, er saa kort, at der ikke af den kan uddrages paalidelige Data.

Efter Reductionen i 1815 bestemtes Officerernes Antal og Inddeling saaledes:

1	Admiral,
1	Vice-Admiral,
2	Contre-Admiraler,
3	Commandeurer,
8	Commandeurcapitainer,
20	Capitainer,
24	Capitainlieutenanter,
40	Premierlieutenanter,
40	Secondlieutenanter.

Ialt. . . 139 Officerer; hertil kom endnu 9, som stode udenfor Detaillen, nemlig: en Over-Eqipagemester, to Eqpagemestres, en Fabrikmester, en Takkelmester, en Tøimester, en Officeer ved Hydrauliken, en Inspectionsofficeer ved Reberbanen og en Chef for Søcadet-academiet, saa at hele Antallet blev: 148 Officerer.

Klasse-Inddelingen blev ikke strengt overholdt, og det var temmelig almindeligt at tildele Officerer højere Charakter, end der efter Nummerordenen tilkom dem; heller ikke det samlede Tal blev holdt, men stadig overskredet, dog ikke meget.

Der var den 1ste Januar 1816: 156 Officerer; Tilgangen i første Periode var 131, nemlig 129 fra Academiet og to, som efter at være afgaaede i 1815 senere atter indtraadte. Afgangen var 136, saa at Etaten den 1ste Januar 1841 bestod af 151 Officerer. — Vi skulle nu nærmere betragte denne Afgang og see hvad Indflydelse den, i Forbindelse med de da gjældende Regler for Etatens S sammensætning, øvede. Afgangen forarsagedes ved, at 86 Officerer døde, 24 afgik og 26 overgik i civilt Embede; det var en aarlig Afgang af $5\frac{1}{2}$ eller, i Procent af Corpsets Størrelse, $3,55\%$. Hvis det nu stedse havde været fra oven at Afgangen fandt Sted, vilde den i Sandhed have givet en ung Stand: i 15 Aar vilde man være gaaet igjennem Lieutenants-

klasserne, efter mindre end tyve Aars Tjeneste været virkelig Capitain, og i 27 à 28 Aar vilde Vandringen gennem alle Grader være tilendebragt; men saaledes var det naturligviis ikke. Afgangen greb ind i alle Klasser og tog meest paa de to subalterne Grader; thi af de Døde vare kun 41 og af de Afgaaede kun 14 Stabsofficerer, medens der døde 45 og afgik 36 subalterne. Det var da saa langt fra, at al Afgangen skaffede Avancement, at tvertimod Antallet af Forfremmelser til Capitainlieutenant ikke engang var halvt saa stort som Tallet paa samtlige døde og afgaaede Officerer. — Afgangen var ingenlunde jevn, men varierede fra 0 til 10 om Aaret; størst var den i Periodens første Halvdeel, nemlig 78 imod 58 i den sidste, hvilket væsentlig laae i en større Dødelighed, idet de første $12\frac{1}{2}$ Aar fremvise 51 Døde imod 35 i de sidste $12\frac{1}{2}$. Dødeligheden var størst i Aarene 1817, 19, 20, 21 og 33, medens slet Ingen døde i 1831 og 36; i Gjennemsnit var den $2,25\%$ aarlig. Af de 86, som døde, omkom de 9 ved ulykkelig Hændelse, og disse henhørte alle til de yngre Officerer; i det Hele var den gjennemsnittlige Dødsalder kun $45\frac{1}{2}$ Aar.

Denne Afgang og den nysnævnte Sammensætning af Etaten bevirkede, at der i hele Perioden forefaldt:

3	Avancem. til Admiral, eller gjennemsn.	1 hvert 8 Aar
7	— - Vice-Adm.	— 1 - $3\frac{1}{2}$ -
13	— - Contre-Adm.	— 1 - 2 -
24	— - Commandeur	— 1 hvert Aar
37	— - Cmd.-Capt.	— $1\frac{1}{2}$ - -
49	— - Capitain	— 2 - -
82	— - Capt.-Lieutn.	— $3\frac{1}{4}$ - -
og 110	— - Pr.-Lieutn.	— $4\frac{1}{2}$ - -

Med dette Avancement og den Afgang, der fandt Sted paa Veien gennem Klasserne, brugtes 17 à 18 Aar om at gaae Lieutenantsklasserne igjennem, 8—9 Aar om Capt.-Lieutn.-Klassen, 10—12 Aar om Capt.-Klassen og 6—8 Aar om Command.-Capt.-Klassen; men det er en

Selvfølge, at de store Variationer i Afgangen ogsaa frembragte Afvigelser heri. Den yngste Second-Lieutenant fra 1816 var ved Udgangen af Perioden naaet til at blive Nr. 5 af Capt.-Lieutn.; den yngste Premier-Lieutenant var blevet Nr. 7 af Capitainerne, den yngste Capt.-Lieutn. Nr. 2 af Cmd.-Capt. og den yngste Capitain var blevet Nr. 2 af Commandeurerne.

Vare nu disse Forfremmelser tilstrækkelige til at bevare Marinens Ungdom? Svaret herpaa vil vel tildeels afhænge af, hvilke Fordringer der stilles i saa Henseende, men vist er det, at Etaten i denne Periode blev endeel ældre. Skjøndt Reductionen i 1815 var gaaet igjennem alle Klasser, var dog Etaten ved den bleven meget forynget; ikke blot Middelalderen i de forskjellige Klasser var bragt ned, men Maximums- og Minimums-Alderen havde de fleste Steder tillige nærmet sig hinanden. Kun 4 Premier-Lieutn. vare over 30 Aar; kun 7 Capt.-Lieutn. vare over 35, og 9 vare under 30 Aar; 10 Capitainer vare under 40, o. s. fr. Saadanne Aldersforhold kunde ikke bevares ved den Afgang, der fandt Sted. Alderskortet vil vise, hvorledes Middel-Alderen steg især fra Capitains-Klassen nedad, og følgende lille Tabel vil yderligere vise, hvor meget ældre Etaten var bleven.

	1816.	1841.
Antallet af Officerer under 30 Aar	80	44
— - - mellem 30 og 40 -	35	39
— - - - 40 - 50 -	16	37
— - - - 50 - 60 -	13	19
— - - over 60 -	12	12

Og dog, naar man med vore nuværende Forhold i Mente seer paa Alderen i 1841, maa man kalde den daværende Etat ung; den ældste Command.-Capt. var kun lidet over den Alder, der er sat som Afskedigelsesalder for Capt.-Lieutenanter nu, den yngste Capitain var ikke saa gammel som en Lieutenant nu maa være, og Capt.-Lieutenanternes Middelalder var dengang omtrent

det, der nu er sat som yngste Grændse for denne Klasse. Om der da end allerede dengang var en kjendelig Tilbagegang, var den Intet imod, hvad den senere er bleven.

Ved Reductionen i 1841 blev der inddraget 5 Stabs-officeers- og 10 subalterne Officeers-Nummere, og det blev bestemt, at Etaten skulde bestaae af:

1	Vice-Admiral,
2	Contre-Admiraler,
6	Commandeurer,
7	Commandeurcapitainer,
14	Capitainer,
22	Capitainlieutenanter,
36	Premierlieutenanter,
36	Secondlieutenanter.

Ialt. . . 124 Officerer, foruden de 9, der vare ansatte i særlige Poster, og som vedbleve at staae udenfor Detaillen. Ved Overgangen inddroges tillige de overcomplete Numere, saa at der ialt afgik 22 Officerer, og da der senere paa Aaret endnu afgik een, bestod Etaten den 1ste Januar 1842 af 132 Officerer. I Perioden til 1ste Januar 1857 var Tilgangen ialt 70, Afgangen 65, saa at der ved Periodens Udløb var 137 Officerer.

Afgangen bevirkedes ved 33 Dødsfald, ved at 23 afgik og 9 overgik i civilt Embede, og denne Afgang var i flere Henseender forskjellig fra den i 1ste Periode og øvede derfor ogsaa en forskjellig Virkning.

For det Første var den ikke saa stor, ikke blot absolut, hvad man ikke kunde vente, da Corpsset var omtrent 20 Numere mindre, men ogsaa i Forhold til dets Størrelse, idet den kun var $3,2\frac{0}{10}$ aarlig. Dernæst ramte den forskjelligt; istedetfor at der i 1ste Periode var stærkest Afgang i de subalterne Klasser, var i denne det modsatte Tilfældet, saavel hvor det var Døden som Afskedigelse, der bevirkede den. Som ovenfor anført vare af de 136, der afgik i 1ste Periode, kun 5 Stabs-officerer og 81 Subalterne; men i denne udgik 36 Stabs-

officerer og kun 29 Subalterne. Endelig spillede Afskedigelse her en forholdsvis større Rolle: Døden gav kun den halve Afgang, istedetfor at den i Perioden 1816—41 foraarsagede meer end $\frac{2}{3}$ af Afgangen. Dødeligheden var altsaa mindre, nemlig kun $1,6 \frac{0}{100}$ aarlig (i 1ste Periode: $2,25 \frac{0}{100}$), og det endskjøndt Marinen i det Hele var ældre, og skjøndt, naar de Officerer, der faldt i 1849, regnes med blandt de ved ulykkelig Hændelse Omkomne, disses Tal udgjorde en større Deel af samtlige Døde end i 1ste Periode. Gjennemsnitsalderen af de Døde var gaaet op til $46\frac{3}{4}$ Aar. — Afgangen var ogsaa i denne Periode meget ujevn og varierede fra 0 (i 1845) til 9; den var i det Hele størst i Periodens sidste Halvdeel, skjøndt Krigstabet fandt Sted forinden. Dødeligheden var størst i 1849, nemlig 5, hvoraf 3 faldt, mindst i 45 og 54, da slet Ingen døde.

Den forskjellige Charakter, Afgangen havde fra den i tidligere Tid, foraarsagede at den, skjøndt i det Hele ringere, dog for flere af Marinens Klasser skaffede et livligere Avancement. Der forefaldt i disse 15 Aar:

4	Avancem. til Vice-Admiral,	eller omtr. 1	hvert 4 Aar
8	— - Contre-Admiral	- - 1	- 2 -
18	— - Commandeur	- - $1\frac{1}{5}$	hvert Aar
29	— - Cmd.-Capt.	- - 2	- -
38	— - Capitain	- - $2\frac{1}{2}$	- -
46	— - Capt.-Lieutn.	- - 3	- -
59	— - Pr.-Lieuten.	- - 4	- -

Ved at sammenligne denne Liste med den for første Periode, vil det sees, at Avancementet til Admiral omtrent har været lige hyppigt, at der er forefaldet forholdsvis flere Forfremmelser til de andre Stabsofficeersklasser, kun tre færre til Capit.-Lieutn., end det tidligere Forhold vilde have medført, men 7 færre til Premierlieutenant. De stedfundne Forfremmelser i Forbindelse med den Ordning, Corpsets Klasser havde, gjorde, at Lieutenantsgraderne kunde gennemgaaes i 18 à 19 Aar,

Capt.-Lieutn.-Klassen i 7 à 8 Aar, Capitains-Klassen lige-
saa hurtigt, og Cmd.-Capt.-Klassen i omtrent 6 Aar;
man var altsaa et Aarstid længere Lieutenant, noget
kortere Capt.-Lieutenant, og et Par Aar kortere Capi-
tain end forhen; og Forholdene vare saaledes i det Hele
gunstigere end i Tiden fra 1816—41; og det uagtet
Forholdet mellem Tallet i Stabsofficeers- og de subal-
terne Officeersklasser var lidt uheldigere. Man seer
deraf bedst, at det ikke saameget er den hele Afgangs
Størrelse som dens Fordeling, der har Betydning ved
Etatens Fornyelse. Til Trods for de i visse Henseender
heldigere Afgangsforhold vedblev dog Alderen at gaae
opad ogsaa i denne Periode. Reductionen i 1841 havde
grebet den ældre Halvdeel af Marinen stærkest, men
Middelalderen for de ældre Klasser var dog kun uvæsent-
lig forandret, hvorimod den for Capt.-Lieutn.-Klassen
var bragt næsten tre Aar ned, og for Premier-Lieute-
nanterne eet Aar. Til at holde saa lave Middelaldre var
den stedfundne Forfremmelse og Afgang langt fra til-
strækkelig; thi, forudsættes en Indtrædelsesalder i Marinen
af i Gjennemsnit 20 Aar, vilde det, for at en Middelalder
som den i 1842 kunde vedligeholdes, være nødvendigt
at gennemgaae Lieutenantsklasserne i omtrent 14 Aar,
at være virkelig Capitain efter 25 à 26 Aars Tjeneste,
og at gennemgaae Capitains- og Cmd.-Capitains-
klasserne respective i 5 à 6 og i et Par Aar. Med
andre Ord: Klassernes Middelaldre i 1842 svarede ikke
til Antallet i hver Klasse og til Omfanget af Forfrem-
melser og Afgang, undtagen i een, Capitains-Klassen,
og denne, der var steget jævnt i første Periode, holdt
sig derfor saa temmelig eens i anden. Men i de andre
Klasser maatte den stige, da man var for længe i
Lieutenants-Klasserne til at Capt.-Lieuten. kunde bevare
den lave Alder, ligesom man var for længe Cmd.-Capt.
til at holde knap fire Aars Forskjel i Middelalderen
mellem denne og Capitains-Klassen.

Vil man yderligere sammenligne Alderøn i 1842 med den i 1857, kan følgende lille Tabel være tjenlig:

	1842.	1857.
Officerer under 30 Aar	43	41
— mellem 30 og 40 -	37	33
— - 40 - 50 -	26	39
— - 50 - 60 -	15	18
— over 60 -	11	6

Det var altsaa især Aldersklassen 40—50, der var bleven forøget, hvorimod Antallet paa Officerer over 60 var gaaet betydeligt ned; Capt.-Lieutenanterne og Premier-Lieutenanterne vare med andre Ord blevne ældre, Capitainerne havde bevaret deres Alder, Admiraler og Commandeurer vare blevne yngre.

Ved Loven af 21de Juni 1856 forandredes Forholdene i en betydelig Grad. Den Tid, i hvilken denne Lov virkede, var saa kort, at paalidelige Resultater vanskeligt lade sig uddrage; men vi skulle dog fremdrage de tilsvarende Momenter til de, der ere meddeelte fra de tidligere Perioder. Vi gaæe kun fra 1ste April 1858, da Loven traadte i Kraft, til 1ste April 1864, altsaa 6 Aar.

Loven bestemte som bekendt:

1 Chef for Orlogs-Værftet,

1 Chef for Søofficeers-Corpsset,

26 Orlogs-Capitainer,

22 Capitain-Lieutenanter

og 72 Lieutenanter.

Ialt. . 122 Officerer foruden 3 Fagmænd. Det var for det effective Officeerscorps kun en Reduction af 2 Stabs-Officeers-Numere; men istedetfor at der hidtil havde været 9 udenfor Detaillen, af hvilke de Fleste vare Stabsofficerer, var der nu kun 3.

Den 1ste April 1858 var der, Værftets Directeurer iberegnete, 135 Officerer, altsaa 10 for mange; Tilgangen indtil 1ste April 1864 var 27, Afgangen 26, og Corpsset

talte saaledes den sidste Dato 136 Officerer. Afgangen stillede sig saaledes:

Døde	11 (o: aarlig 1.8 eller $1\frac{1}{3}$ pCt.)	hvoraf	4 Stabsoff.	og	7 subalt. Off.
Afgaaede	10 (o: — 1.7 — $1\frac{1}{4}$ —)	—	7	—	3 — —
do. t. c. Emb.	5 (o: — 0.8 — 0.6 —)	—	2	—	3 — —

Ialt . . . 26 (o: aarlig 4.3 eller 3.2 pCt.) hvoraf 13 Stabsoff. og 13 subalt. Off.

Her var altsaa, forskjellig fra de tidligere Perioder, Afgangen ligestor iblandt Stabsofficererne og de Yngre; den hele Afgang var i Forhold paa Størrelse med den i anden Periode, men den var her væsentlig foraarsaget ved Afskedigelser, medens Dødeligheden var forringet til $1\frac{1}{3}$ pCt. Afgangen frembyder ogsaa det mærkelige Træk, at Døden, der tidligere havde deelt nogenlunde lige mellem Ældre og Yngre, i denne Periode rasede stærkest blandt de Unge (6 af de Døde vare Lieutenanter og under 40 Aar) og dog omkom kun 1 ved ulykkelig Hændelse.

Da Corpset, som anført, var overtalligt i 1858, gavnede endeel af denne Afgang slet ikke Avancementet; skjøndt der saaledes afgik 13 Stabsofficerer, fandt der kun 9 Forfremmelser Sted til Orlogscapitain, og den hele Afgang gav kun 12 Forfremmelser til Capt.-Lieutenant, eller kun 2 aarligt. Corpsets forskjellige Sammensætning og Afgangens uheldige Fordeling mellem over- og underordnede Klasser bevirkede altsaa, at der med samme Procent Afgang var eet Avancement mindre hvert Aar baade til Capitain og til Capt.-Lieutn.; og tænker man sig Etaten levende hen en længere Tid med forholdsvis samme Afgang, fordeelt paa samme Maade, vilde der være krævet 22 à 24 Aar om at gaae Lieutenantsklassen igjennem, og 34 à 36 Aars Tjeneste for at blive Orlogscapitain, og Middelalderen for Lieutn. og Capt.-Lieutn. vilde være bleven respective 31 à 32 Aar og 48 à 50 Aar, medens den yngste Orlogscapitain gjennemsnitlig vilde have været 54 à 56 Aar gammel. Allerede i den korte Tid af sex Aar kan Tendensen til stigende Middelaldere spores, og som det vil sees af Alderskortet, er Forskjellen ikke mindre end 3 à 4 Aar. Loven fik dog ikke lang Tid at virke ufor-

styrret i; efter Krigen nødvendiggjorde Omstændighederne en yderligere Indskrækning af Officeerscorpset, og 13 Orlogscapitains-Numere bleve inddragne. At Avancementet herefter maatte blive endnu slettere og Alderen i Klasserne stige endnu mere, var klart, og kun den forholdsviis stærke Afgang i de tre sidste Aar, som har været for stor til at kunne ventes fortsat, har gjort, at Stigningen ikke allerede har været langt betydeligere. Men den har dog været betydelig nok; vi ere nu komne dertil, at vor yngste Capitain har den Alder, der var Middelalder for Commandeur Capitainerne i 1816, vor yngste Capt.-Lieutn. den, der var Middelalder for Capitainerne, vor ældste Lieutenant vilde dengang været kaldt en gammel virkelig Capitain, og vor ældste Capt.-Lieutn. er to Aar ældre, end den yngste Commandeur dengang var; kort sagt, Marinens Mellemlasser ere blevne omtrent 15 Aar ældre.

Det er da paa høie Tid at der bliver gjort Noget for at skabe bedre Tilstande, og det vil forhaabentlig heller ikke vare længe, før den nye Lov om Personellet vil blive endelig vedtaget og træde i Kraft. Om dens Bestemmelser ville være tilstrækkelige, er et andet Spørgsmaal; vi nære en beskeden Tvivl; thi Grundbetingelserne for et livligt Avancement og unge Aldre i Klasserne ere ikke heller der tilstede. Disse Betingelser ere, som det tydeligt fremgaaer af disse statistiske Momenter fra den svundne Tid: et passende Forhold mellem høiere og lavere Grader, og en rundelig Afgang, som maa være heldigt fordeelt mellem Ældre og Yngre; hvorhos endnu kan anføres, at jevne Forhold uden Spring kun kunne opnaaes ved en vis Størrelse af Etaten.

I Tiden fra 1816 til 41 var Forholdet mellem Stabs-officerer og Subalterne som 35 : 104 eller noget bedre, naar Hensyn tages til, at af de 9 Officerer udenfor Detaillen vare de Fleste af de ældre Klasser. Afgangen var 3.5 pCt., hvoraf 1.4 pCt. faldt paa Stabsofficererne og 2.1 pCt. paa de Subalterne. Corpsets Inddeling var

altsaa den gunstigste, den har været siden 1815, Afgangen var rigelig, men slet fordeelt, og Resultatet blev, at en stor Deel af den kun indirecte kom Avancementet tilgode, og at Etatens Klasser, navnlig Capitains- og Capt. Lieutn-Klasserne, ældedes ikke saa lidt.

Fra 1842—57 var Forholdet mellem Stabs- og subalterne Officerer som 30 : 94 eller, da de 9 endnu i denne Periode bevarede udenfor Detaillen, noget bedre; Afgangen 3.2 pCt., fordeelt med 1.7 pCt. paa de Ældre og 1.5 pCt. paa de Yngre. Etatens Inddeling var altsaa ugunstigere end i den 1ste Periode, Afgangen ringere, men bedre fordeelt, og Resultatet var, at Capitains Klassen bevarede sin Alder, medens Stigningen i Klasserne nedenfor var mindre end i 1ste Periode.

Fra 1858—64 var det tidnævnte Forhold som 28 : 94 uden Tillæg for Officerer udenfor Detaillen, Afgangen af samme Omfang som i 2den Periode, men deelt lige mellem Ældre og Yngre. Resultatet var slettere Avancement end nogensinde før; og en Stigning i alle Klassers Middelalder, som overgik hvad der tidligere havde været kjendt. Det maa dog her bemærkes, at da den Reduction, som var en Følge af Loven af 1856 ikke foretoges paa eengang, men gradviis, viste Lovens Virkninger sig uheldigere, end de rimeligviis ellers vilde have gjort, og som allerede tidligere er anført, er sex Aar en saa kort Tid at hente Data fra, at de ikke have den overbevisende Kraft, som naar de hentes fra en længere Periode.

Som den nye Lov foreligger, vil den give et Forhold mellem Stabsofficerer og Subalterne som 16 : 80 altsaa langt ugunstigere end i den gunstigste Periode, og der mangler saaledes ganske den ene Betingelse for at skabe Avancement. Det er da ogsaa i Erkjendelsen af at en saaledes sammensat Etat ikke kunde bevares tilstrækkelig ung uden andre Midler end de hidtil brugte, at Bestemmelser om Aldersgrændser og Valgforremmelser ere indsatte; men skjøndt disse vel kunne sikke imod de største Yderligheder, ere de, som de nu staae

i Loven, ikke fuldt betryggende. De kunne sikkre imod at faae Officerer over de fastsatte Aldersgrændser, men ikke imod at Mange i Klasserne ere nærmere den høieste end den laveste Alder, og de kunne ikke sikkre en rigtig Fordeling af Afgangen.

Især paa Grund af disse to nye Bestemmelser lader det sig ikke gjøre ved Hjælp af de Fortidens Erfaringer, som her ere meddeelte, at stille nogen Sandsynligheds-Beregning for, hvorledes Tilstanden vil blive i Fremtiden; men et Par Momenter kunne dog tjene til at belyse de nye Bestemmelsers Betydning.

Den Afgang, som finder Sted, kan deles i tre Slags: den, Døden bevirker, den, Individerne selv tage Initiativet til, og den, Regjeringen foranlediger. — Hvad Dødeligheden angaaer, har den, som viist, varieret fra $1\frac{1}{3}$ til $2\frac{1}{4}$ pCt., og undersøges den nøiere, viser det sig, at af de 130 Dødsfald, som indtraf i de omhandlede Perioder, ramte de 65 Mænd under 40 Aar, 24 døde i en Alder mellem 40 og 60 Aar, og 41 i en Alder af over 60. Heraf lader sig vel ikke drage nogen bestemt Slutning for Fremtiden, da forskjellige Factorer, som vi ikke kunne faae tilstrækkeligt oplyste, her komme i Betragtning; men med dette Forhold for Øie kan man ikke nære store Forventninger om Dødelighedens Indflydelse paa Avancementet; to Dødsfald aarligt vil være høit regnet, og det vil være heldigere for Avancementet, end man har Ret til at vente, om det ene af dem gjennemsnitlig vil falde paa Stabsofficererne og det andet deles lige mellem Capit.-Lieutenanter og Lieutenanter.

Med Hensyn til den øvrige Afgang vil det faae Betydning, at der for Fremtiden næppe vil være meer end høist otte civile Embeder, som kunne ventes besatte af Marinen, medens i de sidste 50 Aar nogle og tredive Embeder ere blevne givne til Søofficerer. Denne Art Afgang, som tidligere har været omtrent een aarlig, kan da kun blive høist ubetydelig. Den frivillige Afgang, som bevirkes ved, at en Officeer ønsker at træde over i privat

Virksomhed, vil som oftest finde Sted i en ung Alder og ikke komme Avancementet tilgode, og forsaavidt Sygdom eller Svagthed er Afskedigelses-Aarsagen, vil rimeligviis Bestemmelserne om Aldersgrændser føre til, at enten det er en Officeer, der selv ønsker Afsked, eller det er Bestyrelsen, der vil give den, vil man af Pensions-Hensyn afvente det Tidspunkt, da Aldersgrændsen naaes.

Selv om man da vil være sangvinsk, tør man ikke vente, at Dødeligheden og den frivillige Afgang i Forening vil skaffe meer end gjennemsnitlig een Forfremmelse aarlig til Stabsofficeer og $1\frac{3}{4}$ til Capitain-Lieutenant; og med behørigt Hensyn til den rimelige Afgang i Lieutenantsklassen vilde der da behøves 22 à 24 Aar til at blive Capitain-Lieutenant, og derefter endnu længere til at blive Orlogs-Capitain; naar man nu erindrer, at Indtrædelsesalderen i de faste Officeersnumere vil blive 23 à 24 Aar, kan man danne sig en Forestilling om den Betydning, Aldersgrændserne ville faae; men hvorledes de ville virke eller fordele Afgangen, vil forøvrigt for endeel beroe paa, hvorledes Retten til Valgforfremmelser benyttes.

Det vilde føre os for vidt, om vi vilde gaae dybere ind paa en Undersøgelse heraf. Saameget er klart, selv for en overfladisk Betragtning, at jo ældre Orlogs-Capitainerne vælges, desto større Virkning vil 65 Aars-Grændsen øve, eller rettere, desto hyppigere vil den komme til Anvendelse, og den i Forbindelse med Dødeligheden vilde mulig kunne bringe Tallet paa Forfremmelser til Stabsofficeer op til $1\frac{1}{2}$ om Aaret. Vælges de derimod i ung Alder, vil, selv om Afgangen i Klassen gennem en længere Aarrække stiller sig nogenledes eens, Forfremmelserne skee stødviis, og i de Aar, der ere knappe paa Forfremmelser, ville mange subalterne Officerer falde som Offre for Aldersgrændserne. Vælges Capitain-Lieutenanterne ældre, ville de have en i Forhold til Klassens Størrelse meget kort Tid at deeltage i Avancementet, og selv med $1\frac{1}{2}$ Forfremmelse for Klassen aarlig og en Afgang inden dens Grændser af $\frac{3}{4}$ om Aaret, vil dog Alders-

grændsen fjerne mindst een om Aaret, og Lieutenanterne ville i saa Fald faae god Udsigt til ikke at blive forulempede af deres Aldersgrændse. Vælges Capt.-Lieutenanterne derimod unge, vil en Deel af Afgangen blive lagt over paa Lieutenanterne.

Det er derfor vi ikke kunne betragte de nu bestemte Aldersgrændser for fuldt betryggende, da de, saavidt vi kunne skjønne, ville fordele Afgangen uheldigt og ikke sikre imod en meget høj Middelalder i den eneste Stabs-officeersklasse, en Middelalder højere end Commandeurnernes fra 1816, medens Middelalderen for Capt.-Lieutenanterne langt vil komme til at overstige Capitainernes fra hiin Tid*).

Ligeoverfor den nye Ordning, som forestaaer, er der endnu een Bemærkning, vi troe at maatte gjøre. Ved at see paa Etatens Udvikling fra 1858—64, kan man ikke undgaae at lægge Mærke til den sørgelige Indflydelse, det havde, at den Forandring, Loven af 1856 indførte, ikke ledsagedes af en Reduction. Men tænkes den nye Lov gennemført paa samme Maade, og den nuværende Etat uden videre indeelt efter de nye Rammer, saa vil Virkningen næppe blive mindre sørgelig; thi om fem Aar, naar Loven skal revideres, ville kun to Orlogs-Capitainer men ti Capt.-Lieutenanter være over Aldersgrændserne. Der maa heri ligge en alvorlig Opfordring for Bestyrelsen til at overveie, om der ikke er Grund til ved extraordinaire Midler at sikre sig imod, ved dette Misforhold at tabe Kræfter, der nødig burde tabes.

*) Da den ældre Admiral Steen Bille gjorde sit Togt imod Tripolis, var han 46 Aar gammel; da Jessen kjæmpede ved Sjællands Odde, var han 44 Aar; nu og i Fremtiden vil man først i denne Alder kunne vente Commandoen af en Skonnert. Og man behøver end ikke at gaae saa langt tilbage i Tiden for at finde uheldige Modsætninger; thi Marinens nuværende Senior var Eskadrechef i sit 51de Aar, en Alder, som vil blive almindelig for en Corvetchef eller Næstcommanderende i en Fregat.

Den engelske og franske transatlantiske Postdampskibsfart*).

Det er den engelske Regjering, der har Æren af at være den første, der har bragt den regelmæssige, hurtige og sikre transatlantiske Postdampskibsfart igang. De vidtudstrakte Colonier gjorde saadanne Forbindelser ønskelige baade i politisk og kommerciel Retning. Regjeringens og det Offentliges Interesser mødte hinanden i dette Punkt, thi paa samme Tid, som Regjeringen kunde have Fordeel af sine Depeschers hurtige og sikre Besørgelse, havde det stigende Samkvem mellem Moderlandet og de transatlantiske Besiddelser den største Interesse i den billigst mulige Porto. Regjeringen sluttede derfor Contracter med store Firmaer, dels ved Licitation, dels ved directe Henvendelse, for gennem et Tilskud af Statskassen at faae disse til at holde bestemte Postlinier med et bestemt Antal Reiser, bestemt Hurtighed o. s. v. Nordamerika og Frankrig fulgte senere Englands Exempel, men ifølge de franske maritime Forholds Natur, henvendte Regjeringen sig altid her directe til de Selskaber, den ønskede at træde i Forbindelse med**).

*) Efter Navigation à vapeur transocéanique, par Eugène Flachet, ingénieur.

***) En kortere Postlinie, som den franske Regjering tidligere holdt udelukkende ved egne Skibe, kostede betydeligt mere end Statskassens Tilskud til et Compagni, der senere overtog Linien.

Person- og Godstrafiken ere stegne i betydelig Grad ved denne regelmæssige, under Regjeringens Control staaende Skibsfart, og Brevportoer er voxet saameget, at den for Englands Vedkommende paa flere Linier næsten betaler Statskassens Tilskud. Enkelte mene derfor, at Tilskuddet bør ophøre, og et Udtryk for denne Mening finder man i Afslutningen af Contracter for meget kort Aaremaal, en Fremgangsmaade, der til en vis Grad har viist sig forkastelig, da den lamner og hemmer nogle engelske Compagniers Foretagelsesaaend. Paa samme Tid følger Frankrig ikke et lignende System, men ved rimelige Contracter holder den franske Regjering Compagnierne oppe, der fra franske Havne besørge Posten med Skibe, som i Hurtighed og øvrige Egenskaber komme nær op til de engelske Postskibe, der for Øieblikket ligesom staae i Stampe som Følge af den Usikkerhed, hvori Regjeringen lader Compagnierne svæve angaaende Contracternes Fornyelse.

De store Postdampskibs Compagnier, vi i det Følgende skulle beskæftige os med, ere: de engelske Cunard (England — Nordamerika), Royal mail steam packet (England — Vestindien, Brasilien), Peninsular and oriental (England — Suez — Ostindien — China — Australien) og de franske Messageries Impériales (Frankrig — Brasilien, — Suez — Ostindien — China — Japan) og générale transatlantique (Frankrig — Nordamerika — Mexico) Compagnier, og forat give et Begreb om disse Foretagenders Størrelse, ville vi anføre, at de nævnte Compagniers Skibe have en Værdi af ikke mindre end omtrent 120 Millioner Rigsdaler.

Følgende Linier ville om de nævnte Postlinier i flere Retninger give nærmere Oplysninger, der gaae til ind i Aaret 1866.

Vi skulle først berøre den Hurtighed, hvormed de store Strækninger over Oceanerne tilbagelægges, og Linierne mellem Europa og New-York indtage her den

fornemste Rang, da den contractmæssige Fart er 11,5 Quartmiil i Timen, en Fart, der ofte naaer op til 13. Det engelske Hjulskib, »Scotia«, som skal blive nærmere omtalt, har i over 4 Aar faret med en Gjennemsnitsfart af 12,32; Hjulskibet »Persia« holder 11,78, Skrueskibene »China« og »Australasian« 11,52, og nogle nye franske Skrueskibe »Péreire« og »Ville de Paris« staae kun lidet tilbage for »Scotia«.

Følgende Tabel giver Hastigheden for de hurtigste engelske Postskibe fra 1862—1866, Januar incl. Imellem New-York og Queenstown er 2848 Quartmiil. Skibene tilhøre alle »Cunard« Compagniet.

	»China«		»Australasian«		»Scotia«		»Persia«	
	Fart	Antal Reiser	Fart	Antal Reiser	Fart	Antal Reiser	Fart	Antal Reiser
1862	10,86	6	11,59	8	11,89	12	11,55	12
1863	11,75	11	—	—	11,85	9	11,38	13
1864	11,56	10	11,87	13	12,73	12	11,23	11
1865	11,94	5	11,46	8	12,33	13	11,87	12
Januar 1866			11,22	2	12,60	1		
Gjennemsnitsfart	11,52	32	11,53	31	12,32	47	11,78	48

Blandt Hjulskibet »Scotias« 47 Reiser ere de 2 med 14,46 Miils Fart, 1 med 14,18, 14 med mellem 13—13,50, 15 med mellem 12—13, 10 med mellem 11—12, 1 med mellem 10—11, 2 med mellem 9—10, 2 med mellem 8—9. Blandt Skrueskibet »Chinas« 32 Reiser ere 5 med mellem 13—13,50, 7 med mellem 12—13, 7 med mellem 11—12, 7 med mellem 10—11, 5 med mellem 9—10, 1 med mellem 8—9*).

*) Det hurtigste danske Postdampskib er Hjulskibet »Freia«; paa Routen Korsør — Kiel har dette Skib i fire paa hinanden følgende Maaneder efterat have været i Dok gjennemsnitlig holdt: 12,7, 12,5, 12,2 og 11,9 Miils Fart; man vil erindre, at Reisen kun varer nogle Timer.

Efter New-York kommer i Hastighed de engelske Postlinier paa Vestindien og Brasilien. Den reglementerede Fart til St. Thomas er nemlig 10, og 9,5 til Brasilien, men de hurtigste Skibe holde 10,60 til Vestindien og 10,50 til Brasilien; den almindelige Hastighed paa St. Thomas er 10,33, paa Brasilien 9,8. Den franske Regjering forlanger 10,50 til Mexico og Aspinwall, og denne Fart overskrides ikke Lidet.

I tredje Rang kommer Linierne i Ostindien med 9,5—10 Miils Fart, som »Messagéries Impériales« Skibe langt overgaae. Endelig fordres paa Linien til Australien over Cap en lidt mindre Fart (et nyligt oprettet Compagnie holder Linien Panama — New-Zeeland — Australien med 10 Miils Fart).

Paa disse forskjellige Linier ere de længste Reiser i Søen, uden at Skibene stoppe for at indtage Kul og Provisioner, følgende*):

I Linien paa Australien	fra Cap til King Georges Sound	4000 Quartmiil.
I » » Antillerne	» Southhampton til St. Thomas	3630 »
I » » Australien	» Point de Galle til King Georges Sound	3295 »
I » » Nord-Amerika	» Liverpool til New-York	3046 »

New-York Linien er den, som for at opnaae den store Hastighed, bruger de største og kraftigste Skibe fra 750—1400 Hestekraft med 3—4000 tons Drægtighed (Maskinrummet iberegnet). Skrueskibene, der forholdsviis bruge mindre Kul end Hjulskibene, kjæmpe her med disse om Prisen i Hurtighed. Hurtigst er Hjulskibet »Scotia«, saa kommer to franske Skrueskibe, derpaa et engelsk Hjulskib, derpaa to engelske og et fransk Skrueskib og endelig et fransk Hjulskib; de franske Skibe tilhøre Compagnie générale transatlantique.

*) Paa Linien Panama — Australien er den største Distance 6000 Quartmiil.

Paa Linierne til Central- og Sydamerika staae 11 Hjulskeibe i Hastighed foran 9 Skrueskeibe.

Inden vi gaae videre, ville vi give nogle enkelte Data angaaende New-York Liniens Skibe, der er Typer paa Nutidens prægigste Postdampere. Jern-Hjulskeibet »Scotia«, 4050 tons er 376 danske Fod langt, 72 Fod bredt over Hjulskasserne, Skibets Brede 45 Fod; det har kostet 1,650,000 Rigsdaler dansk; der er 288 Senge ombord; Spisesalene ere $7\frac{1}{2}$ Fod høie, anbragte under Ruf paa Dækket, og 300 Reisende kunne sidde tilbords paa eengang; Salonen agter er 58 Fod lang; Salonen for er $42\frac{1}{2}$ lang. Udrustningen er i enhver Henseende luxuriøs, og de største Hensyn tages til Passagerernes Bequemmelighed. Det nye franske Hjulskeib »Napoléon III«, det sidste i Rækken i Hastighed af de ovenanførte Skibe, skjøndt det holder 11.50 Miils Fart, er 4024 tons, 342 Fod langt, 43 Fod bredt. De efter »Scotia« hurtigste Skibe ere de franske Skrueskeibe »Péireire« og »Ville de Paris«, 3227 tons, 350 Fod lange, 41 Fod brede; disse Skibe have 284 Sengesteder til 1ste Klasse Passagerer, 104 til 2den Klasse og 32 til 3die Klasse. Tager man Kulforbruget som Maal for Maskinernes Kraft, vil 200 Pd. Kul forbrugt i 24 Timer meget nær være Udtrykket for een nominel Hestekraft. »Scotia« bliver da paa 1400 Hestekraft, da den bruger 140 tons i 24 Timer, »Péireire« og »Ville de Paris« 820 Hestekraft med 82 tons Kulforbrug; »Persia«, 1300 Hestekraft og »Napoléon III« 1100 Hestekraft. Skruemaskinerne have en afgjort Overlegenhed over Hjulmaskinerne, begrundet i de førstes større Simpelt, Overhedningsapparater, Damptrøier om Cyllindrene og Overfladecondensatorer.

Kulforbruget for to store, lige drægtige Skibe, hvoraf det ene gennemsnitlig gjør 12, det andet 9,5 Miils Fart afvexler fra 50—140 tons i 24 Timer, naar man sammenligner Emigrantskrueskeibene og Hjulskeibe som »Scotia« og fra 50—80 tons, naar blot Skrueskeibene sammen-

lignes. Rumfanget af Kulkasser og Maskiner i Skibe med 12 og med 9,5 Miils Fart forholder sig som 3 : 2.

Efterfølgende Tal angive paa en slaende Maade Forskjellen mellem enkelte Vægtforhold i det hurtigste Hjulskeib »Scotia« og i de nyeste Skrueskeibe.

	Scotia.	Nyeste Skrueskeib.
Skroget fuldt færdigt . veier	2900 tons	3297 tons.
Vandet i Kjederne	180 "	132 "
Hele Maskinen	1300 "	603 "
Kulbeholdningen	1600 "	1100 "
Vandkasserne	51 "	51 "
Provianten	51 "	51 "
Passagerer og Gods	518 "	915 "
I Alt	6600 tons	5250 tons.

Hastigheden virker saaledes betydeligt paa Skibets Størrelse, Vægt og Kulforbrug.

Fra 1841—62 brugte Cunard udelukkende Hjulskeibe, og det var Frygten for at miste Privilegiet, da det skulde fornyes, der ledede til de prægtige Hjulskeibe »Persias« »Scotias« Bygning, men et andet Compagnies — Inmann's — heldige Skrueskeibe, der ere fra 18—2500 tons drægtige paa 300—500 Hestekraft med en Fart mellem 8,5 og 10,5, og som aarlig befordre 120—140,000 Udvandrere paa samme Tid, som de føre meget Gods med sig, tvang Cunard til at indføre fortrinlige og fordeelagtige Skrueskeibe for 1ste og 2den Klasse Passagerer. Disse Skibe ere mindre end de store Hjulskeibe og gjøre 11,50 Miils Fart.

Det er ikke alene Reisens Længde, der betinger de store Skibe, der fare paa New-York, men stor Hastighed fordrer stor Maskinkraft og denne igjen Plads til mange Kul. Skrueskeibene kunne nøies med mindre Kul; Rum til Gods og til de mange Passagerer, hvis Fordringer til rummelige Kahytter, Lys, Ventilation og Bequemmelig-

heder stadigt voxer, gjøre ogsaa Skrueskibene mere anvendelige*).

Indtil Aaret 1860 vilde den offentlige Mening kun vide af Hjulskibe som Passageerskibe. Deels vare disse Skrueskibene overlegne i Hurtighed og fri for Rystelse, deels frygtede mange Reisende for, at Skrueskibenes Seilevne skulde gjøre Capitainerne mere tilbøielige til at seile og gaae ud af Cours.

To forskjellige Router følges til Nord-Amerika: den ene over Cork, Cap Race og Halifax møder Taage og Iis og er den farligste, men Afstanden mellem den gamle og den nye Verdensdeel er her kun 1690 Quartmiil istedetfor de 2848 Quartmiil, der, som vi have seet, udgjøre den sydligere beliggende og sikkrere Afstand mellem New-York og Queenstown.

Farten paa Nord-Amerika har viist, at mindre Skibe ere forholdsvis dyrere end de store. Drægtigheden er i 24 Aar voxet fra 1420 til 4000 tons, Hastigheden fra 8,8 til 12,32, Hestekraften fra 400 til 1000 (i Virkeligheden til 1400) og Kulforsyningen for hver Reise fra 600—1600 tons.

Trafiken mellem de to Verdensdele har skabt følgende tre Slags Skibe, bestemte til:

- 1) Transport af Breve og Passagerer, der betale godt; disse Skibe, der kun tage ringe Ladning, ere Hjuls- og Skrueskibe af 700—1400 Hestekraft.
- 2) Transport af Breve, Passagerer af alle Klasser og Udvandrere; disse Skibe, der tage stor Ladning, ere Skrueskibe af 350—500 Hestekraft.
- 3) Transport af 3die Klasse Passagerer; disse Skibe, der tage meget stor Ladning, ere Skrueskibe af 150—300 Hestekraft.

*) De forenede Stater synes bestemte paa vedblivende at bruge Hjulskibe baade i Atlanterhavet og det stille Hav.

Den første Klasse Skibe befarer Oceanet med 900—1600 tons Kulforraad; den anden med 700—800 tons; den sidste med 400, høist 600 tons.

Antallet af aarlige Reiser paa New-York Linien har oversteget Dagenes Antal*). Inmanns Skrueskibe paa 300—450 Hestekraft gjøre saaledes alene aarlig over 100 Reiser med 9,0 Miils Gjennemsnitsfart. Dette Compagni besørger 2den Klasse Passagerer, Udvandrere og Gods og vil sætte kraftigere og større Skibe paa 500 Hestekraft, der skulle holde 11,4 Miils Fart, i Gang.

Cunard Compagniets (oprettet 1838) Hovedlinier paa New-York og Boston staae i Forbindelse med Bilinierne paa Bermudas, Nassau, St. Thomas og New-Foundland.

I 25 Aar have dets Skibe aldrig svigtet nogen Reise; intet Brev, intet Skib er gaaet tabt paa 2040 Farter over Oceanet.

Compagniet eier 8 Hjulskibe (6 af disse ere ældre Træskibe) og 4 Skrueskibe til en samlet Værdi af omtrent 11½ Millioner Rigsdaler. »Persia» og »Scotia» ere, efter »Great Eastern» Oceanets største og hurtigste Postskibe. For Postens Besørgelse betaler Regjeringen omtrent 1½ Million Rigsdaler.

*) Regelmæssigt gjøres aarlig paa New-York Linien følgende Reiser:
Cunard (engelsk Post) pr. Liverpool 52 Reiser, foruden 26 frem og tilbage paa Boston.

Compagnie générale atlantique	
(fransk Post) Havre, Brest . . .	52 •
Inmann (amerikansk Post) Liverpool	104 •
North German Lloyd (amerikansk Post) Bremen, Southampton . .	52 •
Hamburg and American Cp (amerikansk Post) Hamborg, Southampton	26 •

I Alt . . . 286 Reiser over Atlanterhavet.

Skibenes Hastighed er tiltagen efter følgende Maalestok :

I Aaret 1840 var Farten	8,8	Mill.
” 1842 ” ”	9,8	”
” 1848 ” ”	10,3	”
” 1849 ” ”	10,75	”
” 1852 ” ”	11,37	”
1862 og senere ” ”	12,32	”

Compagnie générale transatlantique besørger foruden New-York Linien, Routen paa Mexico over St. Thomas med Bilinier. Den forlangte Hastighed af 10,5 overskrides ofte. Regjeringen betaler over $3\frac{1}{3}$ Million Rigsdaler.

New-York Linien besørges af 2 Hjul- og 3 Skrueskibe, som vi i det Foregaaende af og til have omtalt. Paa Vestindien — Mexico med Bilinier fare 8 Hjulskibe, hvoraf de 6 à 850 Hestekraft og 8 større Skrueskibe.

Den engelske Regjering betaler paa New-York Linien 5 Rigsdaler pr. Quartmil; den franske næsten en halv Gang mere. Paa Ostindien betalte England først over 9 Rigsdaler, senere $5\frac{1}{2}$ Rigsdaler og nu kun henved 2 Rigsdaler pr. Quartmil. Iøvrigt henviser vi til følgende Tabel:

	Reglementeret Fart.	Priis pr. Quartmil.	
		England.	Frankrig.
Europa — forenede Stater	11,5	omtr. 5 Rd.	$6\frac{3}{4}$ Rd. dansk.
” mexicanske Bugt	10,5	” $4\frac{1}{2}$ ”	$6\frac{3}{4}$ ” ”
” Brasilien	9,5	” 2 ”	$4\frac{2}{3}$ ” ”
” Ostindien	9,5	” 2 ”	” ”
Ostindien — Australien	9,5	” $8\frac{1}{2}$ ”	” ”

Det store Royal Mail steam packet company gjør aarlig fra Southhampton til St. Thomas 24 Reiser frem og tilbage med en Gjennemsnitsfart af 10,5, og 12 Reiser paa Rio med en Gjennemsnitsfart af $9\frac{1}{2}$; desuden holder Compagniet de vestindiske Bilinier. I 1844 var den reglementerede Hastighed paa St. Thomas kun 8. Skibene tilbagelægge aarlig 509,412 Quartmil.

Tre Slags Skibe ere paa denne Route fulgte paa hinanden i Løbet af 23 Aar. Først Træhjulskebe paa 400 Hestekraft og 1800 tons Drægtighed, derpaa ligeledes Træhjulskebe, men større, og endelig Jernhjul- og Skrueskibe af 800 Hestekraft og 3300 tons Drægtighed, saa man seer, at heller ikke her have Skrueskibene faaet Bugt med Hjulskibene.

Compagniet eier 19 Skibe, hvoraf 14 Hjul- og 5 Skrueskibe med 9,390 Hestekraft og 33,362 tons Drægtighed til en Værdi af omtrent $17\frac{1}{2}$ Millioner Rigsdaler.

Saa heldigt som Cunard Compagniet har Royal mail ikke været, da det ved Stranding har mistet 8 Træskibe à 400 Hestekraft, fra 1800—1880 tons drægtige, og 2 Jernskibe paa 764 og 800 Hestekraft af 3300 og 2567 tons Drægtighed, og endelig strandede et Dampskibsskrog af 2250 tons Størrelse, da det efter Afløbning skulde slæbes hen til det Sted, hvor Maskinen skulde isættes.

Fra Southhampton til Rio varer Reisen $26\frac{1}{4}$ Døgn med 9,5 Miils Fart. Distancen er 5,166 Quartmil, men der stoppes i Lissabon, ved St. Vincent, Pernambuco og Bahia, og der bliver 3 Gange fyldt Kul; det længste Stræk i Søen er 8 Dage 19 Timer, og Opholdet i Havn varer i Alt 3 Dage 7 Timer.

En stor Hjulpaket koster paa St. Thomas $17\frac{1}{2}$ Rigsdaler pr. Quartmil; gjennemsnitlig bliver Prisen dog kun $11\frac{3}{4}$ Rigsdaler, hvoraf Regjeringen altsaa betaler $\frac{1}{3}$.

Det franske Compagnie des messageries impériales (oprettet 1852) er efterhaanden fra kun at besørge Middelhavs- og Sortehavslinierne i sin Virksomhed blevet udvidet til Brasilien, la Plata, Ostindien, China og Japan. Regjeringens Tilskud er næsten 5 Millioner Rigsdaler. Compagniets uhyre Materiel bestaaer af 63 Skibe af 18,640 Hestekraft og 112,146 tons Drægtighed til en Værdi af $29\frac{1}{3}$ Millioner Rigsdaler. Skibene tilbagelægge aarlig 1,396,746 Quartmil. Den brasilianske Fart blev overtaget 1860, den ostindisk-chinesiske i Slutningen af

1863. Den reglementerede Fart paa Brasilien er 9,5, men Concurrencen med England forøger stadigt Hastigheden. Den samme Fart fordres paa de ostindisk-chinesiske Hovedlinier og bliver ogsaa der betydeligt overskreden; Skrueskibe anvendes udelukkende her.

Det engelske Peninsular and Oriental steam packet company besøger Linierne over Suez til Ostindien*), China og Australien med 53 Skibe, hvoraf 9 Hjulskibe (4 er Træ) og 44 Jernskrueskibe, paa 19,510 Hestekraft og 84,472 tons Drægtighed til en Værdi af 23½ Millioner Rigsdaler. Det aarlige Kulforbrug koster ikke mindre end 7 Millioner Rigsdaler. De fordrede 9,5 Miils Fart overskrides ikke Lidet. I den ostindiske Fart anvender dette Compagni, i Lighed med det franske, der holder Linierne sammesteds, kun Jernskrueskibe; 7 af de kraftigste med fra 450 til 630 Hestekraft og 1982 til 2440 tons Drægtighed bruges mellem Suez og Calcutta.

Imellem Europa og Nordamerika er Persontaxten, derunder indbefattet Kost, Lægemidler o. s. v.

Klasse.	Compagnie générale transatlantique.			
	Cunard.	Inmann.	Bremerskibe.	
1ste omtr.	245	230	195	180 Rd. dansk.
2den "	140	160	160	135 " "
3die "	105	-	140	-
Udvandrerer "	-	-	70	70 " "

Compagnie des messageries Impériales.

1ste Klasse	Kahyt med 1 Sengested	omtr.	fra Bordeaux	fra Marseille	fra Marseille	
			til Rio	til Calcutta.	til Shanghai.	
2den	"	"	2 Sengesteder	395	1050	1400 "
3die	"	"	4	305	745	1094 "
4de	Mellemdæk	"		140	430	640 "

Et Par Ord om Kulpriserne paa de forskjellige Steder af Jordkloden, hvor Paketskibene fylde Kul, ville uden tvivl være paa rette Sted her.

*) En directe Postforbindelse mellem England-Australien finder ogsaa Sted.

Næsten overalt, hvor Kul bruges til Brændsel i Dampskibe, er det engelske Kul paa Grund af disses lave Priis, der fornemmelig er en Følge af de engelske Kulleiers beqvemme Beliggenhed for Udførsel. Heraf følger, at de talrige Skibe, der tilføre England den store Mængde Produkter gjennem den transatlantiske Skibsfart, for en stor Deel tage Kullast som Retourladning. Nordamerika, hvis Kulleier ere de meest udstrakte i Verden, vil uden tvivl snart komme med i denne Retning. De engelske Dampskibskul koste omtrent fra 3½ til henimod 5 Rigsdaler pr. ton ved Gruberne, 5¼ Rigsdaler ombord i Skib i engelsk Havn, 8¾ Rigsdaler i fransk Havn ved Atlanterhavet, 10½ Rigsdaler i Middelhavet, 15¾ Rigsdaler i Vestindien, Calcutta og Singapore, 17½ Rigsdaler paa Ceylon, 20 Rigsdaler i Hong-Kong og endelig 24½ Rigsdaler i Adén eller omtrent 7 Gange mere end i England.

Af Kul, som maae betragtes næsten udelukkende anvendte til Dampskibskul, udførte England i 1864:

til Australien	14,728 tons.
» Ostindien	542,032 "
» Vestindien	529,361 "
» Nordamerika	334,354 "
» Sydamerika	415,203 "
» Azorerne, Canariske Øer } . .	40,755 "
» Madeira } . .	
» Ny-Zeeland	5,356 "
I Alt	1,881,759 tons.

De nordamerikanske Havne forsynes fornemmelig med Landets egne Kul. Her kostede Kullene i 1861 ved Gruberne 4¾ Rigsdaler pr. ton, 7½ til 7¾ Rigsdaler i Philadelphia og 8¾ Rigsdaler i New-York; under Krigen steg Prisen til 17½ à 19 Rigsdaler.

Sverrigs og Norges Navigationsskoler*).

Meddeelt af Inspecteur Schwartz.

I Sverrig ere Navigationsskoler oprettede i Stockholm, Carlshamn, Malmø, Gøtheborg, Gefle, Kalmar, Westervik, Hernösand og Wisby. Skolelocalerne med passende Bøliger for Skoleforstanderne ere byggede af Communerne, men alle de med Skolernes Drift forbundne Udgifter afholdes af Staten.

Overopsigten med Skolerne har »Kongl. Maj:ts och Rikets Commerce-Collegium«, men det nærmeste Tilsyn med hver enkelt Skole føres af en Styrelse, som bestaaer af mindst 4 og høiest 8 Medlemmer, valgte paa 2 Aar af »Stadsfullmäktige« i den By, hvori Skolen er.

Over alle Skoler er ansat en Inspecteur. Han har at vaage over Underviisningens behørig Gang og give de Forskrifter, som ere nødvendige, for at der kan være Enhed saavel i Underviisningen som i Examinationen.

*) Da Spørgsmaalet om en Omordning af Navigations-Underviisningen og Styrmands-Examen alt i længere Tid har staaet paa Dagsordenen herhjemme og vistnok snart vil blive bragt til Forhandling i Rigsdagen, have vi troet, at ovenstaaende Fremstilling af disse Forholds Ordning i Sverrig og Norge kunde interessere. Som det vil sees, indlader den sig ikke paa at paa- vise, hvad der fortjener Efterlignelse, og hvad ikke; men er kun hensat til Overveielse. Vi behøve næppe at udtale, at vi gjerne skulle indrømme Plads for dem, der maatte ønske her i Tidsskriftet nærmere at drøfte Sagen.

Red.

Skolens første Lærer er tillige Skolens Forstander og har kongelig Udnævnelse, de øvrige Lærere udnævnes af »Commerce-Collegiet«.

Hver Skole er deelt i 3 Afdelinger. I den første Afdeling optages de Elever, som forberede sig til Examen for »styrmän af andra klassen«; den stiller som Betingelse for Optagelsen, at Vedkommende har fyldt sit fjortende Aar, i mindst eet Aar har faret tilsøes, kan skrive læseligt og nogenlunde feilfrit efter Dictat, og kan regne de fire Species med hele Tal og Decimaler. Den anden Afdeling optager de Elever, som forberede sig til Examen for »styrmän af första klassen« eller »sjökaptener af andra klassen« og stiller som Betingelse for Optagelsen, at Vedkommende i mindst to Aar har været tilsøes og enten har underkastet sig den første Examen eller ved en Prøve godtgjør at have de Kundskaber, som læres i første Afdeling. Den tredje Afdeling endelig optager de Elever, som forberede sig til Examen for »sjökaptener af första klassen« og stiller som Betingelse for Optagelsen, at Vedkommende i mindst tre Aar har været tilsøes, og at han enten har underkastet sig den anden Examen eller ved at blive prøvet godtgjør at have de Kundskaber, som læres i anden Afdeling.

I Indskrivningspenge erlægger hver Elev, i Skolens første Afdeling 3 R:dr., i Skolens anden Afdeling 6 R:dr., og i Skolens tredje Afdeling 12 R:dr. Rmt. Nogen anden Afgift gives ikke hverken for Underviisningen eller for Examens Afholdelse, dog maae Eleverne selv forsyne sig med de nødvendige Bøger og Skrivematerialier.

Skoleaaret begynder den første Søgnedag i October Maaned og gaaer med 6 Timers daglig Underviisning til Slutningen af Marts, hvorefter Tiden anvendes til at prøve Eleverne til forestaaende Examen.

Examen afholdes een Gang aarlig ved hver Skole og falder enten i Slutningen af April eller i Mai. Af »Commerce-Collegiet« bestemmes ved hvert Aars Be-

gyndelse, paa Navigationsskole-Inspecteurens Forslag, ved hvilke Skoler han selv skal forrette Examen, og Tiden naar disse skulle afholdes. Ved de øvrige Skoler bestemmes Tiden for Examen af Skolebestyrelsen i Samraad med Skoleforstanderen. Naar i sidste Tilfælde Examenstiden er bestemt, som maa skee senest 6 Uger før første Examensdag, andrages der hos den Øverstbefalende ved nærmeste »station eller depôt af Kongl. Maj:ts Flotta« om at faae tilforordnet en Examinator i Navigationsskole-Inspecteurens Sted.

Examen er offentlig og afholdes i Skolebestyrelsens Nærværelse af Navigationsskole-Inspecteuren (eller den i hans Sted tilfornordnede Officeer) og Skoleforstanderen.

Fordringerne ved „Examen för styrmän af andra klassen“ omfatte:

Arithmetik: de fire Regningsarter i hele Tal og Brøk; fuldstændig Behandling af Decimalbrøk; kort Begreb om Proportionslæren og dens Anvendelse paa Reguladetri;

Geometri: rette Liniers, Vinklers, Trianglers, Parallelogrammers og Cirklens væsentligste Egenskaber med Beviis; Udregning af retlinede Planfigurers Areal og plan-sidede Figurers Cubikindhold;

Navigation: Definitioner; Jordens Størrelse og Form samt de Punkter og Cirkler, man har tænkt sig paa den; Loggens, Loddets og Compassets Indretning og Brug; Courssætning og Sammenkobling; Bestikkets Udregning og Føring i Kortet; Logbogens Føring; Octantens Undersøgelse og Brug; Bestemmelse af Bredden ved Solens eller en Stjernes Meridianhøide.

Enhver, som har bestaaet denne Examen, har Ret til at fare som Understyrmand paa et hvilket som helst Farvand, eller som Overstyrmand paa et begrændset Farvand.

Fordringerne ved „Examen för styrmän af första klassen eller sjökaptener af andra klassen“ omfatte:

Arithmetik: Algebraens første Elementer; Potens og Rod; Newtons Binomialformel; Opstilling og Løsning af lettere numeriske Ligninger af første og anden Grad, de første endog med flere Ubekjendte; Algebraens Anvendelse paa lettere geometriske Problemer; Proportionslæren nogenlunde fuldstændig; Logarithmers Egenskaber og Brug; Handels- og Vexelregning; noget Kjendskab til de almindeligst forekommende Maal-, Vægt- og Møntsystemer;

Geometri: Plangeometriens og Stereometriens Elementer; Udregning af Legemers Areal og Cubikindhold;

Trigonometri: plan og sphærisk Trigonometri;

Navigation: fuldstændigt Kjendskab til Bestikføring; Søkortets Construction og Brug; noget Kjendskab til Climater, Vinde og Havstrømninger, om Localmisviisningens Bestemmelse, om Jordmagnetismen samt om Barometret og Thermometret;

Astronomi: Definitioner, Jordens daglige og aarlige Bevægelse; Aarstidernes Vexling; Grundlaget for Tidens Inddeling og Tidsregningen; Begreb om Refraction og Parallax; Maanens Phaser og det Væsentligste af dens Bevægelser og Formærkelser; Kjendskab til Reflectionsinstrumenterne og deres Undersøgelse; Breddens Bestemmelse paa forskellige Maader; Klokkesletsbestemmelse og Længdens Beregning ved Chronometer; Bestemmelse af Compassets Misviisning; Bestemmelse af Stedlinier; Beregningen af Tiden for Høi- og Lav-Vaude;

Lovbestemmelser, som vedkomme Skibsfarten: de Dele af Søloven, som vedrøre Skibsførerens og Besætningens Pligter og Rettigheder, Havari, m. m.; Told- og Seilads- samt Qvarantaine-Forordninger, m. m.

Enhver, som har bestaaet denne Examen, har Ret til at fare som Styrmand paa et hvilket som helst Farvand eller til at føre Skib paa et begrændset Farvand.

Fordringerne ved „Examen för sjökaptener af första klassen“ omfatte:

Navigation: Storcirkelseilads; noget fuldstændigere Kjendskab til Climater, Vinde, m. m.;

Astronomi: Begreb om Solsystemet; Præcessionen Nutationen m. m.; Længdens Bestemmelse ved Maane-Distance-Observation;

Mechanisk Naturlære: de almindelige Grundsætninger;

Skibsbyggeri: de første Elementer; Skibets Sammensætning; Deplacementets, Tyngdepunktets og Stivhedsmomentets Beregning af given Tegning.

Enhver, som har bestaaet denne Examen, har Ret til at føre Skib paa et hvilket som helst Farvand.

Et ubesvaret eller aldeles urigtigt besvaret Spørgsmaal betegnes med 0. For et besvaret Spørgsmaal gives et af Tallene 100, 150, 200 eller 250. Af Tallene i hvert Fag tages Middeltallet. Opstaaer der Forskjel i Bedømmelsen mellem Examinatorerne, tages Middeltallet af Begges; dog saaledes, at i det Tilfælde, at Navigations-skole-Inspecteuren eller den i hans Sted tilfornordnede Examinator aldels rejicerer Examinanden, staaer dette ved Magt. Til at have bestaaet Examen kræves der, at Examinanden i hvert Fag i Middeltal mindst har opnaaet 100.

Examensbeviset indeholder saavel Middelcharakteren af begge Examinatorernes Bedømmelse i hvert enkelt Fag som og den deraf uddragne Charakter og maa, for at have Gyldighed, være underskrevet af begge Examinatorer. Hovedcharakteren er Middeltallet af de enkelte Charakterer, i hvis Sum dog ikke maa indgaae Charakteren for »Lovbestemmelser, som vedkomme Skibsfarten« og benævnes »antagelig«, naar Middeltallet falder imellem 100 og 140, »godkänd«, naar det falder imellem 140 og 180, »berömlig«, naar det falder imellem 180 og 220, og »utmärkt«, naar det er 220 eller derover.

En Elev, som afgaaer fra Skolen før et Cursus er afsluttet, kan kræve Attest for, hvad han har gjennem-

gaaet i den Tid, han har søgt Skolen. Denne Attest, som udfærdiges af Skoleforstanderen, skal tillige indeholde Oplysning om Aarsagen til hans Afgang.

Attraaer Nogen, som har forberedt sig udenfor Skolen, at indstille sig til Examen, skal han derom henvende sig til Skoleforstanderen, mindst 14 Dage før den forberedende Prøve, med Skolens Elever tager sin Begyndelse, altsaa inden Midten af Marts. Skoleforstanderen har da at undersøge, hvorvidt han er i Besiddelse af de Kundskaber, som ere nødvendige, for at kunne stedes til Examen, og befindes han at være dygtig, erlægger han Indskrivningspenge for den Afdeling, i hvilken han stedes til Examen.

Ønsker Nogen at underkaste sig Examen til anden Tid, maa han derom ansøge vedkommende Skolebestyrelse, med Oplysning om de særegne Omstændigheder, som begrunde Ansøgningen. Bestyrelsen indsender da Andragendet, forsynet med Betænkning til Commerce-Collegiet. Bifalder Collegiet, at der afholdes Examen, prøves han af vedkommende Skoleforstander, og befindes han at være dygtig, gjøres derom Anmeldelse til Skolebestyrelsen, som da har at forholde sig i Overensstemmelse med, hvad Collegiet videre forordner med Hensyn til Examens Afholdelse. Saadan Extra-Examen maa dog ikke afholdes i Juli og August, og de med Examen forbundne Reiseomkostninger og Diæter til den tilfornordnede Examinator afholdes af Examinanden.

Af de Midler, som tilflyde Navigationsskolerne i Indskrivningspenge, Gaver o. s. v. dannes et Præmiefond. De af Eleverne i anden og tredje Afdeling, som udmærke sig ved Flid og god Opførsel, og ved Examen mindst opnaae Charakteren »berömlig«, kunne gives Præmier, bestaaende af nautiske Instrumenter, Kort eller Bøger. Examinatorerne bestemme i Fællesskab, hvilke af Eleverne der skulle tildeles Præmier, og hvori disse skulle bestaae.

I Norge findes der offentlige Navigationsskoler i Christiania, Fredrikstad, Fredrikshald, Drammen, Tønsberg, Laurvig, Porsgrund, Kragerø, Risør, Arendal, Grimstad, Christiansand, Mandal, Stavanger, Bergen, Christiansund, Trondhjem og Tromsø. Overalt, hvor Communen er villig til at give det halve Tilskud til en Navigationsskoles Opretholdelse, giver Staten det andet halve, forudsat at Skolen ved Siden af den egentlige Navigationsunderviisning driver et eller andet for Skibsføreren vigtigt Fag. Ved Siden af disse offentlige Skoler findes der mange private.

Tilsynet med hver enkelt af de offentlige Skoler føres af en Styrelse, der bestaaer af Skolens Forstander i Forening med to af Communen og et af Regjeringen valgt Medlem. Lærerne have communal Ansættelse. Den maanedlige Skolebetaling er 3 Spd. og Underviisningstiden 5 Timer daglig. Skolerne ere kun i Gang om Vinteren, Tiden er paa de forskjellige Steder noget forskjellig — fra 5 til 7 Maaneder — eftersom disse ligge mere eller mindre beqvemt for tidlig Skibsfart.

Norge er indeelt i 6 Examinationsdistricter, Christiania, Tønsberg, Arendal, Christiansand, Bergen og Trondhjems District, og for hvert District er ansat en Examinator. Examinatoren for Christiania District afholder Examen i Christiania, Fredrikstad og Fredrikshald; Examinatoren for Tønsbergs District i Drammen, Tønsberg og Laurvig; Examinatoren for Arendals District i Porsgrund, Kragerø, Risør og Arendal; Examinatoren for Christiansands District i Grimstad, Christiansand og Mandal; Examinatoren for Bergens District i Stavanger og Bergen; og Examinatoren for Trondhjems District i Christiansund, Trondhjem og Tromsø.

Examinationsterminen er fra den 1ste Januar til den 30te April; dog er Enhver, som i den nævnte Tid har meldt sig til Examen, berettiget til at blive examineret, om end Terminen af den Grund maa udstrækkes videre,

dog ikke ud over Mai Maanedes Udgang. Tiden og Stedet, hvor Examen skal afholdes, besørger Examinator iforveien offentliggjort i et af de paa Examenstedet meest læste Blade, Examen afholdes ogsaa i Almindelighed to Gange aarlig paa hvert Sted.

Man har i Norge indrettet to Examinere: »den almindelige Styrmands-Examen«, som Enhver er forpligtet til at underkaste sig, førend det tillades ham at fare som Styrmand eller at føre Skib, og »den høiere Styrmands-Examen«, som det overlades til Enhver, der har taget den almindelige Styrmands-Examen med første Charakter, at underkaste sig til Legitimation for særdeles Kyndighed i Navigationen.

Fordringerne ved „den almindelige Styrmands-Examen“ ere: som en nødvendig Indledning til Navigationen, at have et kort Begreb om Regning med Decimalbrøker, om Talforhold og om Brugen af Logarithmer, om de første Grunde af Geometrien og om de trigonometriske Linier;

Kundskab om Jordens Figur, om dens Bevægelse, om de Punkter og Cirkler, man har tænkt sig paa den, og som tjene til at bestemme Steders Beliggenhed, om Brede, Længde og Afvigning, samt om Compasstreger, Cours og Distance;

Kundskab om Compassets og Loggens Indretning og Brug;

at have Begreb om Misviisningen, dens Foranderlighed og Localattractionen;

at have Begreb om Midlerne til at bestemme Strømmens Sætning og Fart;

Duelighed i at holde Journal og i at regne Bestik ved de dertil indrettede Tabeller;

at have Begreb om Søkortets Construction;

fuldstændigt Kjendskab til Søkorters Brug eller til Afsætning i dem, saavel i de platte som voxende, misvisende som retvisende Kort; hertil hører: at kunne

afsætte Skibets Plads efter Bestikket, eller efter enkelt Peiling og gisset Afstand, efter Krydspæiling og efter udseilet Distance; at kunne stille sin Cours i Kortet og forbedre den for Misviisning og Afdrift, og at kunne overlægge sin Plads fra et Kort i et andet;

at have Begreb om Rudekvadrantens og Gynther-skalens Brug;

at have Begreb om de Cirkler, man tænker sig paa Himlen, om Rectascension og Declination, om Kimingdaling, Halvdiameter, Refraction og Parallax;

Færdighed i at undersøge og rette Speilenes Stilling paa Octanten eller Sextanten, og i at bruge Instrumentet til dermed at maale en Høide af Solen eller af en Stjerne;

at kunne finde Tiden af Høi- og Lav-Vande;

at kunne finde hvilke Stjerner, der til en given Tid komme i Meridianen paa deres Høieste eller Laveste, og tillige hvad Tid og hvor høit en given Stjerne kommer i Meridianen;

at kunne finde Bredden ved Meridianhøiden af Solen eller af en Stjerne;

at kunne finde Misviisningen ved Amplitude- eller ved Azimuth-Observation;

at have Begreb om Tiden, hvorledes den udmaales, og om Sammenhængen mellem den og Længden paa Jorden, om sand Soltid, Middeltid og Tidsæqvationen;

at kunne finde Klokkeslettet ved Solens Op- eller Nedgang, samt ved enkelt Høide af Solen eller af en Stjerne udenfor Meridianen;

at kunne finde Længden ved Søuhret, og at være bekendt med Behandlingen af dette, samt at kunne undersøge dets Gang paa en Reise ved Peiling af Punkter, hvis Længde nøiagtig er bekendt;

at kunne finde Bredden ved enkelt Høide af Solen nær ved Meridianen, naar Timevinklen er bekendt;

at godtgjøre det Kjendskab paa Himlen, der udføres for at finde de Stjerner, der bruges til Brede- og Klokkeslets-Observationen.

Til „den høiere Styrmands-Examen“ kræves: fuldstændig Kundskab om, hvorledes Sextanten undersøges og rettes, og Færdighed i at bruge den til at maale Distancen mellem to Gjenstande;

at kunne beregne Høiden af et Himmellegeme til en given Tid;

at kunne beregne Længden ved Hjælp af den maalte Distance mellem Maanen og Solen, og mellem Maanen og en Stjerne eller en Planet;

at kunne finde Bredden enten ved Meridianhøiden af Maanen, af en Planet, eller ved Høiden af Polarstjernen;

at kunne finde Bredden ved to Høider af Solen, naar Tiden mellem Observationerne er given;

at kunne anvende de trigonometriske Linier til Trianglers Beregning;

at kjende de vigtigste Stjernebilleder, og at vide at finde paa Himlen de Stjerner og Planeter, som bruges til Distance-Observationer;

at kjende den beqvemmeste Tid til at foretage enhver Observation og den praktiske Fremgangsmaade ved samme, samt at have Begreb om den Indflydelse, som Feil i Observationerne have paa disses Resultat; saa og Begreb om, hvorvidt man kan benytte Distance-Observationer til at kontrollere et Chronometers Gang, og om hvorledes man af to Høider af Solen, i Forbindelse med Chronometret, kan bestemme Skibets Plads ved Hjælp af Stedlinier.

Examen, som dels er skriftlig dels mundtlig, er offentlig og udstrækkes over tre Dage. Bedømmelsen skeer ved en Commission, som foruden Examinator bestaaer af to af Communen udnævnte Meddommere. Endvidere er der ved Examen ansat en Tilsynshavende, som

har at vaage over at Examinanderne ikke modtage Hjælp til nogen Opgaves Løsning.

Til den almindelige Styrmands-Examen gives ved den skriftlige Prøver 6 Opgaver, hvoraf

en i Bestikregning;

en i at finde Bredden ved Meridianhøiden af Solen eller en Stjerne;

en i at finde Længden af en Klokkesletsobservation ved Solen eller en Stjerne i Forbindelse med Søuhret;

en Kortopgave;

en, som enten kan være at bestemme Chronometrets Stand og Gang, eller at finde Bredden ved en Observation udenfor Meridianen, eller bestemme Misviisningen af en Azimuthobservation; og

en i en eller anden af de øvrige Fordringer, der efter Loven stilles, og som egner sig til skriftlig Besvarelse.

For Besvarelsen af hver af disse Opgaver gives særskilt Charakter.

Ved den mundtlige Prøve gives 4 Charakterer:

a) en for Besvarelsen af Spørgsmaal vedrørende det, der efter Loven skal læres om Reflectionsinstrumentet og Søuhret;

b) en for Besvarelsen af Spørgsmaal angaaende Rudekvadrantens og Gyntherskalaens Brug og det, der efter Loven skal læres af Arithmetiken, Geometrien og Trigonotrien; om Strøm og Søkort;

c) en for Besvarelsen af Spørgsmaal vedrørende det Kjendskab, Examinanden efter Loven skal have til de vigtigste Stjerner, til Compasset, til Misviisning og til Localattractionen; og

d) en for Besvarelsen af Spørgsmaal om det, der efter Loven skal læres af Gradnet og Pladsbestemmelser paa Jorden og paa Himmelkuglen, om Høiderettelserne og om Tidens Udmaaling og Inddeling.

Til den skriftlige Prøve ved den høiere Styrmands-Examen gives 5 Opgaver, hvoraf

en i at udregne Høiden af et Himmellegeme til en given Tid;

en i at bestemme Længden af en given maalt Distance;

en i at finde Bredden enten ved Meridianhøiden af Maanen, af en Planet, eller ved en Høide af Polarstjernen;

en i at finde Bredden ved to Høider af Solen, naar Tiden mellem Observationerne er given; og

en i at anvende de trigonometriske Linier til Trianglers Beregning;

og for Løsningen af hver af disse Opgaver gives een Charakter.

Til den mundtlige Prøve gives 3 Charakterer:

en for Besvarelsen af Spørgsmaal vedrørende Alt, hvad der skal læres om Sextanten;

en for Besvarelsen af Spørgsmaal vedrørende det Kjendskab, som Examinanden efter Loven skal have til de vigtigste Stjernebilleder og de Stjerner og Planeter, der benyttes til Distanceobservationer; og

en for Besvarelsen af Spørgsmaal vedrørende Stedlinieproblemet og Tiden, naar de forskjellige Observationer skulle anstilles, den praktiske Fremgangsmaade ved samme og den Indflydelse, som Feil i Observationerne have paa disses Resultat.

Naar en Opgave eller et Spørgsmaal er besvaret af vedkommende Examinand, og gennemgaaet af Examinator og Meddommerne, giver hver af disse en Charakter. Charaktererne udtrykkes i Tal, saaledes at 3 er høieste Charakter. Af de enkelte Charakterer for hver Opgave tages Middeltallet, hvilket bliver den for Opgaven gjældende Charakter.

Naar ved den almindelige Styrmands-Examen Middeltallet af de 6 Charakterer for skriftlige Besvarelser, og Middeltallet af de 4 Charakterer for mundtlige Besvarelser

ikke er under 2, og naar der paa Hovedlisten ikke findes ringere Charakterer end 1,5 for nogen af de skriftlige Besvarelser eller for Besvarelsen af Spørgsmaalene vedkommende det under a og b Anførte, saa tilkommer Examinanden Charakteren »Beqvem«.

Mangler nogen af disse Bestemmelser, uden at noget af de anførte Middeltal er under 1,5, eller nogen af de ovennævnte Charakterer paa Hovedlisten er under 1, saa tilkommer Examinanden Charakteren »Ei ubeqvem«.

Hvis ikke samtlige Betingelser for at erholde anden Charakter ere opfyldte, er Examen ikke bestaaet.

Hvis der ved den høiere Styrmands-Examen paa Hovedlisten ikke have nogen Charakterer under 2, tilkommer Examinanden Charakteren »Godt«.

Haves paa Hovedlisten nogen Charakterer under 2, men ikke under 1,5, tilkommer Examinanden Charakteren »Tømmelig godt«.

Haves paa Hovedlisten nogen Charakterer under 1,5, da er Examen ikke bestaaet.

Der er for Examinanden ikke forbundet nogen Udgift med Examen, og han kan indstille sig, saa ofte han vil; dog maa der imellem Examinationerne mindst ligge 3 Maaneder. Da Examinationsterminen jo mindst er 4 Maaneder, er det muligt for en i Begyndelsen af Aaret Rejiceret, at blive omexamineret det samme Aar.

For at forhindre at en paa et Sted Rejiceret skal kunne indstille sig i et andet District og blive examineret for den lovbefalede Tid, sendes hver Uge til hver enkelt Examinator en Fortegnelse over de i samtlige øvrige Districter rejicerede Examinander.

Det tilstedes Ingen at underkaste sig Examen, før han har fyldt sit syttende Aar og mindst gjort een Søreise.

Blandinger.

Store Pantserskibe. Vi give i de følgende Linier en kortfattet Sammenstilling af de 4 sværeste Pantserskibe, der for Tiden ere under Bygning. Skibene ere: Fregatten »Hercules«, Totaarnskibene »Monarch« og »Captain«, alle 3 engelske, og endelig den preussiske Fregat »Wilhelm I«. Alle ere de bestemte til at anvendes som første Klasse søgaaende Vædderskibe med omtrent 14 Miles Fart og forsynede med store Bequemmeligheder for Besætningen.

Hvad Sidetykkelsen angaaer, angive vi for Kortheds Skyld kun den væsentligste, største Pantsertykkelse — nemlig den i Vandgangen — og beskrive ikke nærmere Beskaffenheden af de egentlige Skibsskrog med deres forskjelligt byggede Lag af Træ og tynde Plader.

	Hercules.	Monarch.
Drægtighed	5226 tons	5098 tons
Længde	322 Fod	327 Fod
Brede	58 —	57 —
Dybgaende agter	26 —	25½ —
Hele Antal beskyttede Kanoner	10	6
I Taarne	"	4
Kanonernes Størrelse	{ 8 à 18 tons	{ 4 à 22 tons
	{ 2 à 12 —	{ 2 100pundige
Pantser i Vandgangen	9 Tommer	7 Tommer
Nominal Hestekraft	1900	1150
	Wilhelm I.	Captaln.
Drægtighed	5938 tons	4272 tons
Længde	356 Fod	320 Fod
Brede	60 —	53 —
Dybgaende agter	26½ —	23½ —
Hele Antal beskyttede Kanoner	33	6
I Taarne	"	4

	Wilhelm I.	Captain.
Kanonernes Størrelse . . .	} hvoraf flere } à 15 tons	} 4 à 25 tons } 2 svære Jagtkanoner
Pantser i Vandgangen . . .			8 Tommer	7 Tommer
Nominal Hestekraft . . .	1150	900
Priis	500,000 £	275,000 £.

Engelske Tidsskrifter anføre, at »Wilhelm I's« Bygning har gjort betydelige Fremskridt, og ansee det ikke uden Interesse at anstille en lille Sammenligning mellem denne frygtelige Krigsmaskine og »Captain«, et af de sidste Skibe det engelske Admiralitet har bestilt.

»Wilhelm I« vil faae Vandgangen beskyttet af 8", »Captain« kun af 7" Plader, saa at det preussiske Skibs Modstandsevne forholder sig til det engelskes som 64 til 49, da Forsøg have godtgjort, at Pantserpladers Modstandsevne omtrent forholder sig som Tykkelsens Qvadrat. Tillige maa bemærkes, at »Wilhelm I's« Pantser naaer omtrent 6½ Fod under Vandgangen, medens »Captains« kun naaer 4¾ Fod, saaat denne Sidstes Pantser vil nærme sig Vandgangen betydeligt, naar Størstedelen af Kul og Proviant er forbrugt.

Det preussiske Skib skal armeres med 33 Kanoner, 30 paa Batteriet, 2 for og 1 agter; flere af disse Kanoner ville udskyde 450pundige Projectiler; »Captains« 4 Taarnkanoner ndskyde 544pundige Projectiler. Man antager, at den Førstes Kanoner ville skyde igjennem 7" Plader ligesaa let som den Sidstes trænge igjennem 8" Plader.

Det kan bemærkes, at »Hercules's« Modstandskraft er lig med, om ikke større end »Vilhelm I's«, men nogen paalidelig Sammenligning kan dog ikke opstilles mellem disse to Skibe, da den første fører en Armering, der er meget svagere end den, man foreslaaer at montere ombord i den sidste.

I Frankrig, hvor der iagttages en vis Hemmelighedsfuldhed angaaende Krigsmateriellet, foreligger ingen noiagtige Oplysninger om de nyeste Skibes Bygning. Imid-

lertid vides, at Skibe som de store Fregatter »Océan« og »Marengo« paa 950 Hestekraft faae 8" Plader i Vandgangen og en Armering af 12 af de sværeste Kanoner.

Disse Skibe forsynes paa Dækket med 4 fritstaaende Kanoner, der rage op over Taarne (anbragte i Siderne), som beskytte dreierende Platformer, hvorpaa Affutagerne anbringes, saa at Kanonerne kunne skyde Horizonten rundt. Betjeningsmandskabet beskyttes gjennem en særegen Installation af Affutagerne, og kun Kanoncommandeuren staaer udsat for Fjendens Ild.

Ligesom den franske Armee under en eventuel Krig vil overraske Verden med de meget omtalte, hemmelighedsfulde »Kuglesprøiter«, saaledes skal for Marinens Vedkommende den bekjendte General Treuille de Beaulieu, der har haft en saa stor Indflydelse paa Artilleriets Udvikling, kun afvente det beleilige Øieblik til Installationen af et nyt Vaaben ombord i de store franske Pantser-skibe. Hemmeligheden siges at være et Slags Morterer, stillede under en bestemt Elevation og bestemte til igjennem Anvendelsen af forskellige Ladninger at kaste tunge Projectiler paa det korte Hold af mindre end et Par Kabbellængder ned paa Dækket af fjendtlige Vædderskibe under disses Stormløb. Man lover disse Morterer en glimrende Fremtid som det eneste virksomme Forsvarsmiddel mod hurtige, letdreierende Vædderskibe.

Torpedoforsøg. I Midten af afvigte December Maaned har man i Portsmouth anstillet Forsøg for at komme til Kundskab om den Virkning, det vil have paa et almindeligt Fartøi, forsynet med en Torpedobom, paa hvis Ende var anbragt en Torpedo ladet med 90 Pd. Krud, naar Ladningen exploderede. Et af Exerceerlinieskibet »Excelsents« Fartøier anvendtes til Forsøget, der løb fuldkommen heldigt af for Baaden, der kun tog noget Vand ind for, hvilket med Lethed kunde have været undgaaet ved at dække Baaden for til med et let Dæk.

Paa samme Tid har man i Frankrig anstillet et interessant Forsøg paa at sænke et gammelt 100 Kanonsskib »Wagram« ved Hjælp af 4 Torpedoer, der vare anbragte 18 Fod dybere end Skibets Dybgaende og hver 36 Fod skraat ud fra Skibets Bouge og Laaringer. Torpedoerne antændtes ved Hjælp af et elektrisk Batteri, og Virkningen var storartet, idet Linieskibet blev ligesom løftet op af Vandet og brudt saaledes i alle inden- og udenbords Tømmer, at man næppe fik Tid til at slæbe det ind paa Grund trods alle forud tagne Forholdsregler. Kun tre af Torpedoerne sprang; den fjerde antændtes ikke paa Grund af Uorden i Ledningen. At dømme efter Omfanget af den anrettede Skade, maa det antages, at de stærkeste Skibe vilde være blevne ødelagte, om Torpedoerne havde ligget mere end 36 Fod fra Skibet; til lige godtgjør jo Forsøget, at et Skib ikke behøver at befinde sig netop lige over en Torpedo for at ødelægges af dennes Explosion.

Af et Brev fra Toulon fra en dansk Officeer i fransk Tjeneste: ». Man seer ikke sjeldent Folk ombord falde ned fra betydelige Høider og dog slippe godt derfra, men en mere »narrow escape« end den, en fransk Matros havde forleden Dag ombord i Skoleskibet, Tredækkeren »Louis XIV«, har Du vel aldrig hørt tale om. Skibet kom fra de hyeriske Øer og ankrede her paa Rheden paa 3½ Favne Vand. Det var Stille, og da Kjæden ikke vilde tage ud, stak man Ender paa den for at hale den paa Dækket. Pludseligt tager Kjæden ud, og en Ende faaer fat om Benet paa en Matros, der farer med ud igjennem Klydset. Kort efter kom Manden op igjen; han forklarede at have været ved Bunden og der bleven klar af Enden. Forresten feilede han Intet, naar undtages nogle Smaacontusioner. Det er en Historie, man skulde antage for at være opfundet af Baron Münchhausen, men den er Ord til andet sandfærdig Pantserfregatten »la Valeureuse« er, troer jeg

nok, det bedst installerede Skib af Middelhavseskadren, hvilket for en stor Deel skyldes dens Chef. Navnlig skeer Skarplangningen paa en sindrig Maade. Fregattens Armering bestaaer udelukkende af 7½" og 9¼" Bagladningskanoner*). Projectilerne ligge, forstøttede af Træstykker, i Løbegravene langs Skibssiden; hver Kanon har sin Skarplangningsluge, der corresponderer med Løbegravene. Paa en Batteriesdæksbjelke ligeover denne Luge anbringes Ophængningspunktet for en Vægtstang, hvis anden Ende vandrer paa en Bue, der bæres af Dæksbjelkerne ligeoverfor paa den modsatte Side af Kanonen. Langs Vægtstangen løber paa Ruller den øverste Blok af en Tallie, hvis anden Blok er forsynet med Hager, der gribe om Projectilet. I Løbegravene rulle nu et Par Mand Projectilet med Lethed til Lugen; man heiser paa Batteriet; Projectilet kommer hurtigt op under Vægtstangen, der dreies efter Kanonens Stilling; Tallien beknibes; den øverste Blok ruller hen ad Vægtstangen og hurtigt og let hænger saaledes Projectilet ligefor Kanonens Bagstykke klar til at fures ind. De fyldte Projectiler komme op fra Magasinerne og rulles paa en lille Vogn, hvorhen man vil.

En Kanon staaer stadigt anbragt som Jagtkanon . . .

Nyt Apparat til Optagelsen af sunkne Skibe. En fransk Lieutenant, Grev Dillon er Opfinderen af et sindrigt Apparat i det nævnte Øiemed, og da den nye Opfindelse fra flere Sider omtales med Interesse, ville vi her give en sammentrængt Beskrivelse af den.

Apparatet, der flyder, synker og igjen bliver flydende efter Behag, bestaaer af to ligestore Træpontoner, som blive bugserede hen til det Sted, hvor Skibet er sunket. Pontonernes Agterender holdes samlede af Kjæder, der danne Ledet, omkring hvilket Pontonerne kunne dreies for at indtage en Stilling, der danner Vinklen, under

*) Om disse Kanoner see »Tidsskrift for Søvæsen, 2det Bind, 5te Hefte. Side 390 og 391.»

hvilken det sunkne Skib skal omsluttet og gribes af Apparatet. Et Kabbeltoug, hvis ene Tamp er gjort fast i et Anker, man lader falde tæt ved Skibet, farer igjennem Vinklens Toppunkt og tjener under Nedsænkningen af Pontonerne med Tilbehør som »Veiviser« til det bestemte Sted paa Havbunden.

Skibet, der skal løftes, indesluttet altsaa i Vinklen, som de to Pontoner danne; disse holdes med temmelig stor Lethed samlede ved Hjælp af to Tallier. Hver Tallie gjøres fast paa det sunkne Skib og hales stiv ombord i den Damper, der skal bugsere Skibet i Havn.

Vi ville nu see, hvorledes Apparatet sænkes og bliver flydende efter Behag.

Hver Ponton bærer i sine Sider en Metal-Cylinder, hvis Construction svarer til følgende Theori: Lader os betragte en Cylinder af nok saa tynde Metalplader, hvis to Endeflader dannes af to vandtætte Stempler, og lader os tænke os den stillet i Vandskorpen for at sænkes ned til en vis Dybde. Først vil den lette Cylinder flyde og holde den Ponton, hvoraf den er omsluttet, flydende med sig. Bringes Cylindren under Vand, vil dettes Tryk bringe Stemplerne til at nærme sig hinanden; Deplacementet bliver ringere, og jo mere Cylindren kommer under Vand, jo mere tiltager dennes Evne til at synke; den sammentrykkede Luft vil altid contrabalancere Vandmassens Tryk. For at faae den saaledes sænkede Cylinder til at stige igjen maa dens Deplacement forøges, hvilket vilde være Tilfældet, om Stemplerne kunde bringes til at fjerne sig fra hinanden, og dette skeer paa følgende Maade.

Til Cylindren hører en lille Beholder, i hvilken der, naar man vil, træder tvekulsuurt Natron, Svovlsyre og Vand*) i Forbindelse med hverandre, hvorved der dannes en Luftart, der, idet den træder ind i Cylindren mellem Stemplerne, tvinger disse til at gaae fra hinanden, hvor-

*) Disse Elementer indtage et Rumfang, der er 300 Gange mindre end den Gas, de udvikle.

ved Deplacementet forøges, saa at Apparatet stiger tilveirs. Under Opstigningen afgiver en Sikkerhedsventil, der slipper Overmaalet af den dannede Gas ud, Garanti for et ligefordeelt Tryk.

I det Hele taget kan man paa denne Maade indeslutte de sunkne Skibe i et Slags Redningsbelte, der kan sænkes til en betydelig Dybde og som, begrundet i den store Flade, der omslutter Skibet, bringer dette uskadt op paa Havfladen med Reisningerne staaende paa Plads.

Den engelske Handels-Dampflaade 1867. Officielle Documenter, der ere forelagte Parlamentet, opstille følgende Sammenligning mellem Antal og Drægtighed af Handelsdampskibene den 1ste Januar 1866 og den 1ste Januar 1867.

	Iste Januar 1866.	Iste Januar 1867.
Antal af Dampskibe	2628	2808
Tonsdrægtighed exclusive Maskinerne	803,449	869,502
— inclusive —	1,160,770	1,270,240
Af disse 2808 Skibe vare 1896 byggede af Jern		
	4 af Staal	
	877 af Træ	
	- 3 af Jern og Træ.	

I Aaret 1867 er Antallet af Træskibe blevet formindsket, hvorimod Antallet af Dampere, byggede af Jern og Træ, er blevet betydeligt forøget.

Af ovennævnte Skibe vare: 1561 Hjulskibe
1236 Skrueskibe
1 Skrue- og Hjulskib
6 Dobbeltskrueskibe

og endelig 4 forsynede med forskellige Fremdrivelsesmidler, anvendte forsøgsviis.

721 af disse Dampskibe hørte hjemme i London, 424 i Liverpool, 267 i Glasgow, 145 i Shields, 139 i Newcastle, 106 i Sunderland, 104 i Hull, og endelig ville vi anføre, at der for alle de irske Havnes Vedkommende kun falder 138 Dampskibe.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle »Retninger« ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet. (Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

Januar—Februar 1868.

Afsluttede den 31te Februar 1868.

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	Heide	Lysvidde	o Dec.	i Fod	Heide	Farve, Form	
Norge	Bergens Havn	Fyret paa Nordnæs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	er nedlagt og istedet er et rødt Fyr anbragt paa den nybyggede Mole for Bergens Vaag.
Danmark	Sundet	Fyrskibet for Drogden	.....	.....	.....	.....	30	2	N 55 33,2 Ø 12 43,3	.....	.....	.....	vil fra 1 Mai 1868 vise et om-dreieude Fyr, med Blink hvert 20 Sec.
Slesvig	Nordsøen	nyt Fyrskib vest for Eidermundingen	.....	.....	Lds.	6	34	2½	.....	.....	.....	.....	vil blive udlagt i Foraaret 1868.
England, S-Kyst	Kanalen, Spithead	Fyret paa Sandhead Molen	F.	rødt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	er slukket fra 1/2 1868.
do.	Bristol Kanal	Flatholm Fyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 51 22,6 V 3 7	.....	.....	.....	viser rødt Lys i Peilingerne mellem S ¼ Ø og SV eller fra V-Cardiff Bøien til Monkstone Baake.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn og Sted	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Heide	Lysvidde	o Dec.	i Fod	Heide	Farve, Form		
England	Bristol Kanal	Usk Fyr	N 51 32 V 3 0	har nu hvidt Lys i Peilingerne mellem Nt. V ½ V og NN ½ V eller i Retningen af Løbet, rødt Lys vises mod Øst til i Peil. V t S ½ S og mod SV til Fyret have i NNØ eller i Retning af SV-Patch-Bøien — herfra vises hvidt Lys til Kysten. En Stribe hvidt Lys vises op ad Floden mellem Peilingerne SV t. V ¼ V og V t. S ½ S. (Misv. 22° V, 1868).
Skotland, V-Kyst	Clydefloden, Øst f. Greenock	Nyt Fyr paa Garvel Pynt	F.	rødt	Lds.	4de	24	1¾	.....	.....	.....	.....	tændt d. 23/2 1867. Peiles fra Fyret paa Steamboat Quai SØ t. Ø ¼ Ø og fra Garvel House i NNØ ½ Ø (Misv. 25° V, 1868).
Belgien	Scheldemundingen	Nyt Fyrskib i Wielingen	B.	rødt	Speil	..	38	2¼	N 51 23 Ø 3 10,5	.....	.....	.....	Udlagt ved Tønden Nr. 2 i Retning af Brügge-K. over Lisseweghe; Skibet er rødmalet med Navnet Wielingen i hvide Bogstaver, har Topmærke og Taageklokke.
do.	do.	2 nye Fyr ved Niue Sluis	F.	hvide	Lds.	..	Ø.80 V.42	4 3¼	N 51 24,5 Ø 3 31	.....	.....	.....	Fyrene staa c. 1600 Alen i V 9° S og Ø 9° N (retv.) fra hinanden, det østligste lyser kun mod Vest fra N 82° V til S 68° V (retv.), det vestligste lyser mod N og V fra N 68° Ø til S 68° V (retv.), holdte overet angive de Coursen fra Fyrskibet til efterfølgende røde Fyr.
do.	do.	Nyt Fyr Vest for Niue Sluis	F.	rødt	Speil	..	26	1	N 51 23,8 Ø 3 28,5	.....	.....	.....	synligt fra N 15° Ø til N 59° Ø (retv.), øst for Bankerne Cadsand og Hompel. (Misv. 18½° i 1868).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets								Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form		
Belgien	Scheldemun- dingen	Fyrskibet i Paaerde- markt	N 51 24,5 Ø 3 20,5	er borttaget, saavel som det lille Fyr der før brændte ved Niue Sluis.	
Frankrig, N-Kyst do.	Kanalen, Sommefloden Kanalen, Ind- løbet til St. Malo	Nyt Fyr ved St. Valery Nyt Fyr ved Grand Jar- din	F.	rødt	Lp.	..	21	$\frac{3}{4}$	N 50 11,5 Ø 1 37,5 N 48 40,2 V 2 5,1	rundt, Steen	Paa Sydenden af Steenrevet »Grand Jardin».	
do.	do.	Nyt Fyr paa Rochebonne	F.	rødt	Sp.	2den	120	$3\frac{3}{4}$	N 48 40,3 V 1 58,7	60	4kant., hv. m sort Hætte	c. 1230 Alen i Ø 1° N (retv.) fra Foregaaende, lyser kun i Vinkelen fra V 6° S til V 4° N (retv.).		
do.	do.	Nyt Fyr paa Sablons	F.	grønt	Sp.	3die	40	$1\frac{3}{4}$	N 48 38,2 V 2 1,4	27	hvid Bygn.	i Bunden af Vigen »Sablons», lyser fra N 41° V til N 61° V (retv.).		
do.	do.	Nyt Fyr ved Ballue	F.	grønt	Sp.	3die	214	$2\frac{1}{4}$	N 48 37,6 V 2 0,7	106	hvid med sort Hætte	lyser fra N 43° V til N 59° V (retv.). For at søge St. Malo om Natten, holdes de 2 første Fyr overet til de 2de grønne Fyr haves i Linie, hvorefter disse følges til ud for det hvide Fyr paa Havnemolen. (Misv. 20° 8', 1868).		
do. V-Kyst	Floden Avens Vestside	Nyt Fyr paa Bec-ar- Vechen	F.	hvidt rødt grønt	..	..	120	2	N 47 48 V 3 41,5	38	...	tændt d. $\frac{1}{3}$ 1868, viser hvidt Lys i Løbet, rødt mod Klippeskærene »les Verres» og »le Cochon» og grønt mod den østlige Landgrund.
do.	St. Jean de Luz	Nyt Havnefyr	F.	rødt	..	..	..	..	N 43 23 V 1 40	...	...	er anbragt paa Havnemolen og brænder hver Nat.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets								Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form		
Frankrig, S-Kyst	Middelhavet, Rhone-mun- dingen	Bifyr paa Fara- mans Fyrtaarn	F	hvidt	..	..	36	$2\frac{1}{4}$	N 43 20,7 Ø 4 40,7	...	...	tændt fra d. $\frac{1}{2}$ 1868 under det store Fyr (i samme Taarn) for at undgaa Forvexling mellem Fara- mans og Planier Fyr.
Italien, V-Kyst	Øen Capri	Nyt Fyr paa Punta Ca- rena	B. hv. 2 Min.	hvidt	Lds.	1ste	238	5	N 40 32,1 Ø 14 11,8	57	...	tændt d. $\frac{1}{2}$ 1867.		
do.	Middelhavet, Neapel	Havnefyr paa Militairmolen	F.	grønt	..	..	44	$\frac{1}{2}$	...	...	...	112 Alen fra det store Fyrtaarn; istedetfor et lille Fyr, som nu er borttaget.
do. Ø-Kyst	Adriaterhavet	Havnefyret ved Corsini	F.	hvidt	Sp.	..	24	$1\frac{1}{2}$	N 49 28 Ø 12 17	...	...	er flyttet til c. 1300 Alen fra det store Fyr og leder overet med dette ind i Kanalen.
Rusland	Sortehav	Fyret ved Odessa	...	...	...	...	...	...	N 46 22,8 Ø 30 45,4	...	...	bliver til Prøve oplyst med elec- trisk Lys.
N-Amerika, Forenede Stater	Virginien, Rappahannock Floden	Flydefyr ved Bowler Rock	F.	hvidt	..	..	..	$1\frac{1}{4}$	N 37 49,2 V 76 43,3	...	...	har været slukket, men er nu tændt igjen.
do.	Virginien, Jamesfloden	Fyr ved Deep Water Shoals	F.	hvidt	Lds.	4de	33	$2\frac{1}{4}$	N 37 8,2 V 76 38	...	...	ligeledes.
do.	N. Jersey	Fyrskibet ved Five Fathom Bank	2 F.	hvide	..	..	..	..	N 38 53,5 V 74 39	...	...	ligeledes.
do.	Louisiana, Madisonville	Fyret ved Tsefuncti Flodens Vest- side	F.	...	..	..	6te	..	N 30 23 V 90 6	...	...	ligeledes

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i Fod	Farve, Form		
Vestindien	Smaa Antiller	Nyt Fyr paa Sombrero	B. hv.Min.	hvidt	Lds.	2den	150	5	N 18 35,6 V 63 27,8	132	Jern, rødt	tændt d. $\frac{1}{4}$ 1688.	
Australien, Ø-Kyst	Queensland, Port Denison	Nyt Fyr paa N. Head Islet	F.	hvidt rødt	Lds.	5te	84	2 $\frac{3}{4}$	S 19 59,9 Ø 148 17,7	29	6kant., hvidt	hvidt Lys i Løbet, rødt Lys mellem Peillingerne S t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø og S $\frac{1}{4}$ V mod Bankerne ved Cap Edgecumbe. (Misv. 7 $\frac{1}{2}$ Ø°, 1868).	
do.	Port Curtis	Nyt Fyr paa Gatcombe Head	F.	hvidt rødt	Lds.	5te	64	2 $\frac{1}{4}$	S 23 53,1 Ø 151 23,7	29	do.	hvidt Lys tilsøes, rødt Lys fra Peillingerne V t. S $\frac{1}{2}$ S og nordefter, samt mellem N $\frac{3}{4}$ Ø og NNØ $\frac{1}{2}$ Ø.	
do.	Woody Island, Port Mary- borough	Nyt Fyr paa North Bluff	F.	hvidt rødt	Lds.	4de	126	..	.....	22	do.	4 Kbl. fra Enden af Datum Pynt. Hvidt Lys tilsøes, rødt Lys i Pei- llingerne fra SV $\frac{3}{4}$ V til V $\frac{1}{2}$ S.
do.	do.	Nyt Fyr paa Middle Bluff	F.	hvidt rødt	Lds.	4de	208	..	.....	20	do.	Paa Toppen af Øen, $\frac{1}{2}$ Mil i SØ $\frac{1}{2}$ Ø fra forannævnte Fyr. Rødt Lys i Peillingerne fra SSV $\frac{1}{4}$ V til S $\frac{1}{4}$ Ø. Begge disse Fyre overet lede ind i Maryborough's Havn gjen- nem Vest-Kanalen. (Misv. 10° Ø, 1868).
Tahiti	Store Ocean	Nyt Fyr paa Venus Pynt	F.	hvidt	..	3die	..	3 $\frac{3}{4}$	S 17 29,8 V 149 29,3	..	.....	Artemise Banken ligger i Ø $\frac{2}{3}$ S, 2 $\frac{1}{2}$ Mil fra dette Fyr.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varde), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Vesterhavet, Løbene om Fanø	Sommer- Vinter-	Sømærkerne do.	.....	.....	indtages udlægges	} i Løbet af Marts Maaned.
do.	Kattegattet	Vrag i	Læsø Rende	.....	3 $\frac{1}{2}$ Favn	Dagmærket p. Nordre Rønner i S t. V $\frac{1}{2}$ Mil efter Gis- ning	Reisningen c. 10 Fod over Vand- speilet, Stortoppen mærket med Stage og grønt Flag.
do.	do.	do. ved	Skagens Rev	.....	7 $\frac{1}{2}$ -	Skagens nye Fyrt. i SV t. V og Vagere paa SØ-Enden af Revet i S $\frac{1}{2}$ Ø	paa Masten, som staaer 6 Fod over Vandet, er anbragt en Stage med grønt Flag.
do.	do.	do. ved	SØ for Læsø	.....	5 -	Kobbergrundens syd- lige Vager i c. $\frac{1}{2}$ Miils Afstand i N	Af dette Vrag staaer Masten c. 8 Fod over Vandet, herpaa anbragt grønt Flag.
do.	do.	do. ved	do.	.....	4 -	Byrum Kirke i N t. V og Kobbergrundens Fyrskib i Ø t. N	betegnet med Stage og grønt Flag.
do.	do.	do. ved	i Læsø Rende	.....	2 -	Jydske Aas i V $\frac{1}{2}$ N, Lyngsaa Mølle i N t. V $\frac{1}{2}$ V	ligeledes betegnet med Stage med grønt Flag. (Misv. 15°, 1868).
do.	Aggerkanal	Dybden paa	Havrevlen Mellemgr. Fjordgrund.	7 Fod 6 - 4 $\frac{1}{2}$ -	} .....	.....	i Januar 1868.
Rusland	Aalandshavet	Baaken paa	Bogskær	.....	.....	N. Br. 59° 31' 11,4" Ø. Lgd. 20° 25' 50,4"	nøiagtig geografisk Position, fundet ved den russiske nyeste Triangu- lering.
do.	Finskebugt, Helsingfors	Klokkebøien	paa Ærans- grund	.....	.....	udfor Sveaborg	er nu borttaget.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England, S-Kyst Jersey	Spithead Kanalen	rød- og hvidtærnet Bøie	ved Sandhead Pier	.....	.....	26 Alen fra Pieren	der tidligere har ligget der, er nu igjen bleven udlagt.
	Kanalen	Steen Varden	paa Grand Anquette	.....	.....	SØ for Jersey	er borttaget af Havet.
Rusland	Sortehav	Ny Baake	SV for C. Takli	88 Fod over Havet	.....	N. Br. 45° 4' 32" Ø. Lgd. 36° 22' 25"	bestaaer af en Mast med 4 Støtter og Triangel paa Toppen, over hvilken en rød Tønde 40 Fod over Grundens.
do.	do.	Ny Klokke-bøie	for Grundens Koz-Aul-skaia	9 Fod	38 Fod	$\frac{1}{2}$ Mil i S, 17 $\frac{1}{2}$ ° V for ovennævnte Baake	Peilingen retvisende. (Misv. 2 $\frac{1}{2}$ ° V i 1868).
Sydamerika	Montevideo	Klippegrund	mell. Brava og Bucco Pyn-terne	7 Fod	.....	1 $\frac{3}{4}$ Mil fra Land og 1 $\frac{1}{2}$ Mil fra Flores Fyr	Skibet "Forest King" er forliist herpaa.
do.	Plataffoden	Vraget	Bombay	tørt med L. V.	.....	Montevideo K. i NV t. V $\frac{3}{4}$ V, Flores Øen i N $\frac{1}{4}$ Ø og English Bank Fyrskib i SØ $\frac{3}{4}$ Ø c. 1 Mil	har flyttet sig fra sin tidligere Plads.
do.	do.	Klippe ved	Colonia	14 Fod	.....	Farallon Øens N-Ende i Ø t. N., Hornos Øens V-Ende i N $\frac{3}{4}$ Ø	Klippen har en Udstrækning af 10 Alen i alle Retninger, med 18 til 20 Fod omkring den. (Misv. 10°, 1868).
Afrika	SV for Cap	Banke	angivet som fundet af Skibet "Justa" med	.....	.....	5 leguas SV for Cap	er forgjæves eftersøgt af engelske Orlogsskibe — og er vel forvejet med en anden længe kjendt Banke 1 $\frac{3}{4}$ Mil SØ for Cap.
do.	Røde Hav	Grund $\frac{3}{4}$ Mil Ø t. N fra	GurbMiuneØ	.....	.....	med denne Ø overeet med Miune Øen, der ligger 2 Km. vestl. N. Br. 18° 32' Ø. Lgd. 38° 53'	tæt til en Gruppe lave Sand-Øer paa Vestsiden af Røde Hav, men i en god Afstand fra den almindelige Passage. (Misv. 4° 20' V, 1868).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Navn	Slags	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Ostindien, Phillip- pinerne	Luzons V-Side	Grund	.....	25 Fod	.....	$\frac{1}{2}$ Mil fra Land med San Juan Kirke i N 75 $\frac{1}{2}$ ° Ø, San Fernando Kirke i S 62° Ø, Punta Baua i S 30 $\frac{3}{4}$ ° Ø, alt retv.	rundt om Grundens der bestaaer af Sand og Steen, findes c. 26 Favnes Dybde. (Misv. 0° 37' Ø, 1868).
do.	Bohols Nord-side	Grund kaldet	Adam og Eva	11 -	.....	Midten af Øen Sanjago i N 88° Ø, af Øen Tinuibo i S 25° V N. Br. 10° 13 $\frac{3}{4}$ ' Ø. Lgd. 124° 40'	mellem denne Grund og Øen Sanjago findes et Løb. (Misv. 1° 4' Ø, 1865).
China	China Søen	Skær kaldet	Foam Shoal	i Vand- skorpen	.....	N. Br. 11° 11' Ø. Lgd. 114° 43'	opgivet som seet af det engelske Skib Foam, Capt. Watt.
Japan	Spex Strait syd. Indløb	Blindt Skær	mellem Naga-saki og Jo-kohama	16 Fod	.....	V-Enden af Kuru-simo i St. Ø og V-Enden af Kuneka i NØ	Det amerikanske Postdampskib Costa Rica har stødt paa dette Skær, i Nærheden af hvilket der loddedes 15 Favne uden Bund.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

- 1868.
- 2 Jan. F. A. V. Næser ansættes som Assistent under Marineministeriet.
- 6 " Lieutenant de Coninck beordret at fratræde og Lieutenant J. Bardenfleth at tiltræde Tjeneste som Inspectionsofficer ved Orlogsværftets Ekipage og det derunder sorterende Takkelvæsen.
- 7 " Allerh. Resol. Lineskibscapitain i den keis. franske Marine, Baron Doperré, udnævnes til Commandeur af Dannebrog af 1ste Grad.
- 11 " Efter at have modtaget Betænkning fra Constructions & Reglerings Commissionen over Capt.-Lieut. F. Lunds Generalrapport om Skonnerten Fylla efter Togtet med samme i f. A. har Ministeriet resolveret som følger:
 En Platform af passende Størrelse, hvorfra der kan commanderes med fri Udsigt over det Opstaaende, anbringes foranfor Stormasten.
 Et Luft- eller Vatercloset anbringes i et Lukaf i Maskinrummet om Styrbord i Hjørnet mellem Agterskoddet og Skibssiden.
 Closettet i det ene Skab paa Skandsen bortfalder, og det andet Skab paa Skandsen gjøres muligst skikket til Afkjøling og Opbevaring af Rugbrød.
 Lugkarmen omkring Chefens og Messens Nedgange forhøies.
 Endnu et Spygat anbringes paa hver Side mellem Stor- og Mesansmasten.
 Passende Midler til at rense Vandløbene i Bunden af Skibet tilveiebringes.
 Et Skruelas indsættes i Dækket over Næstcommanderendes Lukaf.
 Granatmagasinet klædes med Filt.

En fast Bredfok med Rebhuller reglementeres istedetfor den nuværende løse Bredfok, og forfærdiges for Eftertiden af sværere Dug.

Store og Fore Gaffelseil indrettes til at formindskes ved at anbringe en tredje Række Rebhuller fra 2den Rebløiert i Agterliget i skjøns Retning op mod Masteliget, for saaledes at kunne opnaae mindre Stormseil.

To Reserve Topseil reglementeres istedetfor et.

Et let Fartøi, circa 23 Fod langt, medgives istedetfor det ene 20 Fods.

Jernrakkerne ombyttes med Tougrakker.

Løbestaget til Underræerne bortfalder.

Begge Ratliner medgives af 3 Tommers Førlighed; de toskivede Jernblokke til Ratlinen paa Dækket gives udfaldende Kanter og Skiverne under Dækket ombyttes med hensigtssvarende Metalruller.

Et Fartøisdræg af passende Størrelse reglementeres.

Slangen til Maskinpumpen forlænges, saa at Straalen kan naae Seilene.

Det nødvendigeste Bødkerværktøi medgives.

Ingen Vare-Underraa medgives, men derimod et Spiir passende til Stang eller Klyverbom.

For Skonnerten Fyllas Anvendelse til Stationen ved Island har Ministeriet endvidere resolveret:

Moring medgives.

Circa 50 Favne smekker Fortøiningskjæde, sammenhexet i Midten medgives for saaledes at skaane Varpegodset.

Som Reserve medgives et 3die Anker, der kan oplægges i Reykjavik, under Skonnertens Ophold paa Island.

Skonnerten forsynes rigeligere med Vare og Reservegods.

2 Sæt Madratsovertræk medgives.

Smedeesse med Tilbehør kan medgives, om begjæres; ligeledes 200 Stkr. Kulsække og 6 Kulspader.

Der medgives til Brug paa Islandstogtet 1 Seildugs Bosseronne til hver Mand af Besætningen.

11 Jan.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. Hængslerne paa Maskinskyldet flyttes midtskibs ind;
2. at Røret paa Destillationsapparatet til Vandets Aftapning er skaaret over og ført ind i Maskinrummet for at undgaae Varmen i Lasten;
3. en bedre Fart af alle de løbende Ender, som fare iborde, for om muligt at undgaae at de skamfile over Finkenetterne;
4. at skaffe bedre Luftcirculation mellem Bagerovnen og Banjerdækket, for saaledes at bøde paa Varmen i Granatmagasinet;
5. at tilveiebringe en bedre Ventilation omkring Krudtmagasins-Lanternen;
6. at Kloen af Gafferne har viist sig temmelig svag;
7. at Pyntenetten bør gjøres stærkere og støttes bedre mod Sprydet; og
8. at Seildugsslangen til Trykværket holdt Vandet meget slet, og ikke kunde føre det tilveirs.

For at tilveiebringe en større Kraftudvikling af Skonnertens Maskinsystem og for derved at forskaffe Skibet en større Fart for Damp alene, imødeser Ministeriet efter Leilighed og senest naar Skonnertens Kjelder maae fornyes, Forslag til nye Kjelder med større Ildpaavirkningsflade.

14 • Meddeelt Lieutenanterne Barentzen, N. Jacobsen, P. Bruun, A. Müller, N. Møller og Dreyer, at de ere bestemte til Tjeneste ved Artilleri Exerceerskolen for Værnepligtige i indeværende Aar, de 2de Førstnævnte som Forstandere, og beordret dem at deeltage i den forestaaende Skole ved Søartilleriet.

• • Beordret Lieutenant Skibsted at gennemgaae Exerceerskolen ved Søartilleriet.

25 • Approberet Tegning til 4pundige 9 Centn. Riffelkanoner.

27 Jan.

Allerh. Resol. at Vice-Admiral Bille fratræder Posten som Flaadeinspecteur og tilkjendegives Hs. Majestæts Tilfredshed med den Nidkjerhed, han har lagt for Dagen under Udførelsen af de ham som Flaadeinspecteur paa hvilende Forretninger, samt at Contreadmiral van Dockum udnævnes til Flaadeinspecteur.

Allerh. Resol. Lieutenant Bille tilstaaet 3 à 4 Maaneders Forlængelse af hans Permission i fransk Tjeneste.

Lieutenant C. Jessen beordret fra d. 15de i s. M. at overtage Fyr- og Vagerinspectionsforretningerne, hvilken Post Lieutenant v. d. Recke fra s. D. fratræder.

Allerh. Resol. Lieutenanterne Mac Dougall og Mourier permitteres i 3 Aar fra 1ste Marts d. A. at regne for at ansættes som Postdampskibsførere.

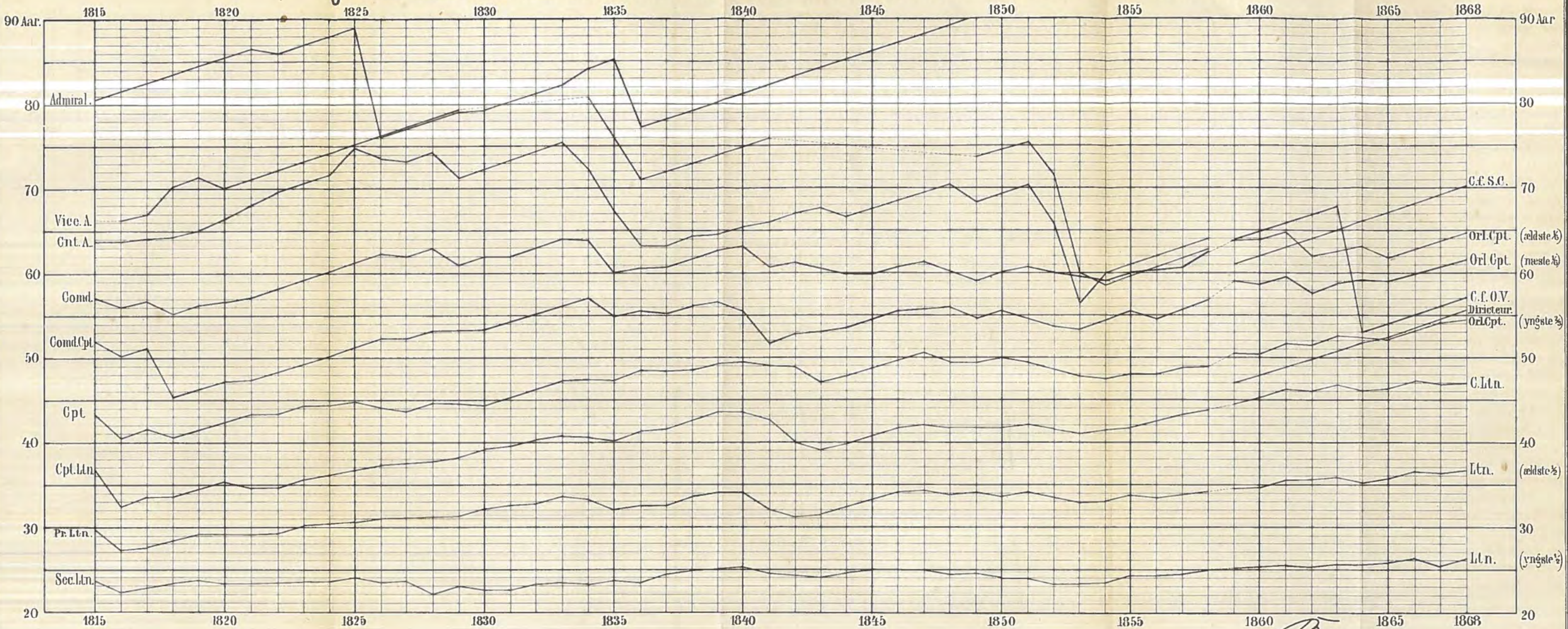
Bekjendtgjørelse angaaende Henlæggelsen af Krigsministeriets og Marineministeriets Anviisningsvæsen, Hovedbogføring, Regnskabs-Revision og Decision under Finantsministeriet:

Paa Conseilpræsidiets efter forudgaaende Forhandling imellem Finantsministeriet, Krigsministeriet og Marineministeriet derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling har det behaget Hans Majestæt Kongen under Dags Dato allernaadigst at bifalde:

at fra den 1ste April d. A. at regne Krigsministeriets og Marineministeriets Anviisningsvæsen og Hovedbogføring henlægges under Finantsministeriet, saaledes at Anviisningerne efter Requisition af det vedkommende Ministerium udstedes af Finantsministeriet, noteres i Statsbogholderiet og enten sendes directe fra Finantsministeriet til Finantshovedkassen eller, forsaavidt det maatte forlanges, tilstilles det vedkommende Ministerium til videre Foranstaltning,

samt at ligeledes fra den 1ste April d. A. at regne de tvende ovennævnte Ministeriers Regnskabs-Revision og Decision sammendrages med den øvrige under Finantsministeriet hørende Regnskabs-Revision og Decision, saa-

Gjennemsnitt Alderen i hver Klasse i Marinen fra 1^{ste} Jan. 1815 til 1^{ste} Jan. 1868.



Bauer.

Rigsdags-Sessionen 1867—68.

Af Lieutenant N. Jacobsen.

Det er med noget blandede Følelser, Marinen maa see tilbage over den nu sluttede Rigsdags Virksomhed. Forhandlingerne have berørt de fleste vigtigere Spørgsmaal, der spille en Rolle i Marinens Liv, og den Tid, der har været anvendt paa Drøftelsen af nogle af disse Spørgsmaal, og det Liv og den Varme, Debatten flere Gange havde, ville vi gjerne betragte som et Vidnesbyrd om, at Repræsentationen ikke er ligegyldig overfor Landets Søværn. Men sees der hen til de Frugter, Forhandlingerne have bragt Marinen, da maa det erkjendes, at de kunde have været baade flere og bedre. — Det er ikke vor Agt at gennemgaae Rigsdagsforhandlingerne fuldstændigt; men vi troe det rigtigt at dvæle lidt ved det vundne Udbytte og at fremdrage enkelte Episoder af Forhandlingerne, der have større Interesse.

I. Organisationsloven med tilhørende Lønningslov.

Vore Læsere ville erindre denne Sags tidligere Gang. Forsvarscommissionens Betænkning — (anmeldt i dette Tidsskrifts 2det Bind, Pag. 197) — dannede Grundlaget for det Lovudkast, der ifjor blev forelagt Rigsdagen. Efter Udfaldet af de da førte Forhandlinger (omtalte i Tidsskriftets 2det Bind, Pag. 485), maatte det være klart,

at det ikke var muligt at faae Rigsdagens Medvirkning til Lovens Vedtagelse uden at lempe den efter de Anskuelser, der stærkest havde gjort sig gjældende, og dette var gjort ved det nye Udkast, som forelagdes i December Maaned. Hvad Folkethinget sidst havde vedtaget var lagt til Grund ved Udarbeidelsen, men paa enkelte Punkter afveg dog Udkastet derfra; de væsentligste Afvigelser vare i en større Udrustning, som alt ifjor var indstillet af det daværende Udvalgs Fleertal; en Forøgelse af Capitainernes og en tilsvarende Formindskelse af Premier-Lieutenanternes Antal, motiveret deels ved en Henviisning til Forsvarscommissionens Tabeller over Behovet, deels ved Henviisning til Forholdstallet mellem Graderne i Hæren; Opførelse af Tøimester og Undertøimester som særlige Poster udenfor de færende Officerers Tal, og endelig en Ordning af Academiets, der laae omtrent midtvejs mellem det ældre Udkasts og den, som Folkethinget havde iagttaget. Den imødekommende Stilling, Ministeren havde indtaget, vandt Thingets Anerkjendelse, men det viste sig strax, at om man end var villig til at gaae ind paa de to første af de nysnævnte Forandringer, holdt man stadig fast ved sin Opfattelse angaaende Artilleriets Stilling og Academiets Ordning, og iaar som ifjor var det især disse to Punkter, der sysselsatte Opmærksomheden. Det var ikke at vente, at synderligt Nyt skulde kunne siges om saa uddebatterede Spørgsmaal, og Discussionen var egentlig heller ikke andet end Gjentagelser fra ifjor; det omtrentlige Udfald af Forhandlingerne kunde forud vides. For Academiets Skyld vandrede Loven frem og tilbage mellem Thingene, indtil den fik den Form, hvori den senere udkom efter den 24de Mai at have faaet allerhøieste Stadfæstelse.

Idet man staaer overfor den nye Lov, der idetmindste i de første fem Aar skal danne Grundlaget for Marinens Existens, reiser det Spørgsmaal sig uvilkaarligt, om den er vel skikket dertil og om den er tilfredsstillende

og betryggende for Udviklingen, men dertil troe vi ikke man bør svare ja. Det er for det Første en stor og væsentlig Mangel, at en Lov, der hedder »Lov om Søværnets Ordning«, ikke indeholder et Ord om Flaadens Materiel, hvilket Omfang det skal have, hvad Pengemidler, der skal anvendes derpaa, eller deslige. Det er en Selvfølge, at hvad man almindelig har kaldet en Flaadepan ikke i Øieblikket kan lægges, og Enhver veed, at ved Lovens Vedtagelse er der gaaet ud fra den Forudsætning, at Flaaden skulde bevares i omtrent den samme Styrke, som den har nu, det vil sige med omtrent det samme Budget, men med Skibenes Art og Antal vexlende efter de vexlende Tiders Krav. Men denne Tanke kunde dog vistnok paa en eller anden Maade være nedlagt i Loven, der idetmindste nu forudsætter en Vedholden ved, hvad der er meent, men ikke udtrykt, som kommende Rigsdage mulig kunde skuffe. — Men end ikke betragtet blot som Organisationslov for Personellet, er Loven fyldestgørende; den er ganske vist et Fremskridt fra det tidligere, men det vil blive overordentlig vanskeligt at naae hvad der skulde og burde naaes gjennem denne Lov. Hvad Officeerspersonalet angaaer, skulde Loven skabe et kraftigere og mere effectivt Corps ved en større Øvelse i Fred og et bedre Avancement. Øvelsen er noget større, end den hidtil har været, men navnlig for den ældre Officeer ikke nær stor nok. Avancementet vil, som vi alt tidligere have udtalt, næppe kunne ventes bedre, end det var før Krigen, og de fastsatte Aldersgrændser ville ikke sikkre unge Klasser. I disse Henseender har Rigsdagnn, saa forekommer det os, altfor meget seet paa en Lighed paa Papiret mellem Hær og Marine, og ikke taget tilstrækkeligt Hensyn til, at den eneste rette Lighed er den, om de ere lige dygtige til hver paa sin Maade at værne om Fædrelandet. At man selv med samme Forhold mellem Antallet i hver Klasse ikke vil opnaae et lige jevnt og lige godt Avancement i

to Corps, hvoraf det ene tæller 568 Individer og det andet kun 95, er øiensynligt, og det kan temmelig bestemt forudsiges, at Avancementet i Marinen vil blive slettere, og Aldersgrændserne dog virke mere, end i Hæren. Dertil kommer, at der slet ikke er spurgt, om Ligheden i disse Bestemmelser er grundet i Hensyn til Tjenestens Tarv, om den Opgave, der stilles Office-rerne i det ene og andet Værn, og de Betingelser og Forhold, hvorunder de virke, ikke stille forskjellige For-dringer til legemlig Kraft, der mulig kunde bevirke, at Søofficeren bliver tidligere opslidt og derfor tidligere burde trække sig tilbage.

I Henseende til Mandskabet giver Loven længe sav-nede Bestemmelser om, hvormeget Mandskab der maa indkaldes, og hvormeget der skal uddannes; men Be-stemmelserne ere dog temmelig ringe. Medens det nu paa den ene Side kan have sine Fordele, at Administra-tionen ikke er for stærkt bunden, saa har det paa den anden Side ogsaa sin Fare, da de vekslede Ministre ikke altid ville bruge Bestemmelserne paa samme Maade. Hertil kommer endnu, at Uddannelses-Udrustningerne saare let kunne skifte Charakter, og det er i saa Hen-scende ikke lidet betegnende, at Folkethings-Udvalgets Ordfører, Fenger, der ifjor taledede imod en forøget Ud-rustning, og da bemærkede, at Loven kun skulde be-stemme de nødvendige Udrustninger til Uddannelse, me-dens Penge til Togter i andre Øiemed maatte søges udenfor paa Finansloven, iaar, da han vilde gaae ind paa Ministerens Begjæring om Øvelserne, gjorde op-mærksom paa, at Udrustningerne hos os ofte fyldest-gjorde forskjellige Formaal. Skulde vi vælge mellem disse to Standpunkter, troe vi Marinen vilde have været bedre tjent med det første og den mindre Bevilling. Disse faa Bemærkninger ville vise, at hvis vi vilde gjen-nemgaae Loven Paragraph for Paragraph, vilde vi finde endeel at indvende imod den; men det vilde være et

ørkesløst Arkeide at gjøre det nu; Loven er der, og det meest mulige maa gjøres ud af den; men paa samme Tid maa Blikket holdes aabent for, hvor Lovens Bestemmelser ikke slaae til eller ere forfeilede, for at den Revision, den skal underkastes om fem Aar, kan raade Bod derpaa.

Det er klart, at en Organisationslov, selv om den var skreven med en Mesterhaand, dog aldrig vilde kunne være saa bestemt i alle Detailler, at dens Virkninger jo altid i væsentlig Grad vilde være afhængige af, hvorledes den fortolkes og benyttes; og jo ringere den er affattet, jo mere den directe eller indirecte overlader til den administrative Afgjørelse, i desto høiere Grad er dette Tilfældet. Det er da Noget, som Enhver maa gjøre sig tydeligt, at Loven i og for sig ikke er andet end en Mulighed; den kan mulig frembringe gode Resultater, men den kan mulig ogsaa virke fordærveligt. Hvis man tog Loven tankeløst, og vel undlod at gjøre, hvad den bestemt forbyder, men forsømte at gjøre, hvad den gjør det muligt at gjøre, da vilde dens Virkninger blive ringe, og den kunde ikke bringe frisk Liv ind i Forholdene; holdes derimod den Hensigt, hvori den er givet, den Aand, som ligger i den, om end kun som »Tanker i Svøb«, stadig for Øie, saa naaes i hvert Fald hvad der kan naaes. — Loven er en fuldstændig System-Forandring, og baade de, der have fundet denne nødvendig, og de, der have meent, at den kunde være udeladt, maae nu, da den er lovfast, tage imod den og slutte sig til den med Oprigtighed. Det nye System maa prøves med Sanddruhed, først da kan der dømmes retfærdig mellem det og det Gamle, og det maa ikke glemmes, at adopteres det Nye ikke fuldstændigt, forsøger man at gaae paa Accord med gammel Vane, da vil det ikke være muligt a constateret de Mangler, der virkelig maatte klæbe ved den nye Lov, thi da vil enhver uheldig Virkning blive tilskreven en mangelfuld Brug af hvad der var givet. — At der navnlig

ved Overgangen fra den gamle til den nye Tingenes Tilstand frembyder sig mangehaande Vanskeligheder, lader sig ikke negte; det vilde imidlertid ikke sømme sig, om vi her vilde udtale os om Enkelthederne i de Foranstaltninger, Lovens Gjennemførelse kræver. Hvad Principerne angaaer, have vi alt tidligere havt Leilighed til at paapege de Farer og Anomalier, som maatte søges undgaaet ved Officeerscorpsets Reorganisation, og Lovens andre Bestemmelser haabe vi Tid efter anden at kunne undergive en Drøftelse, i hvilken vi tillade os at opfordre ærede Standsfæller at deeltage; thi først naar den hele Etat fra Bestyrelsen nedad ret tilegner sig den nye Lov og handler og virker i Overeensstemmelse med dens Aand og Tanker, tør man love sig et Udbytte af den, der kan være til Gavn for Søværnets Fremtid.

Om Lønningsloven, hvis Vedtagelse fulgte kort Tid efter Organisationslovens, skulle vi fatte os i Korthed, Den har samlet de paa forskellige Steder adspredte Lønningsbestemmelser for Søværnets Personel, og idet den afskaffer de fleste forhen brugte Emolumenter, fastsætter den Lønningerne, saa at den i det Hele stemmer nogenlunde med, hvad der er givet i de seneste Aar; dog er der enkelte Klasser, der komme til at staae lidt ugunstigere end før. Officerernes Gagering følger ikke længer med Tjenestetiden, og Lieutenants-Gagerne ere derfor satte lidt ned; men vi skulle ikke beklage os derover, men gaae ud fra, at det er gjort i god Tro til, at Avancementet vil blive bedre. Selv dele vi ikke denne Tro og beragte den nye Lønningslov som et pecuniært Tilbageskridt, men deri skulle vi rolig finde os, naar forresten Marinens Tarv kan varetages ved de nye Love.

II. Finantsloven.

Hvis man alene vil see hen til Budgetbeløbets Størrelse, var det kun meget ringe Forandring, Budgettet for Marinen undergik i Rigsdagen; ja, om vi mindes ret,

er endnu intet Budget blevet saa lidt beklippet som netop det for iaar. Men skjøndt de Ændringsforslag, Udvalget stillede, kun vare faa og i finantsiel Henseende ubetydelige, saa berørte eet af dem dog et for Marinens Fremtid overordentlig vigtigt Spørgsmaal, hvis Løsning ved Afstemningen fik en Udsættelse; og en Bemærkning i Udvalgs-Betænkningen gav Anledning til en særdeles livlig Debat om et andet Punkt af stor Betydning for Flaaden. Derved fik Finantslovens Behandling en større Interesse, end om der havde været fægtet for nogle Tusinde Rigsdaler, og disse to Hovedemner for Discussionen troe vi at burde fremdrage til nærmere Belysning.

III. Maskinsagen,

som vi for Kortheds Skyld ville kalde den, optog den langt overveiende Deel af Folkethingets Opmærksomhed. Finantsudvalget rettede under Prøvelsen af Budgettet et Spørgsmaal til Ministeriet, om hvilke Maskiner, der i den seneste Tid vare blevne anskaffede, og om der forinden disse Anskaffelser forelaae Prøver og Forsøg, der lovede godt. I Anledning heraf sendte Udvalget en Række af Actstykker vedrørende Maskin-Anskaffelser og Prøver. Udvalget udtalte derefter i Betænkningen, at det af Actstykkerne fremgik, at der ikke altid var viist den nødvendige Forsigtighed ved Maskiners Bestilling, og at det syntes, at man temmelig seent var kommet til Erkjendelse af, at Kjedlerne i de fleste af vore Dampskibe vare for smaae; hvorhos et Mindretal i Udvalget tillige bemærkede, at der undertiden syntes at være betalt vel høie Priser for Dampmaskiner. Denne Udtalelse foranledigede en Forhandling i Salen, idet enkelte Medlemmer og navnlig Dinesen og Bille meente, at Udvalget havde udtalt sig altfor lemfældigt, og at de meddeelte Oplysninger berettigede til en langt strengere Dom, og disse Talere søgte at begrunde en bestemt Anke, der gik ud

paa, at man ikke havde sørget for at skaffe Staten de bedste Maskiner til den forholdsviis billigste Priis, idet man havde bestilt nye Maskiner uden at afvente Prøver med de tidligere, og i altfor høi Grad favoriseret den indenlandske Maskinfabrik, og at den medvirkende Aarsag hertil formeentlig var den, at Overmaskinmester Wain, paa samme Tid han var Statens Embedsmand, tillige var Medlem af det private Firma, der leverer Maskiner til Marinen.

Under Debatten om disse Spørgsmaal blev der fra flere Sider udtalt Beklagelse over, at de vidtløftige Acter, der havde været Udvalget meddeelte, ikke vare blevne bearbejdede saaledes, at deres Indhold kunde blive lettere tilgængeligt for alle Thingets Medlemmer; vi kunne ganske dele Ønsket om, at den hele Sag kan komme til at ligge saa klart for, som muligt, og da vi ere blevne satte istand dertil, skulle vi derfor forsøge at give en sammentrængt Fremstilling af, hvorledes Maskinerne hos os hidtil ere blevne anskaffede, prøvede o. s. v., bygget saavel paa de Acter, der have været Finantsudvalget meddeelte, som paa andre lignende.

Indtil 1858 fik vi alle vore større Maskiner fra England. Marinens eget Maskinværksted er altfor lille til at præstere større Arbejder og er kun beregnet paa at udføre Reparationer, og de indenlandske Maskinfabriker vare paa den Tid lige saa lidt istand til at bygge større Sømaskiner. Man søgte ikke ved Bestillinger i England at fremkalde Concurrence om hvert enkelt Tilbud; men henvendte sig til et større Firma — Mandslay har leveret de fleste Maskiner — med sin Bestilling, idet det alt ved Skibets Tegning var bestemt, hvor stærk Maskinen skulde være.

Contracterne afsluttedes, som det dengang var almindelig i England. De angaae kun den nominelle Kraft; bestemme, at Maskiner og Kjedler skulle leveres af bedste Materialer, til en opgiven Tid og indpakkede til

Afsendelse skulle bringes til Siden af det Skib, som skulde modtage dem. Endvidere fastsættes Prisen og Betalingsterminerne, der sædvanlig vare saaledes: $\frac{1}{3}$ af Summen betales ved Contractens Underskrift, $\frac{1}{3}$, naar Cylindrene vare borede og tilsvarende Fremskridt gjorte med Kjedlerne, og $\frac{1}{3}$, naar Maskinerne vare afleverede. Fabrikanterne indestode for Materialets og Arbeidets Godhed i 12 Maaneder efter Opstillingen.

Contracten ledsagedes af tre Specificationer; den første beskrev Maskinerne og Kjedlerne med deres Dele. Den fastsatte Materialernes Beskaffenhed, men indeholdt Intet om Dimensioner eller Kjedlernes Varmeflade, Kulforbrug eller Sligt. Den anden Specification indeholdt Fortegnelse over Reservedelene, og den tredje gav Liste paa Værktøier og Varegoods. For den sidste engelske Maskine, »Sjælland« paa 300 H. K., blev betalt i England £. 17110.

Den tiltagende Dampskibsfart bidrog imidlertid til, at den indenlandske Industri begyndte at tage et Opsving, og navnlig udvidede Firmaet Burmeister & Baumgarten sit Etablissement efterhaanden saameget, at det meente at kunne paatage sig større Arbeider; og i Foraaet 1858 indsendte det et Andragende til Marineministeriet om at maatte komme i Betragtning ved Udførelsen af et Par Maskiner paa 400 Hestes Kraft, og ved Bygning af Jernkanonbaade med Maskiner. Dette Andragende sendtes til Værftets tekniske Embedsmænds Erklæring, og under 26de April 1858 indsendtes en af Directeuren for Skibsbyggeriet, Suenson, og Directeuren for Maskinvæsenet, Tuxen, i Forening afgiven Betænkning, der tilraadede at lade den Kanonbaad med Maskiner, som dengang paatænkte bygget, udføre af Værftet selv, medens det om de større Maskiner hed:

»Med Hensyn til Forfærdigelsen af et Par Maskiner af 400 H. K., da er det unegtelig af Interesse for Marinen, at de indenlandske Fabrikker sættes istand til at

kunne levere Dampmaskiner til Krigsskibene, og deels har Industrien udviklet sig saameget i denne Retning, deels er der kommet saameget Fasthed i Constructionen af Skruemaskiner, at Tidspunktet maa antages at nærme sig, da man med Sikkerhed kan lade saadanne Maskiner forfærdige af indenlandske Fabrikanter.

Uagtet Maskiner af 400 H. K. langt overgaaer, hvad der hidtil har været forfærdiget her i Landet, og det derfor kunde synes betænkeligt at overlade Udførelsen af en saa stor og kostbar Maskine til en indenlandsk Fabrikant, er der dog saamegen Adgang til at kontrollere saavel Tegning som Arbeide, at vi ikke antage at en saadan Betænkelighed kan være overveiende, men skulle foreslaae, at d'Hrr. Baumgarten & Burmeister gives Leilighed til at gjøre Tilbud ved det næste Par større Dampmaskiner, som bestilles af Marinen.»

Denne Leilighed gaves Firmaet, der nogen Tid efter indsendte et Tilbud om Maskinerne til Fregatten »Jylland«, som den 18de Juni gik til Directeur Tuxens Betænkning. Denne blev afgivet den 2den Juli og anbefalede at modtage Tilbudet, da det var af Interesse for Marinen at Maskinfabrikationen i Indlandet udvikledes, da Firmaet havde leveret flere gode Maskiner og havde Midler til at udføre det større Arbeide, og da der desuden kunde føres en tilstrækkelig Control, og den Sikkerhed, der havdes for udbetalte Penge i det tilstedeværende Materiale, heller ikke var uden Betydning. Directeuren betegnede imidlertid Tilbudet som foreløbigt og opførte enkelte Momenter, der nærmere maatte stipuleres i Contracten. Om Prisen hed det i Betænkningen, at den »bør være saaledes at Fabrikanterne, uden Udsigt til Tab, kunne levere fortrinligt Arbeide«; men det anbefalede at forøge den Sum, der skulde holdes tilbage som Sikkerhed, indtil Fabrikanternes Risico var udløbet, og først lade den sidste Udbetaling finde Sted, naar Maskinerne vare opstillede og prøvede. Med Hensyn til

Specificationerne foresloges optaget Bestemmelse om, at Kjedlerne skulde have Metalrør og mindst 15 Qv. Fod Varmeflade pr. nom. H. K., det Tryk, de skulde taale, og det, de bestemtes til at arbejde med, og desuden forskellige andre Smaatilføielser og Forandringer i Fortegnelsen over Reservedele. Directeuren sluttede med at anbefale nærmere Forhandling med Firmaet.

Efter en nærmere Forhandling sluttedes den 7de August Contract om disse Maskiner. Sammenlignes denne første større Maskincontract med den sidste engelske, viser det sig, at følgende Bestemmelser vare tilføiede eller forandrede:

I Contracten: Skruens Diameter angivet. — De 12 Maaneder, i hvilke Fabrikanterne skulde indestaae for Maskinerne, regnedes først fra den Dag, Maskinerne vare opstillede og prøvede;

Ministeriet skulde udnævne en Tilsynsførende med Arbeidet, der kunde cassere, hvad han ikke ansaae for svarligt, og ved mulig opstaaende Meningsforskjel herom skulde Directeuren for Maskinvæsenet afgjøre Sagen;

Betalingen skulde erlægges med et Forskud af 25000 Rd. (knap $\frac{1}{3}$ af den hele Contractsum) og ved senere successive Batalinger, svarende til Værdien af det efter Attest fra Maskindirecteuren præsterede Arbeide, dog saaledes, at 15% skulde indeholdes, indtil Forskudet var liquideret, og at 10,000 Rd. holdtes tilbage, til Garantiaaret var omme. Som Sikkerhed for Forskud og Contractens Overholdelse skulde stilles antagelig Selvskyldnercaution, og Ministeriet fik Underpant i alle Materialer;

Fabrikanterne skulde for egen Regning holde alle til Bestillingen henhørende Fabrikater assurede mod Brandskade til et Beløb svarende til, hvad de til enhver Tid havde faaet betalt;

Ministeriets Fortolkning af Contracten er bindende for Fabrikanterne.

I Specificationen: Metalrør i Kjedlerne; det største og det sædvanlige Damptryk og den mindste Varmeflade.

Prisen for Maskiner og Kjedler uden Reservestykker var sat til 198,000 Rd.

Man havde saaledes ved denne Bestilling fulgt samme Fremgangsmaade, som tidligere var anvendt, uden Concurrence at henvende sig til et bestemt Firma om Tilbud, men man havde benyttet den Omstændighed, at den Fabrik, man nu overdrog Arbeidet, laae i Kjøbenhavn, til i Contracten at indføre Controlbestemmelser, der hidtil havde været ukjendte, og man havde, fordi det var et forholdsviis ungt Anlæg, søgt at skaffe sig større Sikkerhed for de Pengebetalinger, der gaves forud; Contracten var i begge disse Retninger strengere end de ældre engelske, og den Priis, der accorderedes, var paa samme Tid mindre, end den forrige Maskines Priis.

Den næste Maskinanskaffelse var til Linieskibet »Skjold», hvor Baumgarten & Burmeister ligeledes havde indsendt et Tilbud, der sendtes til Directeur Tuxens Erklæring den 14de Februar 1859. Han anbefalede det til Modtagelse, idet det Udkast til Maskintegninger og Maskinernes Placering, som han havde faaet Leilighed til at see, forekom ham heldigt at løse den Opgave, at anbringe en Maskine af 300 H. K. i den agterste Deel af Skibet, hvorhos han bemærkede, at et indenlandsk Værksted kun vilde kunne bestaae ved gjentagne større Bestillinger, og at det var af stor Interesse for Marinen, at det kunde bestaae. Prisen, der forlangtes, stemmede med, hvad der var betalt for »Jyllands« Maskiner.

Ministeriet forhandlede efter Modtagelsen af denne Erklæring nærmere med Fabrikanterne, og den 5te Mai afsluttedes Contract, der var aldeles lig Contracten om »Jyllands« Maskiner.

Allerede inden denne Contract sluttedes, havde der været Anledning til at bringe Spørgsmaalet om Anskaf-

felse af Maskiner til »Dagmar» paa Bane, idet Fabrikmesteren alt i November Maaned af Maskinvæsenet udbad sig forskjellige Oplysninger om Corvettens Skrue, Axelledning m. m. Ministeriet overdrog ved Skrivelse af 3die Marts 1859 Directeuren for Maskinvæsenet at indlede foreløbige Forhandlinger med Baumgarten & Burmeister, hvem man, »hvis ikke uforudseete Hindringer indtræde, og man forøvrigt kan komme overeens om Prisen etc., Intet vil have imod i sin Tid at overdrage Forfærdigelsen af Maskineriet til Corvetten.« Den Bestilling, som derved var stillet i Udsigt, blev gjort paa en noget anden Maade end hidtil. Maskinvæsenet arbejdede nemlig paa at finde en tilfredsstillende Construction af en Dobbelt-Cylinder-Expansionsmaskine for at indføre dette System i Flaadens Skibe, og Forslag dertil fremsattes af Directeur Tuxen i Skrivelse af 1ste Decbr. 1859. Denne Skrivelser Indhold er i det Væsentlige følgende: »Den store Betydning, det har at have kulbesparende Maskiner, har ledet Opmærksomheden hen paa denne Construction, der har vunden stor Udbredelse paa Landjorden, hvor det ved lang Erfaring er godtgjort, at disse Maskiner ikke bruge halvt saa meget Kul, som sædvanlige Condensationsmaskiner, for at afgive samme Mængde af Arbejde. De Vanskeligheder, som Constructionen af Skibs-Dampmaskiner efter dette Princip frembyder, ere formeentlig overvundne ved den af Maskininspecteur Wain udarbejdede Tegning, som anbefales til derefter at forfærdige Maskinerne til »Dagmar«. Efter en Beskrivelse af Maskinen og dens Virksomhed bemærkes, at Fordelen ved Systemet er, at da Dampen modtages fra Kjedlen med en høi Spænding og udvides saameget, som en Condensationsmaskine kan tillade, opnaaes mere Arbejde af en given Vægt Damp, eller med andre Ord af en given Vægt Kul, end i sædvanlige Maskiner. De saakaldte Cornwallis Maskiner, Høitryk og Condensation i een Cylinder, give vel samme

Besparelse, men deres Bevægelse er for ujevn til at kunne benyttes i Skibe. Skrivelsen gjør opmærksom paa Vanskeligheden ved at bestemme denne Art Maskiners nominelle Kraft, idet den Regel, hvorefter Kraften ansattes for Hjulmaskiner ved Indførelsen af directe virkende Skruemaskiner, er bleven omstyrtet, og her kommer yderligere til, at Hensyn skal tages til to Cylindre med forskjelligt Tryk. Det hedder herom:

«For Hjulmaskinerne havde den engelske Regjering fastsat en Regel, grundet i James Watts Praxis, og som gik ud paa at antage et bevægende Middeltryk i Cylindren af 7 Pd. pr. Qv.» og en Stempel-Hastighed, der stod i et bestemt Forhold til Stemplets Længde. Ved Beregningen af den nominelle H. K. for Skruemaskiner er vel det samme beregnende Tryk beholdt, men derimod Reglen for Hastigheden fravegen uden at sætte nogen anden i Stedet» — — «For Høitryksmaskiner har været fulgt den Regel, at regne det bevægende Tryk til 21 Pd. pr. Qv.» og samme Hastighed som for Condensationsmaskiner, dog har denne Fremgangsmaade ei været almindelig, og den nominelle Kraft har oftest været angivet som en Qvotadeel af en beregnet virkelig Kraft, almindelig $\frac{6}{10}$ af denne, hvilket i sædvanlige Tilfælde stemmer nær med den førstnævnte Regel.» — Ved at benytte disse to Regler for de to Cylindre og en beregnet Hastighed af 280', og lægge Resultatet for begge Cylindre sammen, erholdtes en nominel Kraft for den foreslaaede Maskine af c. 440 Heste. Der gjøres dog opmærksom paa, at den eneste rette Sammenligning med tidligere Maskiner vil faaes ved at beregne Indicator-Hestekraften efter de virkelige bevægende Tryk i Cylindrene; og denne beregnes til 817 H. K., medens den for «Niels Juel» er 719 og for «Thor» 544, med resp. 60 og 70 Slag i Minutten. Det beregnede Kulforbrug angives til 3.25 Pd. pr. nom. H. (af 440) og til 1.76 pr. vrkl. H. — Det bemærkes, at Principet lader sig drive

videre ved at give større Damptryk og større Expansion; men man har ikke villet anvende større Tryk, end man med Sikkerhed kunde, før Erfaringer forelaae. Sluttelig sammenstilles de forskjellige Momenter for de da tilstedeværende Skrueskibes Maskiner, og der sluttes saaledes: »En betydelig større Kraft er saaledes tilveiebragt uden Forøgelse af Vægt og i et mindre Rum og med den væsentlige Fordeel at kunne føre Kul i Skibet for mere end den dobbelte Tid. Overfor denne Fordeel og for Kulbesparelsen under Damp bør enhver Betænkelighed vige, som ellers kunde opstilles imod at indføre et System af Maskiner, der endnu ei havde fundet synderlig Anvendelse i Skibe andre Steder.»

Directeur Tuxens Forslag gik til Constructions-Commissionens Behandling, og her reistes Tvivl, om den nominelle H. Kraft var rigtig anslaaet. I den Anledning udtalte Directeuren sig under 16de Januar 1860 nærmere om dette Punkt. Han indrømmede, at hvis man vilde have det samme Forhold som hidtil mellem nominel og virkelig Kraft, var den nominelle sat for høit for »Dagmars« foreslaaede Maskine; ved en Sammenligning med de ældre Maskiner vilde det maaskee være rigtigst kun at tage Hensyn til den store Cylinder, men man maatte da benytte et andet Middeltryk end 7 Pd., der maatte afhænge af det Tryk, hvormed Dampen indtraadte i Cylinderen, og Expansionens Grad; men forinden Forsøg med en større Maskine var gjort, kunde en Regel for dette Tryk ikke opstilles. Ved at regne med 9 Pd. Middeltryk vilde man faae den nominelle H. K. 325. En anden Vei at komme til den nominelle Kraft kunde være, at gaae ud fra Kulforbruget, idet man efter Erfaring fra Landmaskiner veed, at disse Maskiner bruge omtrent den halve Kulmængde for at præstere det samme Arbeide; og efter det beregnede Kulforbrug, sammenlignet med de andre Skrueskibes Forbrug pr. nominel Hestekraft, vilde den da blive lidt over 300

H. K.; denne Angivelse formenes det rettest at give Maskinen.

Constructions-Commissionen anbefalede de foreslaaede Maskiner til Anskaffelse, og da det derefter var at vente, at denne vilde blive bifaldet af Ministeriet, indstillede Directeur Tuxen under 23de Januar 1860, at Maskininspecteur Wain skulde sendes til England for at indhente Oplysninger om de Maskiner, der forfærdigedes af lignende Art hos Elder i Glasgow og andre Steder, inden Maskinerne bestiltes, for det Tilfælde at disse Oplysninger skulde gjøre Forandringer ved Tegningen ønskelige. Som Følge af denne Indstilling afreiste Hr. Wain kort efter.

Den 24de Januar approberede Ministeriet Maskintegningerne, men først den 16de November forlangtes Forslag fra Værftet om, hvor Maskinerne skulde bestilles. Den 28de s. M. anbefalede Directeur Tuxen at bestille dem hos Baumgarten & Burmeister, da man vel endnu ikke havde haft Leilighed til at prøve nogen af dette Firma's Maskiner, men ved at følge deres Arbejder havde man erhvervet Vished for, at deres Støbegods var af fortrinlig Beskaffenhed, og at der anvendtes af mulig Flid ved Arbeidet; og her, hvor Maskinerne skulde leveres efter en given Tegning, var dette, hvad det især kom an paa.

Ministeriet forhandlede derefter med Firmaet, og den 11te Januar 1861 sendtes et Tilbud om Leveringen til Maskindirecteurens Erklæring, der afgaves den 21de s. M. Efter at have paaviist, at forskellige Gjenstande ikke vare nævnte i Tilbudet og maatte tilføies i Contracten, udtalte Directeuren sig saaledes om Prisen: »For Orlogsskibet »Skjolds« Maskiner af 300 H. K. er accorderet en Priis af 146,100 Rd., medens der for dem, som nærværende Tilbud vedrører, og som ere anslaaede til samme nominelle Kraft, forlanges 158,640 Rd., altsaa 12,540 Rd. mere. Det bemærkes, at Kjedlerne ere be-

stemte at gjøres aldeles af Lowmoor Jern, hvilket ansees nødvendigt for det stærke Tryk, de skulle udholde, men som ei var Tilfældet med »Skjold«. Materialet til Kjedlerne bliver derved omtrent 5 $\frac{1}{2}$ dyrere, hvilket i Forbindelse med Apparatet til at ophede den udviklede Damp, maa antages at fordyre Kjedlerne med mindst 5 à 6000 Rd. Hertil kommer, at Skruenøglen bliver længere, at Maskinerne indeholde en Deel smaae Kobber-rør, og endelig at den har et dobbelt Sæt af Damp-cylindre og Ventil. Saavidt jeg kan skjønne, antager jeg derfor, at den høiere Priis er begrundet, men jeg er dog ikke i Besiddelse af saadanne Data, at jeg med Bestemthed kan angive, hvorvidt den forlangte høiere Priis staaer i nøiagtigt Forhold til, hvad Maskinen koster mere at forfærdige.«

Contract med Baumgarten & Burmeister blev derefter afsluttet den 14de Mai 1861, og Ministeriet gik ind paa den forlangte Betaling. Contracten bestemte, at Maskiner og Kjedler skulde leveres efter Wains Tegning og de vedføiede Specificationer, men iøvrigt lignede den de tidligere Contracter med Firmaet, kun var der indsat Bestemmelse om en daglig Mulct for en for seen Levering, hvorimod Fordringen om Selvskyldnercaution var opgiven.

Det næste Skib, der skulde forsynes med Maskiner, var Skonnerten »Fylla«. Til dette Skib begjærede Ministeriet Maskinvæsenets Forslag til Maskinens Construction. Paa den af Constructeuren udarbejdede Tegning var det antaget, at den Plads, der var given til Maskiner og Kul, begrænsede dens Kraft til 150 H. og Kulforraadet til 3 Døgn, og Ministeriet henstillede, om ikke et større Kulforraad kunde skaffes ombord. Den 5te August 1861 indsendte da Maskinvæsenet Tegning til Maskiner efter Høi- og Lavtryks-Principet og fandt i de for dette Skib særlige Forhold en forøget Grund til at tilraade dette System, der gjorde det muligt, uden at

gjøre Maskinrummet større, at forøge Kulbeholdningen til 5 Etmaal. — Ministeriet fik derefter Tilbud fra det tidnævnte Firma om Leveringen af disse Maskiner, hvori Prisen var lidt billigere end for »Dagmars«, og efter at Directeur Tuxen den 7de September havde udtalt sig om Tilbudet uden at have noget Væsentligt at bemærke dertil, blev Contract om Leveringen afsluttet.

Kort efter overdroges det til samme Firma at levere lignende Maskiner til »Diana« til en Priis, der var 2000 Rd. lavere, efterat Directeur Tuxen ligeledes herom havde yttret sig i Skrivelse af 19de October.

Vi komme nu til Maskinerne til »Peder Skram«; de kom først paa Bane i 1861, da Ministeriet vilde søge Extrabevilling til deres Anskaffelse, og den 26de Septbr. henvendte det Spørgsmaal til Værftet, om det var nødvendigt at udarbejde Maskintegningen ved Værftet. Den 30te s. M. meldte Directeuren for Maskinvæsenet, at Tegning til Maskiner efter Høi- og Lavtryks-Princip var sat i Arbejde, men hvis de skulde bestilles i Udlandet, vilde det være hensigtsmæssigt at lade Fabrikanten udføre en Tegning efter det nævnte Princip for at see, om der var Anledning til at fravige den Tegning, her var udført.

Den 12te November s. A. indgik d'Herr. Baumgarten & Burmeister med et Andragende om at maatte, hvis der tænktes paa at bestille Maskinerne i England, concurrere med de engelske Fabrikanter om Arbejdet. Dette Andragende gik til Værftets Erklæring, og den 3die December udtalte Directeur Tuxen sig derover. Han fremhævede paany den store Betydning, det havde for Marinen, at Maskinindustrien udvikledes i Landet, og at man derfor ikke burde unddrage vor eneste Fabrik større Bestillinger, naar man ei var nødt dertil. Da det Arbejde, Fabrikken havde leveret, var overordentlig godt og kunde taale Sammenligning med det Bedste her kjendtes, var der kun to Grunde, som kunde gjøres

gjældende imod ikke at henvende sig til den: Priserne og Tiden. Fabrikanterne maatte i Henseende til Prisen let kunne concurrere med fremmede Firmaer, naar Talen var om Arbeide af fortrinlig Beskaffenhed, hvorimod simpelt Arbeide vilde kunne faaes billigere i England. Med Hensyn til Tiden, maatte Ministeriet bedst kunne afgjøre, om den Tid, det danske Firma krævede, kunde tilstedes. Directeuren anbefalede derfor at henvende sig til Baumgarten & Burmeister med Bestillingen, og kun gaae til Udlandet, hvis de ikke kunde præstere Arbeidet tidsnok.

Den 16de December indsendte Firmaet Tilbud om Leveringen, og den 13de Januar 1862 afgav Directeur Tuxen Betænkning over det. Han bemærker deri, at den fastsatte Kraft for Maskinen og Principet for Constructionen er foranlediget ved Overveielser paa Værftet; og imod Specificationerne, der ledsage Tilbudet, findes Intet at erindre. Derimod gaaes udførlig ind paa den forlangte Priis. Det paavises, at den Priis, der er betalt for den sidste engelske Maskine, (»Sjælland«), var £ 57 pr. nom. H. K., og den havde ikke Metalrør i Kjedlerne og ingen Reserveskrue. Denne Priis lagdes til Grund ved de første Bestillinger i Indlandet, og der betaltes saaledes omtrent det Samme her for »Skjolds« Maskiner som i England for »Sjællands«, saa at der sparede Transport og tilhørende Omkostninger, og man endda fik de to nævnte Fordringer opfyldte. Men Prisen er i den senere Tid gaaet noget ned i England. Der foreligger Priisopgivelser fra fire engelske Fabrikanter fra Slutningen af 1861: Penn forlanger £ 57 pr. nom. H. K. for Maskinen opstillet i Skib, hvilket kan sættes til £ 55 indpakket til Afsendelse; Ravenhill forlanger £ 54 opstillet, eller £ 52 indpakket; og Maudslay og Watt begge £ 50 indpakket til Forsendelse. Ravenhill leverer dog ingen Reserveskrue, men kun et Blad til en saadan. I Maudslays Priis er en saa stor For-

skjel fra, hvad han fik for »Sjælland«, at særlige Aarsager antages at have foranlediget den, og det formenes, at man er berettiget til at gaae ud fra en Priis af £ 54 for gode Maskiner af sædvanlig Construction. Watt har forlangt £ 4 mere for Høi- og Lavtryk, og det stemmer med de Priser, der ere betalte for »Dagmars« Maskiner, at de ere omtrent 8 $\frac{1}{2}$ dyrere end sædvanlige Lavtryksmaskiner, hvorfor det ikke kan antages, at Watt gjør Kjedlerne heelt af Lowmoor Jern. Gaaer man ud derfra, vilde Høi- og Lavtryks-Maskiner af 600 H. K. af fortrinlig Qvalilet i England koste omtrent 314,928 Rd. og med Kjedler heelt af Lowmoor Jern 11,000 Rd. meer, eller 324,928 Rd.; Baumgarten & Burmeister forlange 18,201 Rd. mere. Naar Hensyn tages til Transport og Told, der ikke tør anslaaes lavere end 10 $\frac{1}{2}$ %, vilde der da endnu være Fordeel ved at gaae ind paa den hele forlangte Priis, hvis den opstillede Regning er rigtig; men det maa dog være umuligt for den herværende Fabrik at nærme sig de engelske Priser mere. Hvormeget de kunne trykkes ned, er vanskeligt at sige med Bestemthed, men der foreslaaes at søge tilveiebragt en Nedsættelse af indtil 10,000 Rd.

Fabrikterne vilde dog ikke strax slaae af paa deres Fordring og gjorde opmærksom paa, at de anvendte saa meget Materiale i deres Maskiner, at Prisen ingenlunde var for høi, idet de meget vel kunde anvende mindre uden at udsætte sig for, at Arbeidet casseredes. Dette indrømmede Maskindirecteuren i en yderligere Udtalelse om Prisen, dateret 21de Januar, og han sammenholdt derfor den forlangte Priis med, hvad der var opgivet fra en udmærket engelsk Fabrikant, Penn, hvem man med Sikkerhed kunde overlade i Henseende til Materialets Styrke og Godhed at følge sin Praxis ved en Bestillings Udførelse. Penn forlangte for almindelige Maskiner £ 55; lagde man 8 $\frac{1}{2}$ % til for Høi- og Lav-

tryk, og 10,000 Rd. for Lowmoor Jern til Kjedlerne, vilde det blive 330,760 Rd., man kunde antage i det Høieste at komme til at betale i England. Sammenholdes den forlangte Priis hermed, er der ikke Grund til at tvivle om, at den er Resultat af en samvittighedsfuld Undersøgelse, men Fabrikken her mangler endnu tilstrækkelig Erfaring til at dømme med Sikkerhed; paa den anden Side er mulig den nævnte Priisforskjel af 8 ø for denne Art Maskiner sat for lavt, og det findes derfor ikke rigtigt, absolut at holde paa Prisen 330,760 Rd., men der bør dog skee et Afslag.

Dagen efter afsluttedes Contracten, og Fabrikanterne gik ind paa et Afslag af 6000 Rd., idet den betingede Priis for Maskinen med Reservestykker m. m. var 337,000 Rd. Contracten var iøvrigt affattet overeensstemmende med de tidligere; der var ikke henviist til nogen Tegning, men det hedder, at det Hele skulde udføres «nøiagtigt efter det af Maskininspecteur Wain opstillede Princip, hvorefter ogsaa Maskinerne til Dampskonnerterne «Fylla» og «Diana» blive udførte.»

Efter at Contracten var afsluttet, indkom et nyt Bidrag til Belysning af Prisen. Directeur Tuxen havde alt i sin Skrivelse af 13de Januar omtalt, at Maudslay nylig havde opsat en Maskine med alle nye Forbedringer i et engelsk Skib, og at denne havde viist sig fortrinlig; at han havde tilskrevet denne Fabrikant med Forespørgsel om Prisen, men intet Svar faaet; den 6te Februar indmeldte Directeuren at være kommen i Besiddelse af et Tilbud fra dette Firma til «Thames Iron Works» om at levere Maskiner af 550 H. K. enten af almindelig Construction eller med alle nye Forbedringer, og for de første forlanges £ 54, for de sidste £ 68. Skjøndt disse ere forsynede med Overflade-Condensatorer, der ere meget kostbare, formenes dog den i Contracten stipulerede Priis for «Peder Skrams» Maskiner i Sammenligning dermed at være billig.

Det følgende Arbeide, som overdroges den danske Fabrik, var Maskinerne til «Dannebrog», der gjordes efter samme Princip som »Peder Skrams». Her som ved «Fylla» og »Diana» betragtedes den indskrænkede Plads i Skibet som forøget Opfordring til at anvende Høi- og Lavtryks-Maskiner, og Tegningen til dem blev forfattet ved Værftet og lagdes til Grund for Contracten.

Der hengik nu omtrent tre Aar, inden en ny Bestilling skulde gjøres; i denne Tid havde Spørgsmaalet om, hvilket Maskinsystem der var det bedste, som ogsaa, om det var rigtigt at knytte Marinens Forsyning udelukkende til det enkelte danske Firma, til forskjellig Tid og paa forskjellig Maade været drøftet; og enten det nu var derfor eller af andre Grunde, var Fremgangsmaaden ved den nyeste Bestilling heelt forskjellig fra den tidligere Coutume. Efter Actstykkerne vedrørende Anskaffelsen af Maskinerne til Panterskibet Nr. 53 var Sagens Gang følgende:

Den 5te April 1865 rettede Marineministeriet en Opfordring til det danske Gesandtskab i London om at skaffe Oplysninger om, hos hvilke Fabrikanter den engelske Regering pleiede at gjøre Bestilling, hvilke deres Priser for Maskiner vare, og hvilken Form der benyttedes for »tenders» og Specificationer. Svar herpaa indløb gennem Udenrigsministeriet den 17de Mai; det gav en Fortegnelse over 27 forskjellige Firmaer, som af den engelske Regjering havde været opfordrede til at gjøre Tilbud om Maskiner, hvilken Opfordring dog kun 21 af dem havde fulgt. I første Række af disse stode Maudslay og Penn, i anden Række Ravenhill, Napier og Humphrys. Oplysning om Priserne gaves ikke, men der sendtes de ved Indbydelsen brugelige Formularer, nemlig en trykt Specification over de Forordringer, der stilledes til Maskinerne, en trykt Blanket til Tilbud, der af Fabrikanterne skulde udfyldes, og en trykt Liste over Reservestykker og Værktøier der, ansat

af Fabrikanterne efter hver Maskines Behov, skulde ledsage Tilbudet.

Under 17de Juni sendtes disse Formularer tll den tekniske Directeurs Erklæring med Ordre, at tilbagevende dem som de efter vort Behov maatte være, tillige med Tegninger af de Dele af Skibet, der vedkom Maskinfabrikanterne, og Opgave paa Vægt af Maskiner og Kul, og endvidere en Udtalelse om, hvad der i teknisk Henseende maatte være at betænke ved Maskineriet til Pantserskibet.

Denne Udtalelse fremkom den 17de Juli og indeholder i det Væsentlige følgende: De kraftigste Maskiner og den længste Kulforsyning indenfor given Vægt og Rumfang til Maskiner og Kul opnaaes ved at vælge det høieste Damptryk, som med Sikkerhed kan benyttes, stor Expansion og Fortætning at Dampen, da saadanne Maskiner udvikle den største Kraft i Forhold til Vægt og Rumfang af Maskiner og Kjedler, og bruge mindst Kul i Forhold til den udviklede Kraft. For at vise dette toges to Forsøg med Linieskibet Skjolds Maskine, en vel construeret Lavstryksmaskine, til Udgangspunkt. Ved det første Forsøg arbeidedes med fuld Kraft, 19 Pd. Tryk i Kjedlen; Maskinen gjorde da 71 Slag, indicerede 1121, og brugte 13.9 Tdr Kul i Timen eller 4 Pd. pr. indiceret Hestekraft, og Skibets Fart var 9.77. Ved det andet arbeidedes med Expansion med samme Tryk i Kjedlen; Slagenes Antal gik derved ned til 68, hvorved Farten vilde gaae ned til 9.0; Indicatoren gav 870 indiceret Hestekraft og Kulforbruget 9 $\frac{3}{4}$ Tdr. eller 3.6 Pd. pr. indiceret Hestekraft.

Ved dette andet Forsøg var altsaa Kulforbruget i Forhold til den virkelige Kraft ringere, men denne var ogsaa gaaet ned. Vilde man imidlertid forøge Damptrykket, kunde den samme virkelige Kraft leveres, som i førte Forsøg, selv om der arbeidedes med Expansion. Beregning førte til, at med Dampafskjæring paa $\frac{3}{10}$ af

Slaget, maatte Trykket forøges til 26 Pd. for at bevare den første Kraft og Fart, og Kulforbruget vilde da blive 10 Tdr. eller 2.9 Pd. pr. indiceret Hestekraft. Ved stadig at bruge denne Expansion og dette Tryk kunde Kjedlerne gjøres mindre, og der vilde spares i Vægt og Rumfang uden at tabes i Kraft.

Dersom man beholdt samme Kjedelstørrelse og forøgede Damptrykket, saa at man med Afskjæring paa $\frac{3}{10}$ af Slaget, brugte samme Mængde Damp og Kul som ved første Forsøg, da vilde Stempelhastigheden og altsaa den indicerede Hestekraft og Farten stige. Trykket maatte da være omtrent 35 Pd., Maskinen vilde gjøre 84 Slag, indicere 1640, saa at Kulforbruget blev 2.76 pr. indiceret Hestekraft, og Farten vilde blive omtrent 10.6. Altsaa med samme Rumfang vilde opnaaes større Kraft; Vægten af Kjedler og Maskiner vilde derved dog blive meget større, da Alt maatte være stærkere.

Det er i disse Retninger, Forøgelse af Damptryk, Expansion og Stempelhastighed, at Udviklingen gaaer, og naar man ikke er gaet videre end almindeligt er, da har det sine praktiske Grunde, af hvilke de vigtigste ere, at da Damptrykket paa Stemplet er saa høist forskjelligt, og Forskjellen stiger med det Tryk og den Expansion, som anvendes, bliver Bevægelsen ujevn og virker ødelæggende paa Maskinens bevægelige Dele; og naar man indretter sig paa, at Maskinen med fuld Kraft arbejder med Expansion, vil man ikke, naar der ei er Brug for fuld Kraft, kunne expandere mere uden særlige Apparater, der forøge Gangens Uregelmæssighed. Disse Ulemper fjernes ved Anvendelsen af Dobbelt-Cylindere, der give Jevnhed i Bevægelsen og dog have de paapegede Fortrin. — Det udtales, at de Maskiner, der her ere forfærdigede efter dette System, ikke staae tilbage for, hvad der andetsteds er præsteret; Damptrykket er valgt saa høit, som man fornuftigviis kan gaae, og Maskinerne ere simple i deres Bygning. Overflade-

Condensatorer er vel andetsteds benyttede og kunne ogsaa tilføies uden at forandre Principet, men de findes i det Hele ikke anbefalelige. Med Hensyn til Udretning af de tidligere her anskaffede Maskiner paavises, at Dagmars Maskiner have præsteret mere Arbeide med mindre Kulforbrug end Heimdals, og Indicatormaalinger vise, at de første kunne arbeide meer, end hvad der var anført i det ovenfor meddeelte Forslag til deres Anskaffelse. Den indhøstede Erfaring formenes at have godtgjort Constructionens Hensigtsmæssighed og kun viist een Mangel, idet Kjedlerne burde være større, og det anføres, at Systemet vinder meer og meer Udbredelse, og at nylig den engelske Fabrikant Humphrys har leveret Maskiner af denne Art til et af de nyeste engelske Panterskibe, »Pallas«, ved hvis Bygning er henseet til stor Hastighed. Det anbefales derfor bestemt at forsyne det nye Skib med Høi- og Lavtryks-Maskiner. Sluttelig erkjendes Rigtigheden af at opfordre fremmede Fabrikanter til at indsende Tilbud om Leveringen, men Opmærksomheden henledes dog paa Vigtigheden af at opmuntre den indenlandske Maskinindustri, naar det kan skee uden væsentlig Opoffrelse i oeconomisk Henseende.

I de trykte engelske Formularer var der kun foreslaaet enkelte Forandringer; den vigtigste var, at der var tilføiet Forlangende om, at Skruens Diameter, Stigning og Construction skulde opgives. Tilbudene lode det staae aabent for Fabrikterne, hvilken Art Maskine de vilde antage, kun stipuleredes, at ved særegen Construction maatte Trykket opgives, og var det over 20 Pd., skulde Kjedlerne være heelt af Lowmoor Jern. Vægt af Maskiner og Kul fandtes ikke omtalt i de engelske Schemata, og Directeuren fandt det ikke hensigtsmæssigt at give Oplysning derom, hvorimod Fabrikterne efter Tilbudets Form selv skulde opgive den for Maskiner, Kjedler med Vand og Kul.

Den 2den November udgik Opfordring fra Ministeriet til Burmeister & Wain, Maudsley, Penn, Humphrys og den franske Fabrikant Schneider, om at indsende Tilbud. Opfordringen var eenslydende og ledsagedes af de trykte Fordringer og Tilbuds-Schemata, der skulde tilbagesendes udfyldte, samt af de tilhørende Skibstegninger; i Tilbudene var af Ministeriet tilføjet, at den største indicerede Hestekraft garanteredes under en Times Prøve, og det tilsvarende Kulforbrug skulde opgives. — Tilbudene indkom temmelig kort efter hverandre: Penns 21de November, Maudslays den 24de, Humphrys den 25, Burmeister & Wains den 6te December og Schneiders den 20de s. M. Den 30te December sendtes de alle til Værftets Betænkning.

Den 22de Februar 1866 afgav den tekniske Directeur en meget udførlig Betænkning, hvis Hovedindhold er følgende:

Den Opgave, som skulde løses, var at skaffe den størst mulige Hastighed for Skibet, som kan tilveiebringes, naar Hensyn tages til Skibets Form og Deplacement og den deraf flydende begrændsede Vægt, som kan afgives til Maskiner og Kul; Maskinerne skulde leveres overeensstemmende med de trykte Fordringer, der vare udsendte, og desuden maatte de ikke overstige den ved Skibets Tegning forudsatte Vægt, ikke tage meer Plads op, end bestemt, og tilstede en Passage fra for til agter paa Banjerdækket.

Der foreligger sex Tilbud, nemlig et fra hver Fabrikant om en Lavtryksmaskine og et fra Burmeister & Wain om en Høi- og Lavtryks. Disse sammenlignes i de forskjellige Henseender, som have Betydning.

a. Hvad Construction, Plads, Vægt og Plads til Kul angaaer, vises det, at den af Schneider tilbudte Maskine ikke kan benyttes, fordi dens Vægt langt overgaaer, hvad der kan tilstedes, og den, saa at sige, ingen Plads levner til Kul; desuden forudsætter den

Forandring ved den paatænkte Placering af Skruer og Axler, og dens Construction er mindre hensigtsmæssig. Humphrys har ikke sendt nogen Tegning, og Arrangementet af hans Maskine kan derfor ikke bedømmes. De andre Lävtryksmaskiners Construction tilfredsstillende, og hvad Plads og Vægt angaaer, kunne de alle benyttes; Burmeister & Wains er den tungeste, hvilket formeentlig er begrundet i, at Condensatorer og andet Støbegods er sværere, ligesom det af Specificationen fremgaaer, at Kjederne ere af tykkere Plader. Ingen af dem tilsteder Passage; ved Burmeister & Wains Maskine kan en saadan dog tilveiebringes ved en Forandring af Kulkasserne og med et ringe Afdrag i Kulbeholdningen, ved Penns ligeledes men kun med en betydelig Forringelse af Kulmængden, og ved Maudslays kan den slet ikke skaffes. Kulkasserne i disse tre Maskiner ere saaledes, at Burmeister & Wains yde en let Lempning og tillige styrke Skibets Forbindinger; Penns og Maudslays bidrage ikke til Skibets Styrke, og ville skabe en vanskelig Lempning, især den Sidstes. — Burmeister & Wains Høi- og Lävtryks-Maskine optager mindre Plads og har ringere Vægt end nogen af de andre, saa at Kulbeholdningen kan være større; den tilsteder Passage, og dens Kulkasser ere bekvemme og bidrage til Forbindingernes Styrke.

b. Med Hensyn til Kraften er den for alle Maskinerne angiven til 360 nom.; men er forskjellig for de forskjellige Maskiner, naar den beregnes efter den Stempelhastighed, Fabrikkanterne have opgivet; men man kan dog ikke gaae ud alene herfra. Heller ikke kan man blive staaende ved den største indicerede Kraft, der er opgivet, og der savner Data til en Beregning af den største Kraft, hver Maskine kan udvikle. De forskjellige Elementer, der betinge det Arbeide, der kan præsteres, sammenstilles derfor, og til Sammenligning anføres de tilsvarende for Jyllands og Dannebrog's Maskiner, hvis

største Kraftudvikling kjendes. Af denne Sammenstilling hid sættes følgende.

	Jylland.	B. & W. Lavtryk.	Maudslay.	Penn.	Humphrys.	Schneider.	Dannebrog.	B. & W. H. og Løk.
							efter store Cylindre.	
Nominel Kraft (Stempelflade \times Hast. \times 7Pd. 33.000.)	491.3	494.4	371.1	412.2	411.4	487.5	493.2	590.6
Kjedlernes Varmeflade .	5600	7200	6840	c. 6840	—	8827	4000	5450
Damptryk	20	25	20	20	—	25.6	45 à 50	46.8
Angivet ind. Hestek. . .		1372	1440	1500	1440 à 1800	1440		1448
største do. do. . .	c. 1450						c. 1450	

Heraf fremgaaer, at af Lavtryksmaskinerne have Burmeister & Wains og Schneiders størst nominel Kraft, størst Varmeflade og høiest Tryk, og de ere derfor de kraftigste af disse; Penns og Maudslays staae i alle disse Retninger tilbage, og Humphrys kan ikke bedømmes fuldstændigt. — Den indicerede Kraft, som er tilsagt, er størst for Humphrys og mindst for Burmeisters Lavtryksmaskiner; der foreligger imidlertid Intet, som berettiger til at vente større Kraft af Humphrys end f. Ex. af Penns. Sammenlignes paa den anden Side Burmeister & Wains med Jyllands, har den omtrent samme nominelle Kraft, men langt større Varmeflade og større Tryk, og det kan derfor beregnes, at den vil udvikle meget større Kraft, end denne. Burmeister & Wains Lavtryksmaskiner følge i Kraft efter Schneiders, og naar Fordringen om tilstrækkelig Kulforsyning skal fastholdes, ansees de for at være de stærkeste Maskiner af denne Art, Skibet kan føre. Høi- og Lavtryksmaskinerne kunne kun sammenlignes med andre af lignende Construction; sees hen til Dannebrog's Maskiner, er saavel den nominelle Kraft som Varmefluden betydelig større for de her tilbudte, og

disse antages derfor at ville udvikle omtrent 30 pCt. mere Kraft, og de ere betydelig kraftigere end samme Firmas Lavtryksmaskiner.

c. Om Skruernes Dimensioner og Form er Intet meddeelt af Humphrys. Efter Beregning vilde de andre Skruer med det opgivne Antal Omdreininger bevæge sig frem med en Hastighed, B. & W.'s Lavtryk af 12—65, Maudslays: 7.4 à 10.35, Penn's: 12.4, Schneiders: 15.5 og B. & W.'s Høi- og Lavtryk: 13.31. Det bemærkes, at Maudslay øiensynlig har forregnet sig. Schneider og Penn have valgt en større Stigning, end der ansees hensigtsmæssigt, hvorimod Burmeister & Wains Skruer, i Forbindelse med deres store Maskinkraft og Skibets fine Linier, love god Fart.

d. Kulforraadets Størrelse og Varighed anføres for hver Maskine, idet der opgives den hele Vægt Kul, som Pladsen og Hensynet til den samlede Vægt tilsteder, og det af Fabrikanterne opgivne Kulforbrug pr. ind. H. K., multipliceret med en Kraftudvikling, eens for alle Maskiner, betragtes som Forbruget i en Time. Herefter har Schneiders Maskine kun Plads til 10 Timers Kul, de andre Lavtryksmaskiner til fra 48 til 55 Timer og Høi- og Lavtryksmaskinen til 97 Timer.

e. Prisen var forlangt specificeret for Kjedler, Maskiner, Skruer og Axler m. m., Kulkasser og Reservestykker. Penn havde ikke givet denne Specification, men kun meddeelt, hvormeget han vilde fradrage i Totalsummen, hvis ingen Kjedler skulde leveres. Maudslay og Schneider havde meent, at Kulkasserne maatte høre til Skibet og ikke skulde leveres af dem. Prisen for Reservestykker var høist forskjellig ansat, og derom maatte nærmere forhandles; til Sammenligning benyttes kun Prisen for Maskiner og Kjedler med Skruer og Axelledninger. Burmeister & Wain har, overensstemmende med Fordringerne, angivet større Førligheder af Kjedelplader og Lowmoor Jern til hele Kjedlen ogsaa

for Lavtryksmaskinen, da Trykket er sat til 25 Pd. Schneider har samme Tryk, men har ikke tilbudt at opfylde de dertil knyttede Fordringer, og der maa derfor lægges til hans Priis et tilsvarende Beløb, som anslaaes til 8571 Rd. I de engelske Maskiner er Trykket sat til 20 Pd., hvorved de større Førligheder og det kostbarere Maskineri til Kjedlerne er undgaaet. Til de fremmede Fabrikanters Priser maa ved Sammenligning endvidere lægges Transportomkostninger, og til Beregning heraf benyttes Omkostningerne ved Transporten af Sjællands Maskiner, som vare omtrent 25 Rd. pr 1000 Pd. Herefter stille Priserne paa Lavtryksmaskinerne sig saaledes:

Burmeister & Wains opgivne Priis	171.060 Rd.
Maudslays dito dito med Tillæg af Transport	169.855 "
Humphrys dito dito med dito	156.210 "
Schneiders dito dito med dito	ditto og
bedre Kjedler	173.240 "

Penns Priis er som sagt ikke specificeret, men da han ialt forlanger 189.000 Rd., ville hans Maskiner være de dyreste af alle. Tolden er ikke medtaget i Beregningen; den anslaaes til henved 3600—5700 Rd., men det bemærkes, at den ikke ligefrem kan bringes i Overslag, da den ikke er en Udgift for Statskassen, medens paa den anden Side den indenlandske Fabrik skjønner at maatte betale c. 1500 Rdl. i Told af Materialer. Efter denne Sammenstilling sees, at Humphrys Maskiner ere de billigste, og Forskjellen mellem de andres kun ringe. Hvis der da skulde anvendes sædvanlige Maskiner med et Kulforbrug af $3\frac{1}{2}$ à 4 Pd. pr. ind. H. K., var der Anledning til nærmere at forhandle med ham; men derom kan der ikke være Spørgsmaal, naar man uden stor Forøgelse i Priis kan skaffe kraftigere og mere oeconomiske Maskiner. Herom foreligger der et Tilbud fra Burmeister & Wain, og to Antydninger fra Maudsley og fra Humphrys. M. vil for et Tillæg af den opgivne

Priis af 16200 Rd. levere kraftigere Maskiner med større Cylindre og 25 Pd. Tryk, der uden Forøgelse i Kulforbruget skulle indicere 1800. Humphrys nævner i sit Brev, at han for 164 pr. H. K. vil levere kulbesparende Maskiner med Overflade-Condensatorer. Tillægges Transportomkostningerne til de engelske Priser stiller Bekostningen for disse tre Maskiner sig saaledes:

Burmeister & Wains . . .	171.080 Rd.
Maudslays	186.055 "
Humphrys	208.870 "

Den førstnævnte er altsaa den billigste og maa foretrakkes for de andre; den er meget kraftigere end nogen af de tilbudte Lavtryksmaskiner, uden at koste meer end den Lavtryks, der er tilbudt af samme Firma, og den antages at være den kraftigste Maskine som, med alle Hensyn for Øie, kan anbringes i Skibet, hvorhos den indenfor den givne Grændse af Vægt og Rum tilsteder et varigere Kulforraad. Den maa da ubetinget foretrakkes, hvis ikke Erfaringer skulde have viist det utilraadeligt at benytte denne Construction.

For at vise at dette ikke er Tilfældet, gives en sammentrængt Oversigt over de kulbesparende og kraftforøgende Resultater, »Pacific Steam Navigation Company» og »Peninsular & Oriental Steamship Comp.» have opnaaet ved Anvendelsen af Maskiner af denne Art, fabrikerede respective af Randolph & Elder og af Humphrys; ligesom ogsaa den engelske Regjerings Forsøg med de tre Fregatters bekjendte Væddeseilads til Madeira meddeles. En Anke, som er fremsat, er den, at Trykket er høiere, end det er rigtigt; efter Principet vilde Oeconomien og Kraften forøges, jo større Trykket gjøres; men der er en Grændse for dets Størrelse, som ikke blot betinges af Kjedlernes Styrke, men ogsaa af andet, idet den hyppigere Udblæsning, som høiere Tryk gjør nødvendig for at forebygge Steenomsætning, vil lade en Deel af Fordelen gaae tabt. Ved forskjellige

Overveielser er man kommet til, at man roligt kan benytte 40 à 50 Pd. Tryk men ikke bør gaae høiere. Det største Tryk behøver ikke at anvendes altid, men det er en stor Fordeel ved given Leilighed at kunne anvende det.

I Henhold til den hele Udvikling indstilles, at Burmeister & Wains Høi- og Lavtryksmaskiner vælges, men at der bør forhandles nærmere om Prisen paa Reservestykker.

Efter at have modtaget denne Betænkning, sendte Ministeriet de to fra Firmaet Burmeister & Wain indkomne Tilbud til Constructions-Commissionens Erklæring, der afgaves den 22de Juni 1866. Der bemærkes i denne, at efter Sammenligning af de opgivne Momenter for begge Maskinerne, staaer Høi- og Lavtryksmaskinen baade med Hensyn til Kraftudvikling, Kulforbrug og Priis over den anden, og den tillader Passage paa Banjerdækket; ingen Tvivl om Valget vilde levnes, hvis de Skibes Fart, der tidligere have faaet denne Art Maskiner, havde viist sig tilfredsstillende. Dette, har Commissionen tidligere udtalt, var ikke Tilfældet, og senere Erfaringer have viist, at af de 6 Skibe, der havde Maskiner fra den danske Fabrik, staae de 4 med Høi- og Lavtryk tilbage for de andre i Fart, og Commissionens tidligere Henstilling, at der ikke anskaffes flere Maskiner af denne Art, førend Resultaterne efter fuldstændige Prøver under Damp have viist sig tilfredsstillende, er saaledes ikke blevet svækket. Den technische Directeur har imidlertid oplyst, at den nu tilbudte Maskine ved at have større Varmeflade m. m. vil opnaae en afgjort Overlegenhed over de tidligere, og han har udtalt sig saa bestemt til Fordeel for Høi- og Lavtryksmaskiner, at Commissionen ikke vil paatage sig Ansvarret for at forkaste Systemet, og, saaledes som Spørgsmaalet er stillet, foretrækker Høi- og Lavtryksmaskinen for den anden.

Efter denne Udtalelse fra den samlede Commission følge to Indstillinger. Den første, fra Admiral van Dockum, Orlogscapitainerne Suenson, Wulff og Muxøll, Directeur Skibsted og Capitain Blom, anbefaler at forlange Tilbud og Tegning fra det engelske Firma Randolph & Elders. Det antages, at den Begrænsning i Valget, der er stillet Commissionen af Ministeriet, er begrundet i den technische Directeurs Fremstilling i Betænkningen over samtlige indkomne Tilbud. Da man ikke samstemmer i, hvad der er udtalt, formenes det rigtigt at benytte Commissionens Forslagsret, og vil man benytte Høi- og Lavtryks-Systemet, idet man tillægger de engelske Erfaringer overveiende Betydning fremfor vore egne, formenes en Henvendelse til det nævnte Firma at love gode Resultater.

De samme Medlemmer, med Undtagelse af Capt. Blom, mene i Modsætning til Directeur Tuxen, at den af Maudslay omtalte Maskine med en indiceret Kraft af 1800 er billigere end den af Burmeister & Wain tilbudte, og finder at den bør komme i fortrinlig Betragtning. Den anden Indstilling gaaer derfor ud paa at et nyt Tilbud forlanges fra Maudslay.

Ministeriet fulgte ikke disse to Indstillinger, og den 23de Juni meddeelttes i Skrivelse fra Secretariatet til Commissariatet, at det var resolveret, at der i Henhold til Constructions-Commissionens Erklæring vilde være at afslutte Contract med Burmeister & Wain, og det paalagdes Commissariatet at foretage det fornødne i saa Henseende. Dette tilskrev derefter Firmaet den 26de Juni, at Ministeriet havde besluttet at forhandle med det i Henhold til det indsendte Tilbud om Høi- og Lavtryksmaskiner, og hvis dets Vilkaar fandtes antagelige, at afslutte Contract. Firmaet opfordredes dog til nærmere at overveie, om noget Afslag kunde skee i de opgivne Priser, og om der maatte være Grund til at forandre

noget ved Maskinerne, og man imødesaae derefter et nyt detailleret Tilbud, idet dog det første betragtedes som staaende ved Magt.

Denne Skrivelse besvaredes ved Brev af 27de, der fastholder det indsendte Tilbud med en Reduction i Prisen for Reservestykker, og derhos giver et nyt Tilbud, der for en forøget Betaling af c. 15000 giver større Varmeflade, større Cylinder og Tryk og garanterer 1750 ind. H. K. Dette Brev med Bilag gik til den tekniske Directeurs Betænkning den 30te Juni, og denne afgaves den 2den Juli. Om det nye Tilbud udtales heri, at Forskjellen mellem det og det første bestaaer i, at de smaa Cylindre skulle have 1", og de store 2" større Diameter, hvilket er uden Betydning i Henseende til Plads og Vægt; videre sees, at Kjedlerne faae 500 □' større Varmeflade, som opnaaes, dels ved en anden Construction af Kjedlernes indre Dele, dels ved en ringe Forøgelse i deres Længde, og endelig deri, at der gjøres Regning paa et Tryk af circa 50 Pd. Da Maskinen efter det oprindelige Tilbud efter Sammenligning med Dannebrogss antages at kunne udvikle henimod 1800 ind. H. K. under gunstige Omstændigheder, (see ovenstaaende Betænkning af 22de Februar), maatte den nu tilbudte meget lettere opnaae denne Kraftudvikling. Forandringerne ville ikke gribe forstyrrende ind i Arrangementet af Kulkasser og Passage, og Kulforbruget vil vel med fuld Kraft blive noget større, men med den tilsvarende Kraft formeentlig mindre, saa at samme Varighed af Forraadet kan ventes. Den større Priis er begrundet i, at Kjedlerne faae flere Rør og bruge mere Jern og i en noget stærkere Construction af Maskinerne i det Hele; det er vanskeligt at bedømme den med Sikkerhed, men i Forhold til den garanterede ind. H. K. er den sidst tilbudte Maskine billigst. Hertil føies endnu nogle Bemærkninger om Enkeltheder, som have mindre Interesse.

Under 6te Juli forlangte Commissariatet Directeurens Erklæring over Contract-Udkastet, som han afgav Dagen efter. Følgende Modificationer foresloges:

1. At Leveringstiden forandres fra 11 til $11\frac{1}{2}$ Maaned.
2. At den daglige Mulct for senere Levering bestemmes til 100 Rd. istedetfor 200.
3. At der til Bestemmelsen om den største indicerede H. K., der skal udvikles, føies: »under gunstige Veirforhold og medens Skibet gennemløber mindst 2 Qvartmill«.
4. At Ministeriet og ikke Værftet skal bestemme paa hvilken Maade, Prøverne skulle anstilles.
5. At en Bestemmelse tilføies, hvorefter Fabrikanterne, hvis den første Prøve skulde være utilfredsstillende, for egen Regning kunne foretage Forandringer ved Maskiner, Kjedler eller Skruer, inden en afgjørende Prøve holdes, og
6. at Betegnelsen af den ene Betalingstermin præciseres mere.

Den 10de Juli afsluttedes Contract efter det seneste Tilbud. Den var noget forskjellig fra de tidligere Contracter og i det Hele strengere end disse. De skjærpendede Bestemmelser vare, at den daglige Mulct for senere Levering end contraheret, sattes op til 200 Rd., at der indførtes at Fabrikanterne »ville arbeide hen til« at Maskinerne udvikle mindst 1750 ind. H. K. under mindst 1 Times Prøve i gunstigt Veir, og at Betalingen skulde kunne indskrænkes efter denne Prøves Udfald, idet der skulde finde et Afdrag af 50 Rd. Sted for hver H. K., der indiceredes mindre, indtil 1448 H. K.; og udvikledes ikke engang denne Kraft, skulde Maskinerne enten tages tilbage, eller en Mulct af 30000 Rd. erlægges. Derimod indeholdt Contracten ingen Bestemmelse om, at nogen Deel af Betalingen skulde tilbageholdes indtil Forløbet af de 12 Maaneder, i hvilke Fabrikanterne vare ansvarlige for Maskinerne.

I de tilhørende Specificationer var saavel den nominelle H. K. nævnt, som den forlangte indicerede H. K. af 1750; Varmeoverfladen var anført, men Kulforbruget ikke.

Som tidligere anført er en af de Anker, der reistes i Rigsdagen, den, at Maskinerne til Nr. 53 bleve bestilte inden Prøverne med Peder Skram foretoges, og det bliver da af Interesse ogsaa at kjende Forholdet af de Actstykker, der meddeelt angaaende disse Prøver, og hvad dermed stod i Forbindelse.

Peder Skram blev udrustet paa Prøvetogt i Efter-sommeren 1866, og Uddrag af de ved de forskjellige Prøver opnaaede Resultater ere meddeelte i Chefens, Orlogscapitain Sommers, Generalrapport over Skibet, dateret 20de November 1866. Indholdet af denne, forsaavidt det vedrører Skibet som Dampskib er følgende: Skibet har med et Dybgaaende af 22' agter og 20' for løbet meget let til 10 og lidt over, brændende 8 Tdr. Kul i Timen; men naar det, med denne Armning, drives til 11, reiser Boughølgen saameget, at det tyder paa, at Modstanden er saa stor, at Fregatten neppe vilde kunne drives til synderlig større Fart. Med et Dybgaaende af $21\frac{1}{2}'$ agter og $18\frac{3}{4}'$ for, et Damptryk i Kjedlen af $33\frac{1}{2}$ Pd. $60\frac{1}{2}$ Omdreining, har den naaet en logget Fart af 12.5, saa at det kan antages, at den, med det oprindelig bestemte Dybgaaende (21' og 19') og det rette Tryk af 45 Pd. vilde kunne løbe 13. I stiv rebet M. S. Kuling har den, 3 Streger for Vinden, med Gaffel- og Stag-Seil til, løbet 10.6 à 11.2; og imod 3 rebet M. S. Kuling og næsten tilsvarende Sø i Finske Bugt 7.4 med 34 à 40 Pd. Tryk. Paa Reisen fra Kjøbenhavn til Kronstad i Følge med Slesvig, brugte den kun 7 Tdr. Kul, (Blanding af Wales og Newcastle) i Timen; den viste sig paa denne Reise ligesaa hurtig som den russiske Keiser-Yacht »Standard«. Gjennemsnitsfarten ved Prøverne i Sundet var 11.3 og i Østersøen 11.9. Det største Antal

Omdreiningen var 63. Damptrykket i Kjedlerne var et enkelt Øieblik $43\frac{1}{2}$ Pd., men i Almindelighed kun mellem 34 à 38 Pd. Kjedlerne kunde ikke stadig levere Damp af 45 Pd. Spænding. Den største ind. H. K. var 1714, den gennemsnitlige 1621.9; vel indiceredes eengang 2014, men det var ved denne Leilighed at den ene Kjedel brød ud paa Grund af for lav Vandstand. Kulforbruget var under forskjellige Omstændigheder fra 2.055 til 3.632 Pd. pr. ind. H. K. Kjedlerne ere for smaae. Dette Afsnit af Rapporten slutter med at foreslaae, at fremtidige Hurtighedsprøver med Dampskibe foretages, inden Skibene ere fuldt udrustede, og med at fremhæve Ønskeligheden af, at et Middel findes til at forebygge Overkogning i nye Kjedler.

I Constructionscommissionens Betænkning over Generalrapporten, som afgaves den 6te April 1867 udtales, at Fregattens Hastighed maa ansees tilfredsstillende, naar hensees til de Fordringer, der stillede ved dens Bygning. Kjedlerne ere dog for smaae, indskjønndt deres Varmeflade er lidt større end i de Skibe, der tidligere have faaet Maskiner af den Art. Commissionen indstiller at Peder Skram, saafremt det kan lade sig gjøre, gives to Kjedler til, og den slutter sig til Orlogscapitain Sommers Forslag om fremtidige Prøver.

Efter Modtagelsen af Generalrapporten tilskrev Ministeriet under 27de November 1866 Constructions-Commissionen, at den fremtidig efter hvert nyt Skibs første Togt vilde have at indsende Betænkning, om Maskinerne ere tilfredsstillende, og om Kjedler og Kulforbrug have svaret til Contracten og til hvad der, efter sædvanlige Priser med Hensyn til Maskiner og deres Kraftudvikling, maatte ventes opnaaet efter Prisen. I Henhold til denne Ordre fremkom en Udtalelse fra Commissionen om Peder Skram den 6te April 1867. Den anfører, at ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om hvorvidt Maskinerne ere tilfredsstillende, kan man ikke undlade

at see hen til den til Værftet stillede Opgave ved Skibets Bygning; det maa dertil tages i Betragtning, at ved at forandre Skibet til Panterskib er det blevet 9" bredere i Vandgangen og nedad saalangt Pantseret gaaer, er kommet $10\frac{1}{2}$ " dybere over Livet, og har faaet fyldigere Boug og Laaring, og derefter maa Commissionen formene, at Maskinerne maa betragtes som tilfredsstillende i Henhold til, hvad man har forlangt udrettet af dem. Skibets Hastighed er større end de fleste og lig de bedste fremmede Skibes fra den samme Tid; men da man i Udlandet har søgt at faae den størst mulige Fart i de senere Aar, staaer Peder Skram tilbage for de nyeste Skibe. Maskinerne ere leverede overeensstemmende med Contracten med Undtagelse af, at Skruen er forandret og gjort fast paa Grund af Skibets Forandring. Hvad Kjedlerne angaaer, ere de for smaae, og kunne til Stadighed kun holde Damptrykket til 34 à 38 Pd., og den indicerede Kraft er derfor mindre, end den ellers vilde være. Ifølge Contracten skulde Maskiner og Kjedler udføres nøiagtigt efter Maskin-Inspecteur Wains Princip; dette tilsteder en Forringelse af Kjedlernes Varmeflade til $\frac{2}{3}$ af hvad den er i sædvanlige Lavtryksmaskiner. Sammenlignes Kjedlerne med dem i vore andre Maskiner af denne Slags, har Peder Skrams en Varmeflade af 10.9 Qv', Dagmars: 10 Qv' og Fyllas og Dianas, som særlig henvises til i Contracten: 9.87 Qv'. Den er altsaa omtrent 10 pCt. større i Peder Skram, men da Kjedlerne dog ikke stadig have kunnet levere Damp af den Spænding, som er anført i Contracten, formenes det at være »tvivlsomt, hvorvidt Contracten er opfyldt i Henseende til Kjedlernes Størrelse«. Kulforbruget er tilfredsstillende; omtrent 3 Pd. pr. ind. H. K., medens det i vore Lavtryksmaskiner er 4 à $4\frac{3}{4}$ Pd. Commissionen udtaler, at den vanskelig kan have nogen begrundet Mening om Prisen enten i Sammenligning med fremmede Priser, da den savner Kjendskab til disse og til hvad fremmede

Maskiner udrette i Forhold til Bekostningen, eller i og for sig, da de dertil fornødne Data ikke indeholdes i Contracten, der kun nævner den nominelle Kraft; i Forhold til denne har Peder Skrams Maskiner kostet 518½ pr. H. K., Niels Juels, Sjællands og Heimdals Maskiner have kostet henholdsvis 484, 519 og 497 Rd. Priserne ere gaaede noget ned i de senere Aar.

Commissionen mener, at fremtidige Contracter bør præciseres mere, saa at der i dem optages: den Fart, Skibet skal løbe; Varmefladens Forhold til Hestekraften; Forholdet mellem Hestekraft og Kulforbrug, og Forholdet mellem nominel og indiceret Kraft. Dette sidste Forhold har i Peder Skram en enkelt Gang været 1:3.3, men i Reglen mindre end 1:3; i samtidige engelske Skibe er det som 1:3½ à 4 og derover, i enkelte af de senest byggede Skibe endog som 1:6. I Fregatten Danmark er det 1:2.7 og i Rolf Krake 1:3.53.

I Anledning af denne Commissionsbetænkning forlangte Ministeriet den 17de April Værftets Erklæring om, hvorvidt der kunde anbringes to Kjedler fleer i Peder Skram eller Kjedelstørrelsen paa anden Maade kunde forøges, og Overslag over Bekostningen derved; og under 1ste Mai afæskedes den tekniske Directeurs Erklæring om: 1) den Anledning, der havde været til ikke at lade de ved Skruen foretagne Forandringer influere paa Maskinernes Priis, og 2) om den Omstændighed, at Kjedlerne have viist sig for smaae, maatte lægges Fabrikkanterne til Last, saa at det maatte erkjendes, at Contracten, efter hvilken Kjedlerne skulde indrettes til at arbeide med 45 Pd. Tryk, ikke i denne Henseende var opfyldt.

Den sidst forlangte Erklæring blev afgivet den 6te Juni; betræffende det første Punkt oplyses, at ved Maskinens Bestilling blev der lagt saamegen Vægt paa en hurtig Levering, at der tilsagdes Fabrikkanterne en Sum af 1000 Rd. for hver Maaned, Maskinerne bleve færdige inden den contraherede Tid; senere, da Maskinerne til

Dannebrog bleve bestilte, gaves der Udsættelse af Tiden, men Arbeidet standsedes ikke derfor heelt, og da den endelige Bestemmelse om Peder Skrams Forandring til Panterskib blev taget, var der efter udstedt Attest anskaffet Materiale og udført Arbeide for et Beløb af 60000 Rd. De Forandringer ved Maskinen, som Skibets Omdannelse nødvendiggjorde, vare, at Brønd- og Opheisningsapparatet til Skruen faldt bort, at denne anbragtes dybere i Skibet, men dog fik mindre Diameter, hvorfor det ansaaes hensigtsmæssigst at gjøre den firebladet og give den mindre Stigning, og at Axlen, som Følge af at Skruen skulde sidde fast paa Enden af den, maatte gjøres længere. Den agterste Deel af Axlen, der alt var tilstede, maatte casseres, og dette i Forbindelse med den forøgede Vægt af den firebladede Skruer beregnedes rigelig at opveie Besparselsen ved Opheisningsapparatet, og overhovedet kom man til den Anskuelse, at Forandringerne vilde medføre Opoffrelser fra Fabrikanternes Side; men da de villig gik ind derpaa, fandtes ikke Anledning til at fremkalde nye Forhandlinger.

Med Hensyn til Kjedlernes Størrelse bemærkes, at Contracten og Specificationerne ikke angive bestemte Dimensioner, og de Sætninger deri, der vedrøre Kjedlerne, ere noget vage; men sees hen til de Maskiner af samme System, der vare i Arbeide, da Peder Skrams bleve bestilte, eller som bleve beordrede udførte kort efter, kan der formeentlig ikke være Tvivl om, at man havde tænkt sig lignende Proportioner for disse Maskiner og Kjedler. Disse omtrent samtidige Bestillinger vare til Dagmar, Skrueskonnerterne og Dannebrog. Maskinerne til de tre første bleve byggede efter approberede Tegninger, hvor Dimensionerne vare givne; Tegningen til Dannebrog's Maskiner blev vel ikke formelt approberet, men den dannede dog efter Contractens § 1 Grundlaget for denne, og blev paategnet af Fabrikanterne som foreviist. Der indsendtes ikke nogen Tegning til

Peder Skrams Maskiner til Approbation, men der blev en udarbejdet ved Værftet, og den udviser samme Proportioner som de tidligere. Det formenes derfor, at man ikke ved Bestillingen havde tænkt sig forholdsvis større Udretning af disse Maskiner end af de andre, og de fyldestgjøre da de stillede Forlringer. Det antages ikke, at man af det Udtryk i Contracten, at Kjederne skulde være indrettede til at arbejde med circa 45 Pd. Tryk pr. Qv^a, kan udlede en Forpligtelse for Fabrikkerne, at Maskinerne i Reglen skulle kunne arbejde med dette Tryk, og i ethvert Fald maa Forpligtelsen forsvinde, naar der efter Contractens Afslutning er foretaget Forandringer ved Maskinerne, der kunne influere derpaa; men dette er netop Tilfældet; idet den mindre og finere Skrue bevirker en Forøgelse i Omdreiningernes Antal og derved i det Volumen Damp, Maskinen bruger, naar der arbejdes med fuldt Slag af Gliderne og fri Forbindelse mellem Kjeder og Cylinder, og Trykket maa derved gaae ned. Vare Kjederne større, vilde den finere Skrue kunde drives endnu hurtigere, men det er ingenlunde givet, at selv betydelig større Kjeder, med denne Skrue, vilde kunne holde et Tryk af 45 Pd. Det er dog ikke uden Betydning, at Kjederne kunne taale, at der arbejdes med dette Tryk; thi naar f. Ex. Skibet gaaer imod haardt Veir, og Omdreiningernes Antal gaaer ned, da vil Trykket kunne holdes. Det lader sig ikke godt beregne, hvorledes Trykket vilde have stillet sig med den oprindelige Skrue; men efter de forskjellige Stigninger vilde man sandsynligvis have opnaaet den samme Hastighed af Skibet med et mindre Antal Omgange, et Antal af 22 mod 24 nu, hvorved Trykket vilde blive høiere. Støttet til disse Betragtninger formenes, at Contracten ogsaa i Henseende til Kjedlernes Størrelse er opfyldt; imidlertid indrømmes, at saavel Peder Skrams som vore andre Skibes Kjeder ere for smaae. Det bemærkes i denne Anledning, at da Høi- og Lavtryks-

maskinerne bleve indførte hos os i 1859, gik man ud fra den Varmeflade, den sidste engelske Maskine fra 1857 havde, nemlig 15 Qv', idet man søgte at naae samme Kraftudvikling i Forhold til den nominelle Kraft, som med den nævnte Maskine. Men man var herved ikke opmærksom paa, at man omtrent samtidig begyndte at gjøre Kjedlerne større for hurtiggaaende Skibe, hvorved naaedes, med samme Dimensioner, Vægt og Bekostning af selve Maskinerne, at udvikle større Kraft ved et Tillæg i disse tre Retninger for Kjedlernes Vedkommende. Det kan siges, at der herved blev begaaet en Feil, men Feilen er da ikke Fabrikanternes men Værftets, der har udarbejdet Tegningerne.

Efter Modtagelsen heraf tilskrev Ministeriet Værftet under 2den Juli, at det af denne Erklæring fremgaaer, at Kjedlerne ere for smaae i de fleste af vore Skibe; at man, samtidig med at vi indførte Høi- og Lavtryksmaskinerne hos os i 1859, begyndte at forøge Varmefladen i England, men at det her endnu ikke paaagtedes ved de senere Bestillinger i 1861. Allerede dengang stod Betydningen af Hastighed klar, og den tilstedeværende Mangel har havt skadelig Indflydelse og fremkaldt Klager fra de farende Officerer. Det paalægges derfor Værftet tilligemed Indsendelsen af Overslag over Kjedelforøgelse i Peder Skram at udtale om lignende Forøgelse kan finde Sted i vore andre Skibe.

Under samme Dato meddeelttes til Constructions-commissionen, at ved fremtidige Maskinanskaffelser skal den tekniske Directeur indsende et Udkast til Contract, hvori de Fordringer, der i teknisk Henseende stilles, fastsættes saa bestemt som muligt, hvorved tillige vil være at tage Hensyn til, hvad fremmede Regjeringer ved deres Contracter fordrer opfyldt.

Den 23de November modtog Ministeriet den forlangte Udtalelse om en Forøgelse af Kjedelrummet i Peder Skram. Der mindedes om, at Skibets Dybgaaende

ved dets Forandring til Pantzerskib var blevet forøget med $10\frac{1}{2}$ " og at derfor en yderligere Forøgelse ikke burde tilstedes, da Skibet derved vilde tabe i flere Retninger, og Hensigten med at gjøre Maskinerne kraftigere, nemlig at faae meer Fart, endda ikke vilde opnaaes. For at forebygge større Dybgaaende maatte altsaa andre Vægter udtages, og her kunde der kun være Tale om Kul. En Forøgelse af Kjedlerne kunde tilveiebringes paa to Maader ved at anbringe flere Kjedler, eller ved at anbringe større Kjedler. To Kjedler til kunde kun staae foran de andre, og for Pladsens Skyld kunde det lade sig gjøre, naar Lasten blev omapteret; men Skibets Balance vilde forstyrres aldeles, idet Styrlastigheden vilde formindskes $9\frac{1}{2}$ ", saa at det maatte ansees utilraadeligt at gaae den Vei. Større Kjedler vilde nødvendiggjøre en Overskjæring af Banjerdæksbjelkerne og en Indskrænkning af Pladsen paa Banjerne, hvorhos Forandringen vilde forøge Varmen der; den kunde imidlertid iværksættes for en Bekostning af circa 95000 Rd. Skibet kan kun i Stille løbe 12; med større Kjedler, der forøgede Maskinens Kraft med 20 pCt., kunde paaregnes en Fart af $12\frac{1}{2}$; denne Forøgelse kan under enkelte Omstændigheder have Betydning, men stundom, f. Ex. imod stiv Kuling vilde Intet vindes ved Kjedelforøgelsen, og Fordelen skjønnes i det Hele ikke at være saa stor, at der er Anledning til at gaae til den store Udgift, saa længe de nuværende Kjedler ere tjenstdygtige.

Samtidigt udtalte den tekniske Directeur sig i en anden Skrivelse over de andre Skibes Kjedler derhen, at i intet af disse Skibe tillod Pladsen at anbringe flere Kjedler, at der muligt kunde anbringes større Kjedler, men at Værdien af en saadan Foranstaltning først kunde bestemmes efter en grundig Overveielse for hvert enkelt Skib, som han androg om at maatte udsætte, indtil Skibene efterhaanden skulde have nye Kjedler.

Til Beretningerne om Peder Skrams Præstationer i 1866 maa endnu føies Orlogscapitain Sommers Generalrapport over Skibet i 1867, hvoraf det fremgaaer, at Maskinen i det sidstnævnte Aar arbeidede bedre end tidligere. Af de anførte Exempler kan nævnes: at Skibet over Nordsøen i 36 Timer gjorde i Gjennemsnit 10.7 Miils Fart med et Kulforbrug af 12 Tdr. i Timen, halvt Wales og halvt Newcastle, et Damptryk af 30.67 og med 55 Omdreininger. Ved en Hurtighedsprøve opnaaedes med et Dybgaende af 21' 8" agter og 19' 5" for 12 Miils Fart, med 61 Omdreininger, ind. H. K. i Gjennemsnit 1685 og størst 1780; Kulforbrug 2.9 Pd. pr. ind. H. K. (Newcastle med lidt Wales); Damptryk 36.8, høiest 40.

Dette er Indholdet af de forskjellige Actstykker, paa Basis af hvilke den yderst levende Debat fandt Sted i Folkethinget. Efter det Indtryk, de have gjort paa os, finde vi det ganske naturligt, at Finantsudvalget, da Spørgsmaalet var kommet frem, fandt Anledning til at udtale sig saaledes, at det fremgik, at Fremgangsmaaden ved Skibenes Forsyning med Maskiner ikke altid var den rette; men ligesaa naturligt synes det os, at Udtrykkene bleve valgte med stor Forsigtighed. Til Belysning heraf skulle vi til den givne Fremstilling knytte et Par Bemærkninger, idet vi for sig skulle betragte de af Bestyrelsen anskaffede Maskiner i Henseende til: 1) deres Construction og deres Præstationer, 2) deres Priis, 3) den Fabrikant, der har leveret dem og 4) de afsluttede Contracter.

Indtil 1858 var der ingen Tvivl eller Tvist om det første Spørgsmaal; man brugte bestandig Lavtryksmaskiner, og disse præsterede nærlig den samme virkelige Kraft i Forhold til den nominelle. Men i 1859 foresloges det at indføre Høi- og Lavtryksmaskiner i vore Skibsmaskiner, og siden den Tid er det ogsaa, at Forholdet mellem nominal og indiceret Kraft er blevet væsentlig forandret.

Da Indførelsen af det nye System saaledes er falden nær sammen med Udviklingen af det omtalte Forhold, har man stundom sammenblandet to Ting, Høi- og Lavtryksmaskinernes Kraftudvikling i Forhold til Lavtryksmaskiner, og vore Skibs-Maskinernes Udretning sammenlignet med de nyere engelske. — Da Forslaget blev gjort til Dagmars Maskiner, blev der, som det fremgaaer af Acterne, anført den virkelige Kraft, der efter Beregning vilde udvikles; de have siden præsteret mere, og det er da formeentlig med Urette, at der har været klaget over, at de udviklede for lidt; man var ved deres Construction tilfreds med det da almindelige Forhold mellem nominel og virkelig Kraft, og havde endog bestemt den nominelle Kraft, om hvis Beregningsmaade der var Tvivl, nærmest efter dette Forhold. — Den forholdsviis hurtige Udvikling, vor Dampskibsflaade modtog i de nærmest paafølgende Aar, medførte, at flere Maskinbestillinger fulgte saa at sige Slag i Slag paa hverandre; Directeuren for Maskinvæsenet var saa fast overbeviist om det nyindførte Systems Fortrin, at han stadig tilraadede dets Anvendelse, og Administrationen fulgte hans Raad. Der hører stor Dristighed til saaledes at kaste sig bestemt i en vis Retning, hvor endnu ikke Praxis har godkendt de ad theoretisk Vei udfundne Resultater; men vi henregne ikke stor Dristighed til Feil, og der ligger ikke i Acterne noget Beviis for, at den indslagne Vei har været urigtig, naar man ikke gjør sig skyldig i den nysnævnte Forvexling af to Ting, men holder hver for sig. Gaaer man ud fra, at Forholdet mellem nominel og indiceret Kraft ved Maskinbestillingerne forudsættes at være omtrent det samme bestandig, og denne Forudsætning synes at ligge temmelig klar for i Actstykkerne, da have de nye Maskiner holdt, hvad de lovede og endda lidt til. Men en anden Sag er det, at det var en gal Forudsætning, og det er den Feil, som der er hegaaet, at Kjedlerne til de nye Maskiner ere gjorte for smaae i

Sammenligning med den nyere Tids Fordringer. Den tekniske Directeur udtaler sig herom blandt andet i Erklæringen af 6te Juni 1867 og indrømmer, at man her ikke var opmærksom paa, at Kjedlernes Varmeflade begyndte at gjøres større i England omtrent samtidigt med det nye Maskin-Systems Indførelse hos os. Vi savne Midler til at bedømme, i hvilken Grad dette kan lægges Maskinvæsenet tillast; at det viser Nødvendigheden af, at Marinens Teknikere komme til at reise meget meer end hidtil, synes ikke Tvivl underkastet —; men at man har Ret til at bebreide Feilen med Hensyn til Peder Skrams Maskiner, er vist; thi under Forhandlingen om disse yttrede den tekniske Directeur, at der var ham flere Tilfælde bekjendt, hvor man i England var gaaet til en Varmeflade af 18 Qv., og da, som Ministeriets Skrivelse af 2den Juli 1867 siger, Betydningen af Hastighed stod allerede klar dengang, er det vanskeligt at forstaae, at Maskinvæsenet, som maatte være paa det Rene med større Varmefladers Betydning for Kraftudviklingen, ikke benyttede Kjendskabet til Udviklingen i England og forøgede Varmefladen ogsaa hos os.

Her er altsaa begaaet en bestemt Feil; men idet dette maa siges, bør det paa den anden Side samtidigt anføres, for det Første at det ikke er sikkert, at den har influeret paa »Peder Skrams« Fart, i hvilken Henseende f. Ex. Orlogscapitain Sommers Rapport fra 1866 anføres, at naar Skibet ligger paa sit fulde Dybgaende og drives op til 11 Miils Fart reiser Bougbølgen saameget, at større Fart næppe kunde opnaaes. For det Andet er den begaaede Feil erkjendt og ved den sidste Maskinbestilling undgaaet.

Hvad Maskinernes Priis angaaer, vise Actstykkerne, at de første danske Maskiner have ikke været saa lidt billigere for Staten, end de senest anskaffede engelske; Data til Sammenligning mangle for »Dagmars« og de nærmest efterfølgende Maskiners Vedkommende, og det er

nærmest om Priserne paa Maskinerne til »Peder Skram» og Nr. 53 at der har været Tvivl. Der er ved en Sammenligning af Priser altid store Vanskeligheder. Foreløbig maa man naturligviis holde alle saadanne Priser ude, som umuligt kunne tilbydes undtagen som Godtkjøbsværk, der i alle Forhold, om det end seer billigst ud, er det dyreste af Alt; man maa kun see hen til Opgivelser fra saadanne Steder, hvorfra man veed, man faaer gode Materialer og godt Arbeide, enten fordi man ved stadig Control kan og vil forvise sig derom, eller fordi Stedet har et saadant Renomé, at man har en moralsk Garanti derfor. — Det, som Fabrikanten skal have betalt, er et vist Quantum Materiale og Arbeide, og en vis Avance; den Fabrik, der leverer dette Quantum for den mindste Priis, er saaledes paa en Maade den billigste; men for Kjøberen stiller Sagen sig lidt anderledes, idet han, foruden godt Materiale og Arbeide, tillige sætter Priis paa en saa stor Kraftudvikling som muligt. Heraf følger, at den nominelle Kraft, der nærmest er et Udtryk for selve Maskinens og navnlig Cylinderens Evne eller Omfang, er den naturligste Betalingsmaalestok for Fabrikanterne, medens Kjøberne, forudsat at de kunde sikkre sig den samme Qvalitet af Materialer, helst vilde betale efter den virkelige udviklede Kraft. Dette har igjen medført, at efterhaanden som Concurrencen er tiltagen, have Fabrikanterne søgt, med saa ringe Forøgelse af Materiales og Arbeides Værdi som muligt, at forhøie Maskinernes virkelige Kraft, saa at de, skjøndt fra deres Standpunkt lige dyre, dog bleve Kjøberne billigere regnede efter Kraften. Dette er naaet dels ved Anvendelsen af høiere Damptryk, dels ved større Kjedler, da det høiere Tryk selvfølgelig forøger den indicerede Hestekraft, og med tilstrækkelig store Dampkanaler og Aabninger og en saadan Afpasning af Skruen m. m. at et større Antal Omdreininger end supponeret opnaaes, maa der større Kjedler til for stadig at bevare det høiere Tryk.

Holdes disse Forhold for Øie, da maa det erkjendes, at Prisen pr. nominel Hestekraft ikke er nok til en Sammenligning, da denne, der beregnes efter en Formel, hvis Forudsætninger ikke længere holde Stik, kun tilnærmelsesviis angiver Maskinens Størrelse, dens materielle Værdi; heller ikke er Prisen pr. indiceret Hestekraft nok, fordi denne slet ikke tager Hensyn til Materialets Art og Kostbarhed, og man heller ikke af den kan dømme sikkert om det, som det til syvende og sidst kommer an paa, Skibets Fart. Vanskelighederne forøges yderligere, naar det er Maskiner af forskjelligt Princip, som skulle sammenlignes, og man maa endelig ved Bedømmelsen af Priserne ikke see bort fra Kulforbruget, da 1000 Hestekraft aabenbart kan være billigere betalt, naar det faaes med et Kulforbrug af 2 Tdr. pr. Hestekraft, end naar kræves 4 Tdr., selv om Kjøbesummen er endeel høiere i første Tilsælde end i andet. — Naar man med alt dette for Øie gjennemlæser Forhandlingerne om Priserne paa »Peder Skrams« Maskiner, saa troe vi, man skal være meget vaersom med at udtale, at disse Maskiner have været dyrere, end lige saa vel forarbejdede Maskiner, af lige saa godt og varigt Materiale, vilde have været fra England. At man maaskee hos Penn havde faaet Maskiner med større Kjedler, eller med andre Ord med større indiceret Kraft, er rimeligt; men det vilde man ogsaa kunde have faaet her imod et forholdsviis ringe Tillæg til Betalingen, hvis Maskinvæsenet overhovedet havde haft Opmærksomheden tilstrækkeligt henvendt paa denne Side af Sagen. — En anden Ting er det, at Maskinerne til »Peder Skram« sammenlignede med de tidligere danske Maskiner ere dyre, idet f. Ex. Skjolds Maskiner ikke kostede meer end den seneste engelske uden Transport, hvorimod »Peder Skrams« her paa Pladsen ere dyrere end tilsvarende engelske i England, skjøndt vistnok billigere end disse Sidste med Tillæg af Transport.

Prisen for Maskinerne til Nr. 53 kunde, saaledes som Tilbud og Ansøgninger først forelaae, staae noget tvivlsom, da Maudslays kraftigere Maskiner vare nærmere beskrevne; men det Tilbud, der endelig blev vedtaget, vil, dersom Maskinerne holde hvad de love, utvivlsomt blive det billigste af alle dem, der have været behandlede. Den Sum, der er betalt for Maskiner med Kjædler og Tilbehør uden Reservestykker er nærlig den Samme, som den af Maudslay forlangte med Tillæg af Transport, og dog er der anvendt kostbarere Materiale til Kjædlerne, end det er Skik at bruge i England, og efter den tekniske Directeurs Erklæringer maa man foreløbig antage, at de rigelig kunne præstere den lovede Kraftudvikling.

— Det er blevet sagt, at den tekniske Directeur og tildeels Marine-Bestyrelsen have været partiske til Fordeel for den indenlandske Maskinfabrik. Vi antage det for givet, hvad Forhandlingerne i Folkethinget ogsaa tydede paa, at Enhver er enig i, at det er af meget stor Interesse for Stat og Marine, om en indenlandsk Maskinindustri kan udvikle sig, og at der, da den vil have vanskelig ved at gjøre det, naar den største Forbruger ikke giver den Arbeide, er al Grund for Staten til at betroe den sit Arbeide, naar det kan blive udført for samme Priis, lige saa godt og i rette Tid. — Denne Betragtning gjorde den tekniske Directeur gjældende ved de første Bestillinger. Tidsspørgsmaalet stillede ingen Betænkeligheder; Materialernes og Arbeidets Qualitet sikrede man sig ved stadig Control, og i saa Henseende er der ingen Grund til Klage; Priserne endelig søgte man at regulere efter de engelske, saavidt disse vare bekjendte. Her fremstiller imidlertid det Spørgsmaal sig, om man har holdt sig tilstrækkelig à jour med disse sidste, og om man ikke tidligere burde have indført Concurrence om hver enkelt Levering, og hertil antage vi, at Finantsudvalget har sigtet, naar det har udtalt,

at der ikke altid er viist tilstrækkelig Forsigtighed ved Maskin-Bestillinger. Vi forstaae paa den ene Side godt, at der kan have været Betænkeligheder ved at indføre Concurrence netop i det Øieblik, det besluttes at betroe et ungt Firma Bestillinger, da den indenlandske Industri ingen Værd vilde have, hvis den af Hensyn til concurrerende Kræfter fra første Færd kom ind i Retning af at knibe paa Materiale og Arbeide, saavidt som Controllen kunde tillade, istedetfor at vænnes til at levere udmærkede Varer og at sætte en Ære deri at knytte et Renomé dertil; men paa den anden Side er det øiensynligt, at den Concurrence, som Englands eget store Forbrug skabte der, og som uden Hensyn til vore Bestillinger havde reguleret de engelske Priser, ikke kunde øve nogen directe Virkning paa den danske Fabrik og dens Priser; og at den eneste paalidelige Meddelelse om fremmede Priser maatte være ved samtidige Tilbud. Det vil sees, at ved Anskaffelsen af Maskinerne til «Peder Skram» var der tænkt paa at forlange Tilbud fra engelske Fabrikker, men det skeete ikke paa samme Maade som ved Nr. 53, hvorimod der blot indhentedes Underretning om, hvad forskjellige engelske Fabrikker forlangte. Først ved Nr. 53 aabnedes en egentlig Concurrence. Naar det har været udtalt, at Valget mellem de indkomne Tilbud har været partisk, da kunne vi efter Indholdet af Acterne ikke dele denne Anskuelse. Som Sagen forelaa, synes det os naturligt, at Bestyrelsen valgte som den gjorde. Men derimod skulle vi ikke negte, at den Maade, paa hvilken Tilbudene forlangtes, sammenholdt med den technische Directeurs Erklæringer før og efter, forekommer partisk. Directeuren var saa fast overbeviist om, at det nye Skib burde have en Høi- og Lavtryksmaskine, og hans Overbeviisning fremsattes bestemt inden Tilbud blev forlangt, og træder atter klart frem ved Bedømmelsen af disse, saa at vi ikke forstaae, hvorfor der ikke forlangtes Maskiner af denne Art. Det er

meget rimeligt, at Concurrencens Udfald ikke vilde være blevet anderledes; men Sagen havde da staaet klarere og smukkere for Enhver.

Det sidste Punkt, vi skulle omtale, er Contracterne. Her forstaae vi aldeles ikke det Raab, der er reist med Hensyn til Contracten om Maskinerne til Nr. 53; thi for os staaer det temmelig utvivlsomt, at ingen engelsk Fabrikant vilde underskrive en saa streng Contract som netop den. Strengheden bestaaer deels i Controlbestemmelserne, som det vilde være ugjærligt at have i en engelsk Contract, og deels i Mulct-Bestemmelserne baade for Leveringstiden og den udviklede Kraft. Der er sagt om de sidste, at de vare saadanne, at jo slettere Maskinen er, desto bedre bliver den betalt. Dette Raisonnement er ikke rigtigt: at Fabrikanterne ville lide et betydeligt Tab, hvis Maskinen udretter mindre end paaregnet, er aabenbart og skal ikke nærmere udvikles; men heller ikke fra Statens Synspunkt holder Sætningen Stik, idet den udviklede Kraft, som alt bemærket, ikke alene kan afgive en sand Maalestok for Betalingen. Men saa langt Sætningen rækker, gjælder den i hvert Fald ikke blot denne ene Maskine, men alle. Tages f. Ex. Maudslays Maskine, der for 186,000 Rd. skulde udvikle 1800 indicerede Hestekraft: hvis den kun udviklede 1500, vilde den blive bedre betalt pr. indiceret Hestekraft, og Forskjellen vilde være større, da der intet Afdrag kunde betinges i Betalingen. Men det menes mulig at de engelske Løfter ere paalideligere end de danske. Dette skyldes der dog Beviis for, idetmindste er det ikke godt at forstaae, hvorfor en dansk Maskine, naar den befries for den Feil, de tidligere leverede Maskiner have, for smaae Kjædler, ikke skulde kunne holde, hvad den lover, lige saa godt som en engelsk. Et Udtryk i Contracten, der vedrører dette Forhold, har særlig været fremdraget, og der er blevet lagt Vægt paa at Ordet »Garantier« er forandret til »arbejde hen til»; praktisk kommer det ud

paa eet, hvad Ord der staaer; thi det bliver under alle Omstændigheder en Honneursag for Firmaet; og som Marineministeren bemærkede i Thinget, ved den her omhandlede Contract er der ikke blot Garanti i Firmaets Honneur, men ogsaa deri, at dets Fordeel eller Tab er afhængig af hvad Maskinen præsterer.

Forsaavidt Maskin-Inspecteur Wains dobbelte Stilling er bleven draget med ind i Forhandlingen om den hele Sag, skulle vi ikke følge den, da dette Forhold nu er ophørt. At det i formel Henseende var urigtigt, er indrømmet af Alle, men vi troe dog, at Marinen ikke uden dyb Beklagelse kan sige Farvel til en Mand, hvis overlegne Dygtighed, og varme Interesse for Flaadens Udvikling i lige Grad maa paaskjønnes.

IV. Flaadens Materiel.

Som det vil erindres, var der i det forelagte Budget-Udkast forlangt en mindre Sum til Paabegyndelse af et nyt Pantserskib. Udvalget begjærede Oplysning om, hvilket Skib det var, som paatænktes bygget, og det fremgik da, at Spørgsmaalet herom ikke var endelig afgjort, at der forelaae Tegninger til forskellige Skibe af forskjellig Størrelse og Værdi, og at Ministeriet ikke havde truffet sit Valg endnu. Udvalget fastholdt da det Standpunkt, som i tidligere Rigsdage var blevet indtaget, at ingen Bevilling burde gives, som ikke var fuldstændig oplyst, og foreslog desaaarsag at negte den forlangte Sum i det anførte Øiemed, og derimod tillægge den de andre Nybygninger, som derved formeentlig kunde fremmes mere. Thinget vedtog Forslaget, men under Forhandlingerne derom hævdedes fra flere Sider, at man ikke skulde udsætte til en senere Session at give Midler til Udviklingen af Flaademateriellet, der i de sidste Aar var skredet meget langsomt frem, og som nu i høi Grad trængte til at fremmes rask ved extraordinaire Midler.

Til Finantslovens 3die Behandling fremkom Marine-ministeren derefter med et Ændringsforslag om at be- myndige Regjeringen til, saafremt »Omstændighederne tillade det«, at købe et Pantserskib i Udlandet til en Værdi af 1,600,000 Rd.; men dette Forslag blev af Thinget forkastet med 58 Stemmer imod 26.

Forslagets Form var ikke heldig. Den nuværende Regjering meente vel noget bestemt dermed, men et nyt Ministerium kunde fortolke det paa en anden Maade, og det var saaledes uvist, hvad Betydning Forslaget vilde faae. Bebreidelsen for den uheldige Form falder ikke saameget paa Marinens Bestyrelse, som paa den samlede Regjering. Indrømmet, at vor finansielle Tilstand ikke tillader at udrede extraordinaire Bevillinger i forskjellige Øiemed, saa burde Regjeringen vaage over, at de ud- redes der, hvor det fortrinsviis er nødvendigt, og hvad der ydes til Forsvaret burde fordeles mellem dets enkelte Dele paa en saadan Maade, at det samlede Forsvars Tarv holdes for Øie. Dette har formeentlig ikke været Tilfældet; der bevilgedes til Hæren Penge, ikke blot til Forsyning af den Armee, der ved en Krigs Udbrud skal sendes mod Fjenden, med tidssvarende Vaaben, — det var i sin Orden —, men endog til store og værdifulde Reservebeholdninger af Vaaben og Ammunition, hvis Anskaffelse absolut burde udsættes indtil Alt, hvad der strax skal bruges saavel tilsøes som tillands, var bragt tilveie. Og skjøndt enhver Dansk har en Følelse af at der maaskee om faa Aar forestaaer os en Kamp for vor Existents, hvortil vi Alle bør ruste os, saa fandt Re- gjeringen det mindre nødvendigt at give Flaaden et eneste tidssvarende Skib end f. Ex. at anlægge en Havn ved Esbjerg. I den ellefte Time fandt den sig i at Marine- ministeren søgte en Bevilling, som han dog under den Form, den skulde have, ikke selv vilde blive Herre over, men der var ikke en eneste af Regjeringens ledende

Mænd, der havde et Ord tilovers til at anbefale den i Thinget.

Som Forslaget var stillet, var det praktisk ligegyldigt, om det blev vedtaget eller ei, thi den Eventualitet, der sigtedes til, er ikke indtraadt og tegner ikke til at indtræde, før Rigsdagen atter samles. Hvis dette var blevet anført som Argument for ikke at vedtage det, skulde vi for vort Vedkommende have fundet det naturligt, om vi end nære den Anskuelse, at Rigsdagen altid i større eller mindre Grad deler Ansvarret med Regjeringen for en nøiagtig Fordeling af Bevillingerne til de forskjellige Øiemeds Opnaaelse, og at den derfor ikke skulde indskrænke sig til at negte paa eet Sted, fordi Begjæringen der fremsattes i uheldig Form, men gjøre Sit til at raade Bod paa Feilen i Fordelingen. Men den praktiske Betydning, Forslaget vilde faae, eller ikke faae, var ikke Grunden til dets Forkastelse; Folkethinget behandlede Sagen, som om det var en virkelig Bevilling, der var Tale om, og derved fik Afstemningen en heelt anden Charakter, og den som det meste af Forhandlingerne dreiede sig om, hvorvidt det var rigtigt at udvide Flaademateriellet med et Skib af den Værdi og Størrelse, som det foreslaaede. Da dette Spørgsmaal selvfølgelig vil komme til at foreligge paany til Efteraaret, skulle vi søge at fremkalde en fornyet Discussion derom.

Flaadens Opgave i en Krig ligger temmelig klart for; den skal saalænge og saa vidt muligt, hævde den frie Befarelse af vore Farvande, saavel for Handels og Tilførsels Skyld, som for at sikkre den militaire Forbindelse mellem Landets Dele; og den skal dernæst understøtte Hæren paa saadanne Steder, hvor det kan gjøres. Disse to Formaal kræve forskjellige Midler; men, som bemærket i Forsvarscommissionens Betænkning, strække Pengemidlerne ikke til en Udvikling i begge Retninger, og af den Grund maa der stræbes efter at bygge Skibe, der, med Hovedformaalet for Øie, dog

ogsaa kunne anvendes paa anden Maade. Hovedformaalet kræver Skibe med stor Hurtighed, stærkt Artilleri og stærkt Pantser, stiller temmelig vide Grændser for Størrelsen, men giver til Gjengjæld Afkald paa den store Hurtighed. Skibe som Nr. 53 er et Forsøg paa at forene disse forskjellige Fordringer; Størrelsen er indskrænket, saa at den ikke er til Hinder for Anvendelsen af Skibet i snevre Farvande og langs Kysterne, men dog ikke meer end at de tre førstnævnte Fordringer fyldestgøres i det Omfang, som krævedes, da Tegningen gjordes, skjøndt de naturligviis vilde være blevne det i høiere Grad med Anvendelsen af større Dimensioner. Dersom nu Fordringerne stadig vare forblevne de samme, var det forstaaeligt, om Rigsdagen betænkte sig paa i en vanskelig finantsiel Tid ved Siden af en Udvikling i den Retning, der til Nød kan tilfredsstille begge Flaadens Krav, at følge Forsvarscommissionens Forslag til en Udvivelse med eet Skib, udelukkende til Brug for Hovedformaalet, og to, udelukkende til Kystværn; men i de sidste Aar ere de i væsentlig Grad forandrede. Saavel i Henseende til Hurtighed, Artilleri og Pantser forlanges nu langt, langt mere end for tre Aar siden, og Forlangendet kan ikke opfyldes med Skibe af den Størrelse, som Nr. 53; Forøgelse kan skee i een eller muligt to af disse Egenskaber men umuligt i alle tre, uden Forøgelse af Skibets Størrelse. Heri ligger den store Nødvendighed af at faae et større Skib, fordi det er den eneste Maade at faae et tidssvarende Skib. Rigsdagen har maaskee ved Udtrykket tænkt paa Skibe af den Art som »Danmark«, omformet efter Nutidens Fordringer; men derom kan der ikke være Tale, thi et nyt Skib af den Art vilde blive en Kolos som Preussernes »Wilhelm den 1ste« og koste 3—4 Gange meer end 1'00,000. Nei, det der forlanges, og som med Flaadens Opgave for Øie maa forlanges, er kun et Skib, saa lille som det kan være uden at opgive Noget i de tre tidnævnte

Henseender, der ikke kunne opgives, naar Skibet skal have Betydning for Forsvaret i vor Tid. Vi sige saa lille som muligt, thi vore locale Forhold sætte bestemte Grændser for Størrelsen, og man kan næsten sige, at det ikke er meer end netop muligt at fyldestgjøre Tidens Fordringer indenfor disse Grændser; ethvert Skib, vi bygge, vil i Forhold til disse Fordringer altid blive et meget lille Skib, om vi end efter dets Værdi sammenlignet med vore andre Skibes maa kalde det stort; og det vilde være umuligt for os at frembringe et tidsvarende Skib, naar det ikke var, fordi vi kunde slaae af i Henseende til det, man i England og Frankrig forstaaer ved Sedygtighed.

Spørges der da, skal man nu forlade det Standpunkt, Forsvarscommissionen fortrinsviis anbefalede, at bygge med begge Flaadens Formaal for Øie, maa Svaret blive: nei; men da Forholdene senere have forandret sig saaledes, at Vanskeligheden af en Sammensmeltning af de forskjellige Krav er bleven større, maa der offres der, hvor det med mindst Skade kan gøres. Hovedformaalet maa ikke glemmes; saalænge de for os naturlige Grændser for Skibsstørrelsen ikke overskrides, er der Intet iveien for at bruge Skibene til Hærens Understøttelse paa de fleste Steder, hvor det kan være ønskeligt, og til Brug paa de enkelte Steder med fladt Vand maa da Forsvarscommissionens Henstilling om Bygning af to mindre Monitorer tages tilfølg; men nu at reise Tvivl om et større Skib — et større Skib i dansk Forstand —, er at foretrække for to mindre, er at lade det staae tvivlsomt, om Flaadens første og vigtigste Opgave skal opgives som uløselig og vore Farvande i en kommende Krig lægges aabne for vor Fjende. Til Krigens tunge Byrder vilde da komme Standsning af al Handel og al Tilførsel, der, hurtigere end noget tabt Slag, vilde tvinge til Fred paa Fjendens Vilkaar.

Technikerne synes at være i Tvivl om, hvilken Form af Skib der vil egne sig bedst for os. Som vi have opfattet Udviklingen andetsteds, gaaer den meer og meer i Retning af Taarnskibe, og det forekommer os, at den Begrændsning i Henseende til Størrelse, som vi maae fastholde, maa drive os bestemtere end andre Nationer i denne Retning, og da navnlig henimod tidssvarende Monitorer. Den eneste tekniske Betænelighed der, os bekjendt, fremstiller sig, om det vil være forsvarligt at drive Fartøier af denne Bygning frem med den Hastighed, der nu kræves, maa formeentlig kunne fjernes. Men herom skulle vi forevrigt ikke udtale nogen bestemt Mening, og vi nære det Haab, at Rigsdagen, naar den atter faaer Spørgsmaalet til Behandling, vil lade denne Side af Sagen, som den utvivlsomt ikke kan magte, ligge og overlade til Marinens Bestyrelse og dens tekniske Raadgivere at vælge Formen, idet Repræsentationen kun bør drage Omsorg for, at de Fordringer, Forsvaret stiller, her Hurtighed, stærkt Pantser og passende Artilleristyrke, virkelig opnaaes.

En Indvending, som gjordes imod en større Bevilling til et Pantserskibs Anskaffelse i Udlandet, var: dens Betydning for vort eget Værfts Drift. Den ærede Ordfører anførte i saa Henseende, at Forsvarscommissionen havde foreslaaet sex Pantserskibe, og gaves Bevillingen, vilde Værftet kun faae et mindre Pantserskib at bygge i 5 à 6 Aar. Dette beroer dog sikkert paa en Hukommelsesfeil; thi af de sex Skibe, som Commissionen ansaae som Flaadens Forøgelse, ere endnu kun to paabegyndte, og der staaer til Rest: et større Skib, eet af den Klasse, hvortil Nr. 53 hører, og to mindre Monitorer, saa at der altsaa endnu er Arbeide nok for Værftet, selv om de smaa hurtigseilende Skibe ikke medregnes. Men selv om det ikke var saa, bør dette Hensyn vige overfor den voxende Trang til en raskere Udvikling af Materiellet, en Trang, der er saa aabenbar,

og som ogsaa selv Ordføreren erkjendte, at vi ikke behøve nærmere at paavise den.

Nogle af Ordføreren's Udtalelser haabe vi, at Marinebestyrelsen vil vide at følge. Han bemærkede, at inden en Bestilling i Udlandet kunde gjøres, krævedes forskjellige Forberedelser, der toge Tid, men som kunde træffes inden Rigsdagen atter samledes. Skjøndt det naturligtviis har sine Vanskeligheder, haabe vi, at Ministeriet, i Kraft heraf, og fordi Sagen er i overordentlig Grad paa-trængende, ikke vil afvente en eventuel Bevilling, inden det aabner Forhandlinger med en eller anden Bygmester, men gjøre sig rede til at møde Rigsdagen saa at sige med en Contract om et Skib færdig til Underskrift; thi et halvt Aar eller meer kan derved spares, og for os er Tiden i høieste Grad kostbar.

Det er lykkedes den nuværende Marineminister at faae en Organisationslov for Marinens Personel, der, brugt paa rette Maade, kan virke til Gavn; men dens egentlige Hensigt kan og vil først naaes, naar der med kraftig Villie arbeides paa Materiellets tidssvarende Udvikling; thi Flaadens Personel og Materiel er som Sjæl og Legeme: et kraftigt Legeme med en syg Sjæl duer ikke, men selv en dygtig og sund Sjæl maa bukke under, naar den huses i et svagt Legeme.

De nyeste Udviklingstrin af Artilleriet i Frankrig.

Ved Marinelicutenant Th. Jessen.

Det kan vel siges, at de fleste europæiske Artillerier ere stærkt paa Veie med at fuldende Tilveiebringelsen af tidssvarende Skyts for de mindre Calibres Vedkommende. Med det svære Skyts befinder man sig derimod tildeels endnu paa Forsøgenes Omraade, og medens Fordringerne til dets Virkning stadig ere blevne forøgede ved den voxende Modstandsevne af de fjendtlige Maal, er man efterhaanden idetmindste for Marineskytsets Vedkommende naaet til Dimensioner og Vægte, hvor deels Maniabiliteten sætter en Grændse for yderligere Forøgelse, og deels ogsaa de stærke Ladninger, som bydes Skytset, medføre, at det bliver utjenstedygtigt efter et meget ringe Antal Skud. Bestræbelserne ere for Tiden væsentligst rettede paa Affuteringen, hvilken efterhaanden er kommen til at spille en væsentlig Rolle i den indre Construction af Krigsskibene. Men samtidig hermed kæmpes der navnlig i Frankrig haardnakket for Bevaringen af Støbejernet som Skytsmateriale, fornemmelig af oeconomiske Hensyn, hvilke ogsaa have medført en ny Phase i den engelske Kanonfabrikation, nemlig ved Indførelsen af den Frazer'ske Modification.

I den følgende Udvikling behandles kun det franske Artilleri; det danske har ikke faa Berøringspunkter med dette, hvortil det slutter sig i sin Udvikling.

Det nye franske Marinesystem karakteriseres som et Bagladningssystem af Støbejern omlagt med Staalringe, samt med et parabolisk, progressivt Riflingssystem. Det omfatter for Tiden følgende Piecer:

Riffelkanon.	Caliber.	Projectil. Diameter.	Projectil. Vægt.	Ladning.	Kanonvægt.
cm. 14	138mm.6 (18 Pds. = 5 ^{II} 3 ^{III} 7 ^{IV}).	136mm.6 (Spillerum 11 ^{IV}).	Kilogr. 18	Kilogr. 3	Kilogr. 3000 ¹⁾
16	164mm.7 (30 Pds. = 6 ^{II} 3 ^{III} 6 ^{IV}).	162mm.3 (Spillerum 1 ^{III} 1 ^{IV} .)	31.5 45.0	5.0 7.5	5000 ²⁾
19	194mm.0 (50 Pds. = 7 ^{II} 5 ^{III} 0 ^{IV}).	191mm.5 (Spillerum 1 ^{III} 1 ^{IV}).	50 75	8.0 12.5	8000 ³⁾
24	240mm.0 (100 Pds. = 9 ^{II} 2 ^{III} 1 ^{IV}).	237mm.0 (Spillerum 1 ^{III} 4 ^{IV}).	100 144	16 24	14500
27	274mm.3 (147 Pds. = 10 ^{II} 5 ^{III} 10 ^{IV}).	270mm.0 (Spillerum 1 ^{III} 11 ^{IV}).	144 216	30 36	20000
42	424mm.0 (552 Pds. = 16 ^{II} 2 ^{III} 6 ^{IV}).	—	massiv Kugle 270	$\frac{1}{8}$ à $\frac{1}{7}$ K. V.	37000 ⁴⁾

¹⁾ Nylig konstrueret Pjece. Paatænkt til Avisodamperne. De ældre ringede 18 Punderes Vægt = 2100 Kilogr.

²⁾ Systemet 1864—66 med Tapring. De ældre have ingen Tapring og ere betydelig lettere.

³⁾ I disse Vægte er Bagladningsmekanismen medregnet.

⁴⁾ Bagladningsmekanismens Vægt = 1500 Kilogr.

Spidsgranatens Vægt er altsaa ved alle Pjecer liig 2 Kugler. Vægten af det massive Staalprojectil liig 3 Kugler. I begge Tilfælde benyttes en Ladning af $\frac{1}{8}$ Projectilvægt.

De 42^{cm} Pjecer ere imidlertid Prøvekanoner. Heraf besidder det franske Artilleri ialt 2 Exemplarer, af hvilke det ene stod paa Verdensudstillingen, medens det andet

var ført til Lorient for der at prøveskydes. Meningen med denne colossale Pjece har vel nærmest været den, at sammenligne Virkningen af sphæriske Projectiler mod pandsrede Skibssider med den af Staalprojectilerne udskudte af de 24^{cm} og 27^{cm} Riffelkanoner. At denne Pjece skulde indgaae som et Led i det riflede Skytsystem, har næppe været paatænkt. Dertil er desuden Springet for stort mellem det 27 og 42 Centimeters Caliber.

Det franske System bestaaer som sagt udelukkende af Bagladningspjecer. At disse ere paa deres Plads ombord og i Cassematter er en anerkjendt Sag, og Aarsagen, til at de ikke have vundet Indpas i andre Stater, maa navnlig søges deri, at Forsøgene have været anstillede med Systemer, som have viist sig ikke at tilstede den fornødne Garanti for Kanonernes Holdbarhed, medmindre Skytset gaves uforholdsmæssige Dimensioner. Efter Alt, hvad der foreligger, kan det ikke skjønnes rettere, end at det franske Marineartilleri er stærkt paa Veie til at løse denne Opgave. Det i Frankrig anvendte System lader i Henseende til Styrke vistnok Intet tilbage at ønske. Derimod resterer endeel med Hensyn til Fabrikationen af Obturateurerne, hvilke undertiden vanskeliggjøre Manipulationen. Et Bagladningssystem, der skal tilstede Skydning med store Ladninger maa efter saavel franske som belgiske Artilleristers Anskuelse navnlig opfylde den Betingelse, at Obturateuren trænger ind i Kammeret, saa at der tilveiebringes en fuldkommen Continuitet af Sjælen ved Lukningsapparatet. Dette finder navnlig Sted saavel ved det belgiske som franske Bagladningssystem. Hvor derimod Obturateuren som f. Ex. ved Krupp's og Armstrong's Systemer støder op til Kammeret og ikke trænger ind i dette, er Krudtgasen tilbøielig til at udrive de skarpe Kanter ved Løbets Bund, trænge ind i de fine Mellemlum og derpaa efterhaanden gjøre Mechanismen meer eller mindre utæt.

Systemet er i sin Simpelhed følgende: Lukningsapparatet er en Skrue, paa hvis $\frac{3}{8}$ af Peripherien Gjængerne ere bortskaarne, medens andre $\frac{3}{8}$ ere bortskaarne i Skrue-møttriken, der dannes i Stødbunden. Ved at indføre Skruen saaledes, at den skrueskaarne Deel af samme corresponderer med de glatte $\frac{3}{8}$ i Stødbunden og derpaa dreie $\frac{1}{4}$ Peripheri tilhøire udføres Ladningen, medens der aabnes ved at foretage den modsatte Bevægelse. Dette System stammer oprindeligt fra Amerika og anvendtes i Frankrig først paa de 16^{cm} Riffelkanoner efter Treuille de Beaulieu's Forslag. Efter denne Tid er det undergaaet væsentlige Modificationer, hvilke navnlig bestaae deri, at Obturateuren og Skruen kun ere fast forbundne i Retning af Løbets Axe, medens de derimod kunne bevæge sig uafhængig af hinanden omkring denne. Ved Skuddets Afgang presses Obturateuren af Krudtgassen ud mod Løbets Vægge. Vare da Skruen og Obturateuren fast forbundne, vilde det som oftest være vanskeligt at aabne Mechanismen; formedelst det trufne Arrangement bliver Obturateuren siddende, medens Skruen bevæger sig $\frac{1}{4}$ Peripheri tilvenstre; ved et raskt Træk kan da hele Apparatet udtrækkes paa en bagud liggende Bro i fast Forbindelse med Charnieret, om hvilket det udsvinges, saa at Ladningen kan udføres.

Obturateuren er af en særegen Slags meget fint, blødt og elastisk Staal. Men selv med den største Nøiagtighed i hele Fabrikationen hændes det, at af to aldeles identiske Obturatorer er den ene god, den anden mangelfuld. Metallet ødelægges efterhaanden af Krudtgassen, hvorfor man til Brug ombord altid har to Obturatorer med tilsvarende Leier i Kammeret. Kunde man som i Belgien og Preussen overgaae til at benytte Obturatorer af Pap vilde Bagladningsmechanismen ganske vist vinde endeel i Simpelhed, Obturatorerne vilde blive mere eensartede i deres Virkning og hele Apparatet mindre kostbart; men det antages, at Betjeningens Hur-

tighed under almindelige Omstændigheder vilde lide derunder; thi det er vanskeligt at fæste den paa en passende Maade til Kardusen, ligesom det ogsaa foraarsager Ulemper at blive den qvit efter Skuddet. I dette Punkt, som vistnok maa betragtes som Knudepunktet for alle Bagladningssystemer, har det franske ligesom udentvivel de fleste endnu en Opgave at løse.

Kan det fremhæves som en Fordeel ved det franske Marine- og Kystartilleri, at det er Bagladningsskyts, saa bør det i ikke mindre Grad nævnes som en anden Fordeel ved dette, at det i det Væsentligste er fabrikeret af Støbejern. Medens de fleste europæiske Stater have opgivet Troen paa dette Materiale, har man i Frankrig søgt ved at styrke det med Staalringe, ved forbedrede Støbemethoder og omhyggeligere Behandling af Malmene at conservere det for Kanonfabrikationen.

Kanonerne støbes i Ruelle fra Reverbeerovne, udelukkende af Trækulsrujern, hvilket deels udstøbes ved Værket af dets egne Høiovne, deels leveres af den private Industri. Pjecerne støbes med Bunden opefter og med et Dødhoved, hvis Længde er omtrent $\frac{1}{3}$ af Kanonens. Støbningen foregaaer over en massiv Kjørnestang, hvis Hensigt navnlig er derved at kunne foretage Udboringen hurtigere og billigere end ved massiv Støbning. Med Støbningen over Kjørne forbindes der saaledes ikke nogen indre Afkøling under Styrkningen, hvilken anvendes i Amerika og Sverrig for derved at fremkalde en Spænding i Jernet i modsat Retning af den som udvikles ved den sædvanlige Afkølingsretning, udenfra indefter. Iøvrigt næres der i Ruelle Tvivl om Hensigtsmæssigheden af den anvendte Støbemaade, der undertiden har viist at foraarsage Gruber i Løbet, hvilke have medført Pjecernes Cassation. Der er heller ingen skjellig Grund til at antage, at Støbningen over Kjørne, saaledes som den udføres i Ruelle, giver stærkere Kanoner end ved den massive Støbning. Støbningen skeer nedenfra

opefter ved Hjælp af Stigerør. Til de større Pjecer benyttes altid 2 Rør, et paa hver Side af Formen. Det ene udmunder i Høide med Mundingen, det andet omtrent paa Midten af Formen og begge tangentielt til Overfladen. Herved kommer Jernet under Støbningen i Rotation. Dette skal befordre, at den Slakke, som altid medrives i Formen bedre stiger opad og samler sig paa Overfladen. Jo hurtigere der støbes des bedre bliver Støbningen; thi des bedre drives Slakken indenfra ud-efter. Støbningen varer efter de forskjellige Pjecer fra 2 til 4 Minutter. Hvor eensartede Resultaterne ere, vil kunne skjønnes, naar det erfares, at Vægten af et større Parti uringede 24^{cm} Pjecer kun har varieret 5 à 6 Kilo-grammer. Dette hidrører selvfølgelig fra, at Kanonerne støbes fra Reverbeerovne, hvor tilmed Jernet nedsmeltes meget hurtigt; men ogsaa fra den omhyggelige Sortering af Rujernsblokkene, fra en nøiagtig Afveining, samt fra den nøiagtig eensartede Maade, hvorpaa For-merne dannes.

At Ringningen bidrager til at styrke Skytset, foruden at den forhindrer Faren ved en Sprængning, kan antages for hævet over al Tvivl. Ved ligefrem Maaling af Løbets Diameter før og efter Ringningen findes den Compression, som Ringene udøve paa Støbejernet, og det har viist sig ved Forsøg med Pjecér, af hvilke Ringene igjen ere aftagne, at denne Compression forsvinder, naar Trykket, som de udøve, ophører. Heraf er man berettiget til at skjønne, at Ringenes Virkning nærmest er den, at sammenpresse Støbejernet, og det vil ogsaa kunne forstaaes, at Grunden til at man ikke giver over 1 Caliber Støbejernstykkelse bag, er den, at man ved at forøge samme vilde svække Ringenes Virkning. De sværere Pjecer fra de 19^{cm} inclusive have alle 2 Lag Ringe, af hvilke det ydre paalægges med en ubetydelig mindre Spænding end det indre, hvorhos der endydermere er fastsat en Maximums- og Minimumsgrændse for

Compressionen fremgaaet som Middeltal af Maalinger over Midten af hver Ring.

En Nøiagtighed saa stor som den, hvormed der arbeides i Ruelle, kan vel kun naaes, hvor Arbeidet, som der, drives i en nogenlunde stor Maalestok; men de Resultater, som ere vundne ved det franske System, give for vort Artilleri, der er henviist til det endnu bedre svenske Kanonjern, godt Haab om at kunne bevare dette om ikke udelukkende, saa dog for Størstedelen for Kanonfabrikationen. — Den Retning, i hvilken det franske Marineartilleri arbejder paa Skytsets Udvikling, er i høi Grad fortjenstfuld; thi Artilleriet kræver betydelige Midler, hvilket altid meer eller mindre vil hindre dets Udvikling, og derved sætte det ud af Stand til at tilfredsstille de Krav, som Nutiden kræver af det. — Foruden Bagladningsmechanisme koste de franske Støbejernskanoner kun 80 Centimes pr. Kilogramme.

Det maa nu ikke opfattes som om det anførte Skytssystem er endelig fastsat i alle sine Detailler. Dette gjælder navnlig om den 27^{cm} Pjece, med hvilken der resterer endeel Forsøg. Dertil kommer, at der maaskee forestaaer en ny Forandring med Kanonerne Construction derved, at Sjælen paa det Stykke, hvor Paavirkningen er stærkest, forsynes med et iskruet Staalrør. Skydningsforsøgene have nemlig her som andetsteds udviist, at med de svære Ladninger udbrændes Støbejernet hurtigt, saa at Kanonerne, om end de have tilstrækkelig Holdbarhed, hurtig ødelægges i Riffelgangene. Dette bliver endydermere nødvendigt, naar det franske Artilleri som paatænkt, overgaaer til at bruge kraftigere Krudtsorter. Det franske Krigskrudt — Marinen benytter næsten udelukkende Krudt fra Ripault — har indtil Dato ikke undergaaet den ringeste Forandring i Størrelse, Tæthed og hele Fabrikationsmethode. Det er kjendelig svagt, har kun ringe Haardhed, er meget mangelfuldt eller slet ikke poleret, er ingenlunde støvfrit og giver

500 Skud med 45 Kilogr. Projectil og 7.5 Kilogr. Ladning af fransk Krudt.

335 Skud med 45 Kilogr. Projectil og 7.5 Kilogr. Ladning af engelsk Krudt.

Den underkastedes da en Skydning med 9 Kilogr. Ladning af engelsk Krudt og 45 Kilogr. Projectil. Ingen Forladning anvendtes mellem Projectil og Ladning. Ved de første 15 Skud maales Begyndeshastigheden som fandtes at være 418 mètres (1332'). Med 7.5 Kilogr. Ladning engelsk Krudt var den tidligere funden at være 400 mètres (1274'). Ved en Tilvæxt i Ladningen af 1.5 Kilogr. vandtes altsaa en tilsvarende i Hastigheden af 18 mètres. Ved det 46 Skud af denne Række sprang Kanonen. Sprængningen var ganske mærkelig. Kanonen var som skaaren med et vertikalt Snit omtrent i Høide med Støddlinien mellem »la virole» og Staaltuben. Bagstykket med den bageste Ring, »la virole» og Bagladningsmekanismen, der var fuldstændig heel og urokket i sin Møttrik, ialt vel til en samlet Vægt af 5 à 600 Kilogr. var kastet horizontalt ud til en Afstand af 105 mètres. Obturateuren havde bøiet sig trompetformig ud paa Grund af, at den var bleven forskubbet af sit Leie. Paa Kanonen ragede den fremstaaende Kant af den paafølgende Ring ud over den brudte Støbejernsflade. Staalløbet havde ingen Skade lidt. — Det maa nu anføres, at en Skydning med et Projectil til 3 Kuglers Vægt og en Ladning af $\frac{1}{2}$ Projectilvægt selv ikke bydes de engelske Smedejernskanoner, naar disse benyttes til Pantserbrydning og nærmest maa henregnes under en Sprængskydning, ved hvilken Kanonen ufeilbarlig maatte briste efter faa Skud; men Sprængningsmaaden giver grundet Anledning til for det Første at fatte stor Tillid til Bagladningssystemets Styrke, og dernæst føres der herved et yderligere Beviis, for at Ringningen garanterer mod Faren ved en Sprængning. Sprængningen foregik nemlig ikke paa den for Støbejernskanoner almindelige Maade

efter Længderetningen, hvor Modstanden mod Brud er mindst; men ved Tverbrud i Samlingen mellem to Ringe. Dette viser klart, at Ringningen fuldstændig sikkrer mod Brud i den Retning, hvor Faren under almindelig Skydning er forhaanden. — Sprængningsmaaden tyder endvidere hen paa det Ønskelige i at gjøre hele Staalløbet i eet Stykke, hvilket ogsaa vil blive underkastet Forsøg.

I Slutningen af afvigte Efteraar anstilledes et pantserbrydende Forsøg med en 30 Pds. ringet og staalforet 30 Pds. Riffelkanon. Pantserskiven var dannet af 12^{cm} (4" 7") Plader fra Petin & Gaudet, boltede paa en 84^{cm} (2' 8") tyk Tømmerskive bygget af Egetræ. Spanterne stode klos til hinanden uden Mellemlum, saaledes som det har været Tilfældet paa den sidste Skive, hvormed Artilleriet har anstillet Forsøg paa Amager. Forholdet mellem Spantetykkelsen, Inder- og Yderklædning var omtrent som ved vore Skiver. Skivens Heldning mod Verticalen var høist 2 à 3°. Pladerne vare fastskruede med de franske med Træskruesnit forsynede Bolte, der ere smedede af udmærket Jern. Disse foretrækkes fremfor de gjennemgaaende forsynede med Hoved og Møttrik, da disse sidste som oftest springe af ved Projectilernes Anslag og derved kunne saare Mandskabet.

Kanonen var stillet 474 mètres (756 Alen) fra Maalet. Ladningen 7.5 Kilogr. engelsk Krudt og 45.2 Kilogr. cylindroskudbuget Staalprojectil af 358^{mm} Længde.

Efter et forudgaaende Prøveskud ramtes den aldeles nye Skive omtrent midt paa en Plade. Projectilet gik tværs igjennem dannende et circulært Hul i Pladen. Ved Gjennembrydningen var Projectilet bristet i flere Stykker, der alle fandtes bag Skiven i kort Afstand fra denne. Hastigheden maales ved Leurs' electro-ballistiske Apparat og fandtes 40 mètres fra Munden at være 400 mètres (1274'). Ved et følgende Skud, der gjordes under samme Omstændigheder, opnaaedes ikke fuldstændig

Gjennembrydning. Det bristede Projectil blev stikkende, halvt i Pladen, halvt i Træskiven.

Sammenlignes denne Skydning med den, som anstilledes paa Amager November og December 1866 (see Tidsskrift for Søvæsen 1866 Pag. 293) med en fransk 30 Pds. Riffelkanon, der udskjød et Projectil paa c. 90 Pd. med 15 Pds. Ladning mod en Dannebrogsskive stillet 100 Alen foran Mundingen, da sees det, at medens denne ikke gjennembrødes, hverken af de spidse eller flade Staalprojectiler, opnaaedes fuldstændig Gjennembrydning af den noget stærkere franske Skive ved det ovennævnte Forsøg. Hovedaarsagen hertil ligger selvfølgelig i den større Hastighed, som erholdtes med det engelske Krudt. Formeres $\frac{pv^2}{d}$ i begge Tilfælde faaes dette ved det franske Forsøg liig c. 283700000'; ved det danske høist c. 203000000', og benyttes den engelske Formel for Pantserpladers Gjennembrydning ($A = 30188$) i Forbindelse med den af vor Pantsercommission opstillede Formel for Indtrængelsen i Tømmer-væggen, findes, at det franske Staalprojectil med den resterende Hastighed skulde kunne gjennemtrænge en Tømmertykkelse paa omtrent 45" og altsaa trænge heelt igjennem den franske Skive, hvad der ogsaa var Tilfældet. — At Artilleriets 30 Punds 7800 Pd. vægtige Riffelkanon ikke vil kunne bydes en Skydning med 15 Punds Ladning af det brisante engelske Krudt samt med et Projectil paa 90 Pd., er indlysende, men der er her ved ikke tabt synderlig meget; thi selv om Beregningerne ville give Gjennembrydning af Pantserkiven, ville de for det 30 Pds. Projectil i de fleste Tilfælde ikke holde Stik i Praxis, idet Projectilet vil breste før Gjennembrydning er opnaaet, naar det ikke er fabrikeret af ganske udmærket Staal. Det er nemlig indlysende, at Projectilet maa friste samme Virkning af Skivens Modstand, som det udøver mod denne og jo mindre dets

Diameter des større bliver denne Knusningsvirkning paa Overfladeenhed. Det viste sig ogsaa, at ved i Frankrig at gjentage Forsøget, bristede Projectilet før Gjennemtrængning var opnaaet og blev stikkende halvt i Pladen, halvt i Tømmeret. Det kan vistnok antages, at Pladernes Qvalitet har været nærlig den samme ved det omtalte franske og danske Forsøg. Ved Gåvre er der anstillet sammenlignende Forsøg mellem de franske og engelske Plader leverede fra Millwall. Efter disse Forsøg staae de franske høiest. Jernet er blødere og seigere. Efter hvad man kan skjønne af Anslagene mod de paa Gåvre opreiste Pantserskiver, hvilke saagodtsom alle ere forsynede med franske Plader, synes disse heller ikke at lade noget tilbage at ønske. Hvor tæt end Projectilerne ere satte ved hinanden, viser der sig dog sjelden forbindende Revner mellem Anslagene.

Der hersker i Gåvrecommissionen kun een Mening om, at de cylindroogivale, tilspidsede Staalprojectiler lettere gjennembyrde en Pantserskive end de fladhovedede, cylindriske, og der vilde da ikke, dersom det kun gjaldt om Gjennembrydning, være nogen skjellig Grund til disse sidstes Bibeholdelse, al den Stund de frembyrde en større Luftmodstand og have en usikkrere Bane end de ogivale. Men det er af Forsøgene fremgaaet, at den Ødelæggelse, som det fladhovedede Projectil foraarsager ved sin Gjennembrydning, er langt større end den af det spidse. Det fladhovedede Projectil fører foran sig et cylindrisk Pladestykke, hvis Basis er Projectilets Gjennemsnit, og hvis Høide er Pladetykkelsen; det virker som en emporte-pièce, medens det spidse Projectil fornemmelig virker som en Kile, der driver Jernet til Siden paa sin Vei gennem den pantsrede Skibsside. Fra denne forskjellige Virkning hidrører, at Ødelæggelsen bagtil paa Skiverne have viist sig at være langt større ved de cylindriske end ved de spidse Projectiler. Den afgjørende Kamp vil endydermere i en Søkrig altid le-

veres paa nært Hold, hvor Hensynet til Forskjellen mellem de forskjellige Slags Projectilers Gjennembrydnings-evne er forsvindende, medens der navnlig bør tages Hensyn til Ødelæggelsesevnen, og i denne Henseende staaer det fladhovedede høiest. Derfor benyttes begge Sorter Projectiler.

Som et Middeltal af de ved Gåvre anstillede Forsøg med Skydning mod Panterskiver kan man antage, at der med de forskjellige Pjecers Staalprojectiler opnaaes Gjennembrydning af Skiver med følgende Pladetykkelser og en constant massiv Tømmerførlighed paa 84^{cm}.

	Plader. Tykkelse.	spidsh. Staal- projectiler. Diameter.	Anslags- Hastighed.
I en Skive med	12 ^{cm}	med 16 ^{cm}	naar = 380 ^m
—	12 ^{cm}	- 19 ^{cm}	. . . . . = 325 ^m
—	12 ^{cm}	- 24 ^{cm}	. . . . . = 280 ^m
—	15 ^{cm}	- 19 ^{cm}	. . . . . = 365 ^m
—	15 ^{cm}	- 24 ^{cm}	. . . . . = 305 ^m
—	15 ^{cm}	- 27 ^{cm}	. . . . . = 275 ^m
—	18 ^{cm}	- 24 ^{cm}	med fransk Krudt à bout portant, Gjennembryd- ning de 4 af 5 Gange.
—	22 ^{cm}	- 27 ^{cm}	. . . . . = 350 ^m

Projectilvægtene og Ladningerne ere ovenfor angivne.

De fladhovedede Staalprojectiler behøve 10 à 12^m større Hastighed for at bryde gennem de samme Skiver.

Under de nævnte Omstændigheder ere Begyndelses-hastighederne med fransk Krudt: for det 16^{cm} Projectil = 345^m, for det 19, 24 og 27^{cm} = 335^m gennemsnitlig.

Staalgranater til Pantserbrydning benyttes ikke. De Forsøg, som hermed have været anstillede ved Gåvre, have ikke givet heldige Resultater, idet Granaterne altid synes at springe førend Gjennembrydning af Pladen har fundet Sted.

Til det franske Krudt anvendes en cylindrisk Tangforladning mellem Projectil og Kardus. Det paastaes, at denne skaaner Kanonen, derved, at den afværger Stødet, som finder Sted, naar Projectilet overgaaer fra Hvile til Bevægelse, hvilket medfører Degradationer i Leiet. Derhos undgaaes ogsaa, at Krudtgassen øieblikkelig passerer mellem Sjælens Vægge og Projectilet, i hvilket Spillerum Udbrændingerne altid vise sig størst og navnlig danne sig som to Bølger, hvis Toppe ere lige over Knasterne. Tang foretrækkes til Forladninger fremfor Værk; thi Tangen er mere elastisk, lettere og fænger ikke. — Iblandt de Forsøg, som anstilles med Kanoner af ny Modeller, henhører ogsaa, at finde Længden af den Forladning, der giver størst Begyndeshastighed. Denne Længde er funden at være $\frac{2}{3}$ Caliber. Saaledes fandtes som Medium af et Forsøg med en 27^{cm} R. K., Ladning 36 Kilogr., Projectil 216 Kilogr. Hastighederne: med en Forladning af 27^{cm} Længde = 330^m } i 45^m Af-
— — 18^{cm} — = 340^m } stand fra
uden — — — = 310^m } Mund.

Ved Skydning med det engelske Krudt benyttes ingen Forladning. Den menagerer ikke Kanonen og har ingen Indflydelse paa Hastigheden.

Karduserne ere af papier-parchemin og rulles over en Stok, hvis Diameter bestemmes efter Forsøg. Den Diameter af Kardusen, der giver størst Begyndeshastighed er med $\frac{1}{3}$ Projectilvægt Ladning for alle Calibre den samme og funden at være 0,916 Cal. Ved det engelske Krudt gjøres Kardusernes Diameter saa stor som mulig. Antændelsen finder Sted nogle Centimeter fra Bagenden af Kammeret.

I 1864—65 anstillede det franske Marineartilleri en-deel Forsøg med Delvigne's Ladningsmaade med et tomt Rum mellem Sjælens Bund og Kardusen for derved at forøge Kanonerne's Holdbarhed. Ved Bagladningskanonerne have disse Forsøg ingen Interesse, da denne Lad-

ningsmaade ikke lader sig anvende ved disse. Ved Forladekanonerne gik Indstillingen ud paa, at sikre sig det tomme Rums eensartede Størrelse, ved som ved Granatkanonerne at danne et Kammer af mindre Caliber ved Sjælens Bund, og bore Fænghullet saaledes, at Antændelsen skeer paa $\frac{1}{3}$ af Kardusens Længde forfra, hvilket giver størst Begyndeshastighed og endvidere medfører den Fordeel, at Alt, hvad der findes i det tomme Rum, rives med ved Skuddets Afgang. Forsøg med at anbringe en Forladning eller andre lette Gjenstande deri, have constateret dette.

Ladningens Antændelse skeer ved Frictionsrør. Disse ere aldeles overensstemmende med dem, som benyttes ved det franske Landartilleri, kun er Hylsen en Pennepose. Røret er meget kraftigt, Straalen slaaer gennem 4 Lag af det tykkeste Pergamentpapir.

Til Spidsgranaterne anvendes udelukkende Metalpercussionsrør, hvilke dog ikke ere saa sensible, at de tænde Sprængladningen ved Granatens Anslag mod Vandets Overflade. Det ved vort Artilleri i denne Henseende følelige Savn er der Haab om at faae afhjulpet ved de paabegyndte Brandrørsforsøg med Metalpercussionsrør af norsk Construction, hvilke forhaabentlig kunne være tjenlige saavel tilsoes som tillands. Vore Træbrandrør slukkes nemlig ufeilbarlig ved Spidsgranatens Ricochetter, og da man i Bedømmelsen af Distancen tilsoes hellere bør vælge denne for kort end for lang, for at gjøre Regning paa Træf i Opspringet, bør man sikre sig, at Granaten ikke taber sin Virkning som saadan ved Ricochettingen.

Ihvorvel det parabolske Riflingssystem er bibeholdt, er det dog ved Indførelsen af Bagladningskanonerne undergaaet endeel ikke uvæsentlige Modificationer, hvorved Projectilernes Skudsikkerhed er bleven væsentlig forbedret. Ved de sværere Calibre er man saaledes overgaaet til at benytte 5 Riffelgange, da 3 ikke syntes

tilstrækkelige. Dernæst ere Riffelgangene gjorte progressive, saaledes at Dybden er større ved Kammeret end ved Munden, hvor Diametren over Projectilet er $0^{mm.2}$ mindre end over Syrerne.

Det maa indrømmes, at det omtalte System fortjener ikke ringe Opmærksomhed. — Kanonvægtene er for det 14, 16 og 19^{cm} Calibre ved Skydning med Spidsgranater af 2 Kuglers Vægt liig 1000 Gange Ladningen, for det 24^{cm} liig 900 Gange denne, og for det 27^{cm} synker den ned til 666 Gange Ladningen. Pjecerne, navnlig af mindre Caliber, ville ved denne Skydning være meget rolige. Derimod vil Skydning med pantserbrydende Projectil og Ladning udentvivl være temmelig voldsom for alle Calibre med Undtagelse af det 16^{cm}. Pjecerne ere alle forholdsvis lange, derved vindes endeel i Begyndeshastighed og i Skydningens Nøiagtighed. Bagladningssystemet stiller ikke den Fordring til Skytset, at Munden skal være et Par Fod indenfor Skibssiden, for at Ladningen kan udføres, og dette er en meget væsentlig Fordeel; thi selv med de bedste engelske Af-futagesystemer, er man ikke Herre over at afpasse Reculen, saaledes at den altid bliver tilpas. Omstændighederne vexe fra Skud til andet, og en større eller mindre Fugtighedstilstand af Slæden vil kunne medføre en betydelig Reculforandring. Det engelske Artilleri har tilvisse indseet Vigtigheden af at kunne beherske Reculen, og de nyeste complicerede Bremseapparater ere en Bestræbelse i dette Øiemed. Samtidig hermed maa der sørges for en let Indhaling og Tilbordesætning, hvilken første navnlig er vigtig, netop paa Grund af den ubestemmelige Recule. Om Bagladningskanonerne have et Par Fod større eller mindre Recul er ligegyldigt, Ladningen vil altid kunne udføres og dertil altid lettere, end ved en Forladekanon. De svære Projectiler kunne nemlig kun indføres enten ved Hjælp af Ladebør eller ved

en Gie anbragt over Porten, hvilket sidste benytttes ombord i de engelske Krigsskibe til den 9 inches $12\frac{1}{2}$ Tons Riffelkanon; men til Betjeningen heraf er Pladsen rummeligere bag Kanonen end ved Munden. Hvor let og hurtigt Betjeningen er af det franske Marine- og Kystartilleri, vil kunne indsees, naar det anføres, at der med den:

16 ^{cm}	R. K.	kan	gjøres	50	Skud	i	1	Time.
19 ^{cm}	—	—	—	1	—	i	$1\frac{1}{2}$	Minut.
24 ^{cm}	—	—	—	1	—	i	2	Minutter.
27 ^{cm}	—	—	—	1	—	i	$2\frac{1}{2}$	—

At det vilde være ønskeligt, om det maatte lykkes os at tilveibringe Bagladningsskyts til Brug ombord og navnlig til Taarnskibe, ere vistnok Alle enige om; men Indførelsen af et Bagladningsskyts kræver omfattende Forsøg; de mindste Details ved Lukningsapparatet maa kjendes tilbunds, og først efter heldige Forsøg med flere Pjecer kan det være tilraadeligt at indføre det i Tjenesten. For en mindre Stat, der har Møie med at tilveibringe sit Materiel, maa det derhos altid være magtpaaliggende at have Skyts, der saa at sige aldrig negter sin Tjeneste, og nogen Usikkerhed bliver der dog endnu tilbage i denne Retning selv med det prøvede franske System. Men det kan altid være værdt at forsøge dette, og det er derfor med ikke ringe Interesse, at vi imødesee Paabegyndelsen af det Forsøg, som Hærens Artilleri om føie Tid agter at anstille med en 84 Pds. Riffelkanon omdannet til Bagladningskanon efter fransk Mønster. — Det franske Artilleri giver os endvidere Haab om at kunne deels bibeholde, deels gjenoptage Støbejernet som Hovedmateriale for Skytset, og det er at vente, at Sverrig, efterat have optaget Reverbeerovns- og Hουλstøbningen med indvendig Afkjøling til Kanontilvirkningen, vil kunne forsyne det danske Artilleri med Skyts, hvis Modstandsevne vil være omend ikke større saa dog ialtfald ligesaa stor som den af det franske.

Til Belysning af den østerrigske Flaades Bevægelser under Krigen 1864.

Et Par Nummere af »Moniteur de la flotte« for Januar Maaned dette Aar indeholde — gennem Correspondance fra Triest — en Fremstilling af Østerrigs Deeltagelse tilsøes i de to Stormagters Angreb paa Danmark 1864. Man vil af dette Afsnit af den østerrigske Flaades Historie see den gamle Kjendsgjerning bekræftet: at Intet virker mere lammende baade paa Personel og Materiel end en ilde anvendt Oeconomi, og vi finde heri Hovedgrunden til, at de østerrigske Orlogsmænd saa seent mødte paa Krigsskuepladsen. Da vi antage, at en nærmere Belysning af disse Forhold maa være af Interesse, give vi følgende Uddrag af ovennævnte Artikler:

Saasnart Commandeur Tegethoff havde faaet sine Ordre, gik han tilsøes med Fregatten »Schwarzenberg« og Corvetten »Dandolo«, men ved Ankomsten til Lissabon befandtes Corvettens Kjelder at være saa slette, at Skibet blev sendt tilbage til Pola og erstattet af Fregatten »Radetzky«. Imidlertid udrustede man Pantserfregatten »Juan d'Austria«, Linieskibet »Kaiser«, Corvetten »Erzherzog Friedrich«, Hjulcorvetten »Elisabeth« og Kanonbaadene »Seehund« og »Wall«. Den 7de April forlod Avantgaarden, bestaaende af »Schwarzenberg«, »Radetzky« og »Wall« Lissabon og mødte i den biscayiske Bugt haardt Veir af ONO.

Efter et Ophold af 8 Dage i Brest fik Tegethoff Ordre til at afgaae til Texel og ankom den 4de Mai til Cuxhafen, hvor Østerrigerne forenede sig med de preussiske Kanonbaade.

Vi skulle ikke her opholde os ved Træfningen ved Helgoland den 9de Mai, der som bekjendt endte med, at de østerrigske Fregatter ilde tilredte og med betydeligt Tab af Mandskab søgte Ly under Helgoland, men vi ville vende os til den østerrigske Flaades Hovedstyrke, hvis Anfører, Contreadmiral Wüllerstorff, havde at kæmpe mod alléhaande Vanskeligheder baade under og efter Skibenes Udrustning.

Da Befalingen til at udruste Skibene kom til Pola, manglede man der Alt lige til Kul og Proviant. Folk var der ingen af; Matroserne bleve indkaldte fra alle Havne og fra Øerne langs Dalmatiens Kyster, og endnu Dagen før Eskadren forlod Pola, ankom endeel Udskrevne, der skulde completere »Kaisers« Besætning. Endelig kunde »Elisabeth«, hvori Admiralflaget vaiede, den 26de Marts gaae tilsøes; Corvetten mødte strax meget haardt Veir. Kort efter gik »Kaiser« tilsøes, som efter at have faaet Jevndøgnstormene paa sig og derved næsten opbrugt sin Kulbeholdning, mødte »Elisabeth« i Kanalen ved Cattaro. Efter at have fyldt Kul, og efter at »Kaiser« havde faaet nogle Folk, den manglede, forlode begge Skibene Cattaro. Næppe ude af Havnen fik »Kaiser« Havari paa Maskinen og maatte tages paa Slæb af »Elisabeth«, der ved denne Leilighed mistede Halvdelen af en Hjulkasse. Om Natten blev Veiret saa slet, at Admiralen, for ikke at udsætte Skibene og deres Mandskab, maatte opgive at gaae over Bugten ved Tarent. Man blev derfor nødsaget til den 3die om Aftenen at løbe ind i Corfus Havn. Til alle disse Gjenovordigheder kom den, at Marineministeren, som Følge af det karrigt tilmaalte Budget, havde seet sig nødsaget til at indføre det strengeste Sparsommelighedssystem. Størstedelen af

Skibene have henligget fuldstændigt aftaklede, og denne Tilstand havde saavel paa Skibe som paa Maskiner viist sig saa skadelig, at »Elisabeth« kun gjorde 9 Miils Fart under de gunstigste Omstændigheder, og »Kaiser« næppe det engang.

Besætningerne, hvoraf $\frac{1}{3}$ aldrig havde været paa Søen, vare paa et lige saa slet Standpunkt. Af »Kaisers« 900 Mand vare de 800 søsyge; Maskinfolk og Fyrbødere vare uskikkede til at udføre deres Tjeneste.

Efterat have istandsat de lidte Havarier og givet Folkene den nødvendige Hvile, forlode de to Skibe Corfus Havn om Morgenen den 5te og havde godt Veir til Vest for Malta. Den 8de blev Vinden imod, og Søen tiltog. Den 9de om Morgenen fik man Cap Bon isigte; Barometeret faldt, den vestlige Vind friskede i, og »Kaiser« kunde ikke mere avancere mod Søen paa samme Tid som Størstedelen af Kullene vare brændte. For ikke til ingen Nytte at brænde Kul besluttede Admiralen at ankre under Cap Farina og der afvente bedre Veir. Cap Farina ligger omtrent 40 Quartmiil Vest for Cap Bon. Ved Solnedgang, da man kun var 10 Quartmiil fra Ankerpladsen sprang Vinden pludselig til Nord med vedvarende stiv Kuling og høi Sø, og Natten tegnede til at blive alvorlig. Da der nu ikke var Læ ved Cap Farina, og da dette Punkt er omgivet af Rev, besluttede Admiralen for enhver Priis at holde Søen og bestemte Skibenes Samlingssted til Algier.

Da »Kaiser« havde bjerget Gaffelseilene, holdt den bidevind VNV hen, og »Elisabeth« stevnede Nord forat komme bort fra Kysten. Corvetten arbeidede meget i den toppede Sø, som Vindspringet foraarsagede; Bølgerne gik stadigt hen over Dækket, og en svær Sø fyldte Fyrpladsen til to Tommer over Ildstederne. Imidlertid bedagede Veiret sig henad Morgenen, og Søen aftog i Læ af Sardinens Kyst; Admiralen bestemte sig derfor til at benytte det gode Veir til at løbe lige til Gibraltar

og derfra pr. Telegraf at underrette »Kaiser« om sin Ankomst. »Elisabeth« ankrede den 12te om Aftenen ved Gibraltar, hvor man fik Underretning om, at »Juan d'Austria« og »Friedrich« vare gaaede fra Malta. Uheldigviis var Telegrafforbindelsen mellem Spanien og Algier afbrudt, saa det var umuligt at meddele »Kaiser«, at »Elisabeth« laae i Gibraltar. Ombord i Linieskibet troede man, at Corvetten var forgaaet i den uhyggelige Nat, og man bestyrkedes i denne Tro, da en ukjendt Dampers den samme Nat var forliist paa den tunesiske Kyst.

Endelig ankom »Kaiser« den 19de til Gibraltar, hvor snart »Juan d'Austria« og »Friedrich« stødte til. Disse to sidste havde ogsaa lidt en Deel i det haarde Veir. De forlode Pola den 5te og mødte strax haardt Veir i det adriatiske Hav. Pantserfregatten, der aldrig var prøvet ordentlig i Søen paa Grund af oeconomiske Hensyn, tog meget Vand ind igjennem Portene og Spygatterne. Paa Høiden af Cap Gatta under Reisen fra Malta til Gibraltar maatte Pantserfregatten betydeligt mindske Farten, forat »Friedrich« kunde følge med mod den stive vestlige Kuling.

Den 21de April om Eftermiddagen, Dagen efter de to sidste Skibes Ankomst, forlod Admiral Wüllersdorfs Eskadre Gibraltar efter at have fyldt Kul. Det var godt Veir med høi vestlig Dynning; da »Elisabeth« ved Midnatstid den 22de passerede Cap St. Vincent, blev Søen sværere. Admiralen blev paa Dækket til Kl. 1 om Natten og iagttog med sin Natkikkert Pantserfregattens Bevægelser. »Kaiser« rullede dygtigt, thi man kunde ofte i Maaneskinnet see dens Dæk. »Friedrich« rullede ogsaa betydeligt; kun Pantserfregatten syntes ikke at arbejde saa meget, da man derombord godt kunde have surret Batteriet los; men da Skibet efter Midnat forandrede Cours og dreiede Nord i, tog det saameget Vand ind, at baade Dækket og Batteriet bleve fuldstændig

oversvømmede. Efter nogle forgjæves Forsøg paa at blive af med Vandet lod Chefen forandre Cours, og da man ikke havde svaret paa hans tidligere Signaler og den nye Cours fjernede Fregatten fra den øvrige Eskadre, løsnede han to løse Skud.

»Juan d'Austria's« Signaler vare ikke blevne forstaaede ombord i »Elisabeth«, da man næppe kunde see dem, skjøndt dette sidste Skib holdt sig udenfor Linien og kun fem Kabbellængder borte fra Pantserfregatten. Man saa de to Skud, men hørte dem ikke. Admiralen holdt strax med fuld Fart ned mod Skibet, »Kaiser« og »Friedrich« fulgte efter, men man kunde ikke finde »Juan d'Austria« — den var borte!

Det var nogle piinlige Øieblikke, da man kunde ledes til at antage, at den tunge Pantserfregat var gaaet tilbunds med Mand og Muus. Efter en halv Times Søgen stødte endelig »Elisabeth« paa »Juan d'Austria«, som ved Dagry signaliserede, at den var i Havsnød, da den sandsynligviis var læk; der var 4—5 Fod Vand i Lasten og Maskinpumperne kunde ikke holde Skibet læns. Admiralen gav det Ordre til at gjøre Alt for at søge at naae Lissabon, som var 70 Quartmiil borte. De øvrige Skibe stræbte efter bedste Evne at følge med for at holde sig i Nærheden.

Den 23de om Aftenen ankrede Eskadren ved Lissabon. Man fik nu her igjen at see Følgerne af det Spar-sommelighedssystem, som i Løbet af det sidste Par Aar var blevet indført i den østerrigske Marine. Portenes og Spygattens Lukningsmidler lode saa Meget tilbage at ønske, at Vandet strømmede ind under Skibets Bevægelser i Søen. Omendskjønt man ombord havde gjort Alt for at raade Bod paa dette Onde, manglede der kun Lidt i, at flere hundrede Mand og en Capitalværdi af et Par Millioner vare blevne opslugte af Havet, fordi man ikke havde villet anvise de tilstrækkelige Pengemidler til et ordentligt Prøvetogt.

Linieskibet, der ogsaa havde rullet dygtigt, havde taget meget Vand ind, og ved Ankomsten til Lissabon fandt man, at det forreste Krudtmagasin var beskadiget og trængte til at repareres, men da Admiralen havde faaet Underretning om, at Tegethoffs Eskadre var undervejs Nord paa, besluttede han at forlade Lissabon for der kun at efterlade Pantserfregatten.

Næppe havde »Kaiser«, »Elisabeth« og »Friedrich« forladt Tajoen, førend det begyndte at blæse haardt af nordlig Vind. Sjældent har en Eskadre mødt mere Modvind. Om Aftenen den 18de. var allerede »Friedrich« seilet langt agterud, og næste Dags Morgen var den ude af Sigte fra »Elisabeth«, endskjøndt denne kun gjorde tre Miils Fart. Klokken 10 om Aftenen kunde »Kaiser« ikke mere avancere under Damp, hvorfor den gav sig til at krydse under Damp. »Elisabeth« signaliserede Vigo som det næste Samlingssted, hvortil dette Skib ankom den 30te, efter at have mistet Gallionen. Dagen efter ankrede »Kaiser« her og foretog nogle nødvendige Reparationer.

Idet vi saaledes have fulgt den østerrigske Flaades Bevægelser til 1ste Mai — et Fjerdingaar efter at de Allierede gik over Eideren — skulle vi blot tilføie følgende Passus af et Brev, som Admiral Tegethoff skrev til en Ven nogle Uger efter Træningen ved Helgoland: »Hvorom Alt er, ville vi haabe, at vort store Fædreland vil drage Nytte af den Lære, som det har faaet i denne Krig. Man slaaes ikke med Søstater uden i Tide at tænke paa at have sine Skibe kampdygtige, isærdeleshed, naar man som hos os kun holder nogle ganske faa udrustede i Fredstid. Det er det, vi skulle lægge os paa Hjerte med Hensyn til vore Naboer, der ere saa begjerlige efter Annexioner, og som vi kunne have paa Halsen, naar vi mindst ane det!«

Om danske Søfarts-Foranstaltninger af universel-international Natur.

Af A. Schneider, Chef for Hovedcontoiret for Skibes Maaling og Registrering.

Den bestandig tiltagende maritime Forbindelse, som finder Sted mellem de forskjellige Nationer og navnlig mellem Danmark og Storbritannien, gjør det øiensynligt til en Sag af større Vigtighed, at de to Nationers Søfarts-Love affattes saa overensstemmende som muligt, og det synes da baade naturligt og klogt, at den mindst betydende Stat overalt, hvor det kan skee uden at give Afkald paa sine Eiendommeligheder eller sin Selvstændighed, indordner sig under den større Stats Systemer, saameget mere som Erkjendelsen af at de engelske Love ere de fuldstændigste og med størst Omhyggelighed og Sagkundskab udarbejdede, bliver mere og mere almindelig, hvorfor de ogsaa saagodtsom udelukkende i andre Lande blive benyttede som Mønstre. Erindres det at Storbritanniens Handelsflaade tæller ligesaamange Skibe som alle andre Nationers tilsammen, og at denne mægtige Flaade med alle dens Forhold omfattes med en Interesse og Kjærlighed som ingen anden af dette Lands Velstandskilder, vil en egentlig Beviisførelse til Godtgjørelse af dets Søfarts-Lovgivnings efterlignelsesværdige, høie Standpunkt vel blive erkjendt for at være ufornøden.

Efterhaanden som Handelen tiltager, ville Skibe blive saa at sige kosmopolitiske. Et dansk Skib vil jo saaledes, med Undtagelse af Føreren, kunne være bemanded med Udlændinge, og for en længere Aarrække udelukkende være beskæftiget i Fragtfart mellem fremmede Havne, ligesom de fleste fremmede Skibe ogsaa nu kunne finde Anvendelse i vor egen Kystfart.

Ligesom ikke sjelden danske Skibe ere bemandede med Udlændinge, navnlig Svenske og Norske, saaledes ville fremmede Nationers Skibe endnu hyppigere findes bemandede med danske Skibsførere og Matroser. I flere fremmede Søstater fordres der nemlig ikke som her i Landet at Skibsførere skulle have løst Borgerskab, men kun at Vedkommende, der kunne være af hvilken som helst Nationalitet, efter at have aflagt de i den paagældende Stat fastsatte Prøver, kunne fremlægge et Due-ligheds-Certificat som Skibsfører. I Virkeligheden blive alle Nationers Skibsrhedere og Kjøbmænd efterhaanden saa nøie forenede, at det for Handelsverdenen er en temmelig ligegyldig Sag, hvad enten et Lands Varer ind eller udføres af dets egne Skibe eller ikke. Skibe af hvilken som helst Nationalitet ere, eller ville snart blive Lastdragere for alle Nationer, uden nogetsomhelst Hensyn til Nationaliteten. Et veludrustet, godt bemanded Skib, med en dygtig og driftig Fører, vil bane sig Vei paa Fragtmarkedet, hvad enten det er i Kyst- eller i oversøisk Fart, uden nogetsomhelst andet Hensyn end det, om det staaer i dets Magt at opfylde en Contract billigt og punktligt. En ligefrem Følge heraf synes at maatte være, at det er i høi Grad ønskeligt, ja næsten nødvendigt, at samtlige Love og Anordninger, der vedrøre Skibe og Skibsfart, affattes saa overensstemmende som paa nogen Maade er muligt, saaledes at Skibe derved t. Ex. sættes istand til at betale Afgifter efter et ligestort Skibsmaal, og i det Hele adlyde et universelt Lov-System i Besejlingen af Havet, alle Nationers fælles Landevei.

I.

Et vigtigt Skridt i den ovenfor nævnte Retning er nylig gjort i Danmark ved Lovene af 13de Marts 1867 angaaende Skibes Maaling og danske Skibes Registrering, og som ere traadte i Kraft fra 1ste October s. A. I det jeg angaaende disse Reformers historiske Gang og Principerne for bemeldte Love, i det Hele troer at kunne henvise til mine Afhandlinger i dette Tidsskrifts 1ste Binds 2det Hefte, 1865, og 3die og 4de Hefte 1866, skal jeg her kun tillade mig at give et kort Tilbageblik paa disse Reformers Gang i den forløbne Tid, samt søge at fremstille hvad derved allerede er eller vil blive opnaaet.

Skibs-Maalings- og Registrerings-Commissionens Forslag til disse Love bleve i October 1866 med saare ringe Afgivelser forelagte Landstinget af Hs. Excell. Finantsminister Fønnesbech, og de fik her en velvillig Modtagelse og nøde en saa fortrinlig og ombyggelig Overveielse og Gjennemarbeiden, som var at vente af dette Thing, og af et Udvalg, der bestod af Mænd som Orla Lehmann, Liebe, O. Suenson, W. Petersen og M. G. Melchior; navnlig havde den Sidste her atter Leilighed til, ved sin mercantile Indsigt og sin for disse Reformers første Begyndelse usvækkede Interesse, at gavne og fremme dem paa bedste Maade.

Hvad Registrerings-Loven angaaer, dreiede Debatten sig hovedsagelig om Betingelserne for Skibes Berettigelse til at føre det danske Flag, og det var her Lehmann, som med Bestemthed hævdede Nødvendigheden af at følge de Principer, som, saavel i denne Henseende som for Skibsregistreringen overhovedet, findes nedlagte i de store Søstaters Lovgivning. Da Erfaringen har godtgjort Ønskeligheden af at disse Principer, saavel som de øvrige Formaal for Skibsregistreringen, kjendes i saa vid en Omkreds som muligt, skal jeg tillade mig at nævne dem her:

I. At Optagelsen af et Skib i et dansk Skibsregister danner det internationale og lovformelige Beviis for Skibets Ret til at føre det danske Flag;

II. At Registrerne til enhver Tid skulle kunne yde fuldstændigt paalidelige og udtømmende Oplysninger om ethvert Skibs særegne Beskaffenhed, Eiendoms-Forhold m. v.

At disse Øiemed eller Formaal ville blive fyldstgjorte ved Registreringen i Overensstemmelse med Loven og den dertil svarende, af Overtoldbestyrelsen under 14de September 1867 givne, Instruction, tør sikkert ventes, idet der deri er givet fuldstændige og bestemte Regler, for:

a. hvilke Betingelser, der skulle opstilles for at et Skib skal kunne ansees som dansk;

b. hvilke Beviisligheder, der skulle tilveiebringes og forelægges, forinden Registreringen af et Skib kan foretages, og forinden Nationalitets- og Registrerings-Certificatet kan udstedes;

c. Førelsen, saavel af Hovedregistret, som af de stedlige Registre.

De Personer eller Corporationer, som ere berettigede til at være Eiere af Skibe under dansk Flag, kunne efter Registreringslovens § 1 indordnes under følgende 3 Klasser:

1. Skibseiere, der ere i Besiddelse af dansk Indfødsret, og som dertil ikke ere nedsatte i Udlandet;

2. Skibseiere, der, skjøndt fødte i Udlandet, ere blevne danske Statsborgere ved at have vundet fast Hjem i Danmark;

3. Actieselskaber, som ere underkastede de danske Love, og hvis Bestyrelse bestaaer af Actionairer, der opfylde de under Punkt 1 og 2 anførte Betingelser.

Undersøgelsen af Nationalitets-Berettigelsen for de Personer, som forlange at registreres som Eiere, samt af de Beviisligheder, som fremlægges til Støtte for saadan

Fordring, foretages derfor her som andetsteds, da det er en af de vigtigste Pligter, der paahvile Registrerings-Embedsmændene, og hvis Forsømmelse vilde berøve Skibs-Registreringen dens Vigtighed i international Henseende, med den største Omhyggelighed.

Et Skib vil efter Loven være at ansee som »Dansk Eiendom« og kunne fordre Rettigheder og Beskyttelse som saadan, selv om det er bygget i Udlandet, og, med Undtagelse af Føreren, bemanded med Udlændinge, naar det blot beviisligt eies af danske Statsborgere, og da væsentlig dem, som have dansk Indfødsret og ere bosatte her i Landet. En danskfødt Mand, som ikke har opgivet sin Hjemstedsret her i Landet og ikke er traadt i undersaatligt Forhold til nogen fremmed Stat eller Souverain, maa dog vedblivende kunne være Eier af Skib under dansk Flag, om han end midlertidigt har taget Ophold i Udlandet.

Ved Siden af indfødte Danske kunne dog ogsaa saadanne Personer, der ere blevne danske Statsborgere ved at have vundet fast Hjem i Danmark, faae deres Skibe registrerede som »Dansk Eiendom«, men det er en Selvfølge, at de forinden ville have at tilveiebringe fuld Sikkerhed for, at de i Virkeligheden have etableret sig paa saadan Maade, at det kan forudsættes, at de have taget fast Ophold her i Landet, saaledes at derved en Garanti tilveiebringes mod, at Fremmede ved et forbigaaende Ophold eller fingeret Bosættelse kunne tilsnige sig en Ret, som kun tilkommer dem, der her virkelig ere bleyne hjemmehørende. Da der efter Lovgivningen ikke fordres Borgerskab for at drive Næring som Skibsrheder, vil Betyggelsen i saa Henseende navnlig kunne søges i at Vedkommende enten er Eiendomsbesidder, eller i Virkeligheden driver sin Hovedforretning fra en Plads i det danske Rige, eller har været bosiddende her i længere Tid, men Beviset herfor kan dog ikke skee alene ved Fremlæggelsen af et eller andet Borgerbrev

eller Næringsbeviis, eftersom Erfaringen har godtgjort, at Saadant, idetmindste for Skibsførere, kan meddeles uden at der haves tilstrækkelig Sikkerhed for at Ihændeleveren i Virkeligheden har sit faste Hjem indenfor Danmarks Grændser, men det maa derfor søges godtgjort ved en Attestation fra Øvrigheden i hans Hjemstavn.

Skibe, der eies af Flere, kunne efter Loven ligeledes kun erkjendes for »Dansk Eiendom«, naar samtlige Eiere efter det ovenfor opstillede Begreb ere Danske, men da der ikke i bemeldte Lov er givet Regler for, hvorledes disse kunne sikkre sig mod at fortabe Retten, derved at en af Skibsparterne overgaaer i fremmed Eie, bør Bestemmelser til Sikkring derimod træffes paa anden Maade, saaledes navnlig i Interessentskabscontracten. Ere ingen saadanne Bestemmelser truffene, tilkommer dog efter den ældre Lovgivning Medeierne en Forkjøbsret, efter en evt. foretagen Taxation, til de Skibsparter, som een eller flere af Medeierne agte at afhænde, hvilket ligeledes da ogsaa maa kunne finde Sted ved frivillig Salg eller ved Bortauktionering af Skibsparter til Udlandet, idet de tilbageblevne Medeiere maae ansees berettigede til at udløse den solgte Skibspart for den erlagte Salgspris; skulde derimod een eller flere Skibsparter ved Arv eller Gave gaae over i fremmed Eie, synes der ingen anden Løsning mulig end Sameiets Opløsning, da i modsat Fald Skibet, paa Grund af, at det ikke er berettiget til at føre nogetsomhelst Flag, slet ikke vil kunne benyttes; det ligger imidlertid i saa Tilfælde altformeget i alle Parters Interesse, hurtigt at træffe en Overenskomst, til at det kan antages, at Vanskelighederne ved dette Forholds Løsning længe ville være uovervindelige.

Loven fordrer derimod ikke Opfyldelse af de foranførte personlige Betingelser af enhver Actieeier i et Actieselskab, som befatter sig med Skibsrhederi, og hvis Actier i Reglen lyde paa Ihændelever. I dette Tilfælde

er det, ligesom efter andre Landes tilsvarende Lovgivning, tilstrækkeligt, at Betingelserne fyldestgjøres af de Actionairer, som danne Selskabets Bestyrelse, der maa have sit Sæde i Danmark, og som Følge deraf være undergivet de danske Love. Paa foranførte Maade vil der være paaviist en lovlig Vei, hvorved Capitaler, som kunne have Betydning for Skibsfarten, kunne interesseres i dansk Skibsrhederi-Forretning. Et hermed i Forbindelse staaende ikke uvigtigt Spørgsmaal, om hvorvidt der under Actieselskaber, for Skibsregistreringens Vedkommende, kan indbefattes unavngivne (anonyme) Handels- og Interessentskaber, samt halvnavngivne (commanditaire) Interessentskaber, henstaaer dog endnu uafgjort. Efter den tilsvarende engelske og nordtydske Lovgivning er dette imidlertid Tilfældet. Et almindeligt Sameie (Forening) eller Interessentskab mellem flere Personer, der ere Medeiere af et Fartoi, kan altsaa ikke ansees tilstrækkeligt til at constituere et Actieselskab, eftersom et saadant Selskab efter dets retslige Begreb er anonymt og dannet ved Tegning af Actier, der lyde paa bestemte Summer, uden at engang Bestyrelsen behøver at have nogen Kundskab om, i hvis Besiddelse de ere. Et sædvanligt Sameie mellem danske Statsborgere og Udlændinge vil saaledes være til Hinder for Registrering og Meddelelse af Nationalitets & Registrerings-Certificat.

Hvor der derfor fra tidligere Tid, hvad der navnlig skal være Tilfældet paa Ærø og Fanø, existerer Eienomsfællesskab med Udlændinge, altsaa nu ogsaa med Hertugdømmernes Beboere, er det uafviseligt nødvendigt at saadanne blandede Forhold itide søges afviklede, i al Fald forinden de paagjældende Skibe ere pligtige til at registreres efter den her omhandlede Lov.

Ved den ved Loven fastsatte Bestemmelse, at ethvert registreret Skib, saavel i Fredstid som i Krigstid, kun behøver at være forsynet med Nationalitets- og Registrerings-Certificat (hvori Maalebrevet optages) samt med

Skibsbemandingslisten, Toldklaringsbeviset og de fornødne Ladningsdocumenter, er det i international Henseende saa vigtige Formaal opnaaet, at danske Skibe fremtidig ville være forsynede med netop den samme Slags og det samme Antal Skibsdokumenter, hvormed de store, søfarende Nationers Skibe ere forsynede, ligesom ogsaa den hidtidige vidtløftige og uhensigtsmæssige Ordning, hvorefter ethvert dansk Skib i dets Fart, til Godtgjørelse af dets Egenskab som dansk, skulde være forsynet med Bilbrevet, Skjødet eller andet Adkomstdocument, særskilt Maalebrev, Skibsførerens Borgerbrev, Skibsbemandingslisten og Toldklaringsbeviset, foruden Connossementer for Ladningens Vedkommende, samt i Krigstilfælde, med Skibscertificat og latinsk Søpas, er ophævet.

Certificatet optager nemlig i sig saagodtsom alle de Oplysninger, som hidtil fandtes spredte i de ovennævnte Skibspapirer.

Da Certificatet fornemmelig skal tjene til Skibets Legitimation i fremmede Havne, og i Krigstider ligeoverfor fremmede Orlogschefer, indeholder det et Uddrag i det engelske og franske Sprog, hvorhos tillige for Controllens Skyld Skibets Hovedmaal ere opgivne i de respective Landes Maal. Af Hensyn til Anerkjendelsen i Udlandet af den her i Landet udfundne Register-Tons-Drægtighed, er der endvidere i disse Uddrag foruden Drægtigheden i engelske Tons-Register, tillige anført Titelen paa den paagjældende engelske Lov, samt den Regel i samme, efter hvilken Skibet er maalt.

Certificatet kan derimod ikke i privatretlige Forhold benyttes som Adkomst-Document, og omendskjendt Eierens Navn m. v. bør være paaført, vil det dog ikke sjældent kunne indtræffe, at Salg i Ind- eller Udlandet har fundet Sted uden at Paategning paa Certificatet derom har kunnet skee.

Hensigten med Certificatet er udelukkende at det, som stedse følgende Skibet, skal tjene til at godtgjøre

dets Nationalitet, Identitet og afgiftspligtige Tons-Drægtighed.

Den her omtalte Lov er bleven oversat i det officielle preussiske »Handels-Archiv«, og det nordtyske Forbund har under 25de Oktober f. A. faaet en dertil i alt Væsentligt svarende Skibsregistrerings-Lov.

Skibsregistrerings-Reformen kan dog endnu ikke, saaledes som jeg i min tidligere Afhandling har søgt at godtgjøre, betragtes som endeligt afsluttet; dette vil først være Tilfældet, naar Registrerings-Protocollerne overgaae til tillige at blive Skibs-, Skjøde-, og Pantebøger, og hertil synes der efter de Udtalelser, der faldt i den lovgivende Forsamling, at være Udsigt, vel navnlig først ved Nedsættelsen af en Commission, da formeentlig ingen enkelt Autoritet eller Embedsmand har tilstrækkelig Kjendskab til de mange forskjelligartede Forhold, der komme i Betragtning ved dette indviklede Spørgsmaals Løsning.

De ved Skibsregistrerings-Loven fastsatte Bestemmelser for Consulernes Forhold til danske Skibe i fremmede Havne ere iblandt Andet optagne i den kgl. Instruction af 24de Marts 1868 for de Danske Consuler i Udlandet, der af Udenrigsministeriet er foranstaltet udgivet paa Grund af at den tidligere Instruction af 11te Mai 1860, som Følge af de i mange Henseender forandrede Forhold, ikke længer var tidssvarende. Saavidt jeg formaaer at skjønne, er ogsaa den internationale eller universelle Character, som en saadan Instruction ifølge sin Natur synes at maatte have, ved den foreliggende Instruction paa bedste Maade fyldestgjort.

Da der imidlertid i denne Instruction er meget, som det kan være til Nytte for Skibsføreren at kjende, vil det ikke her være overflødigt at henlede Opmærksomheden paa, at der tillige er truffen den Foranstaltning, at enhver dansk Skibsfører paa Forlangende kan erholde et Exemplar af bemeldte Instruction udleveret fra Udenrigsministeriet. — Ikke mindre Interesse synes den at

maatte frembyde for Orlogsskibscheferne, idet disse deri i flere Tilfælde ville kunne finde Veiledning for deres Forhold lige overfor Consulerne og de danske Handels-skibe i fremmede Farvande.

II.

Skibsmaalings-Loven gik i reel Henseende uforandret igjennem begge Thing, hvilket jo ogsaa ifølge dens Natur maatte skee, hvis dens Formaal, nemlig at det nye danske Skibsmaal blev overeensstemmende med det engelske Skibsmaal, skulde kunne opnaaes. I formel Henseende undergik den derimod i Landstinget flere ikke uvæsentlige Forbedringer.

I Henhold til den ved Loven givne Bemyndigelse har Overtoldbestyrelsen dernæst i en Rundskrivelse af 7de September 1867, hvori samtlige administrative Bestemmelser, Skibsmaalingsvæsenet vedrørende, ere optagne, samt ved en Instruction om Skibets Maaling af s. D., indeholdende Reglerne for den praktiske Udførelse af Maalingen, med tilhørende Tillæg, hvori en theoretisk Fremstilling af Skibsmaalings Principer og dens praktiske Resultater er givet, bragt de ny Systemer til en saa almindelig Kundskab som mulig, i hvilket Øiemed samtlige Instructioner m. v. ogsaa ere blevne udleverede til Forhandling af Boghandlere.

Bemeldte Lov har nu været i Virksomhed i 8 Maaned, og da det turde have Interesse at see, hvorledes Resultaterne heraf stille sig, skal jeg tillade mig at opgive nogle Data til Oplysning herom.

Fra 1ste October 1867 til 1ste Juni 1868 er der efter Lovene af 13de Marts f. A. maalt og registreret 230 Skibe med en Drægtighed af 19354 Reg. Tons; anslaaes den danske Handelsflaades Størrelse til c. 2000 Skibe med en Drægtighed af c. 170000 Tons, ville de nye Systemer herefter først efter 5 à 6 Aars Forløb kunne

ansees som gennemførte. Af hele Antallet af Skibe ere ikkun c. 7 pCt., uden at være forpligtede dertil efter Lovens Bestemmelser, blevne ommaalte efter Eiernes frivillige Begjæring.

Efterat Storbritanniens Aerkjendelse af det danske Tons-Skibsmaal nu er indtraadt og efterat tillige den nye Tillægs-Skibsmaalingslov af 15de Mai d. A. har medført den Forandring at der under visse Betingelser ogsaa gives Godtgjørelse eller Afdrag i Total-Tons-Drægtighed for Folkerum anbragte under Dækket, have Forholdene forandret sig saa væsentligt til Fordeel for de ny Systemer, at den største Deel af Skibseierne vistnok ville ile med at lade deres Skibe ommaale og omregistrere.

132 af bemeldte Skibe have tidligere været maalte til Commercelæstedrægtighed, nemlig i det Hele til 4805 Læster, medens den nye Drægtighed for disse Skibe er bleven til 9544 Tons, som ifølge § 27 af Maalings-Loven, ved Division med 2, giver en tilsvarende afgiftspligtig Drægtighed af 4992 Læster. Den afgiftspligtige Drægtighed bliver saaledes ubetydeligt nedsat ved Ommaalingen, gjennemsnitlig c. 1 pCt. Fremtidig vil dog, navnlig paa Grund af den forannævnte nye Tillægs-Lov, Nedsættelsen kunne paaregnes at blive 3 à 4 pCt. Den største Forøgelse af den paalydende Drægtighed for noget Skib har været $9\frac{1}{2}$ pCt., medens den største Formindskelse af samme har været 7 pCt.

Skjøndt Ommaalinger endnu ikke have fundet Sted i stort Omfang, overstige dog Indtægterne, der ere forbundne med Skibes Maaling, mindst med det Dobbelt de ved samme foraarsagede Udgifter.

Samtlige registrerede Skibe ere derhos trods de store Vanskeligheder, som ofte have frembudt sig, blevne maalte efter den fuldstændige Methode (Regel I).

Da det i andre Lande, saaledes i Frankrig og Norge, hidtil har været anseet som den værste Anstødssteen mod Systemets Gjennemførelse, at man ved dets An-

tagelse, da Toldembedsmændene ikke antages at kunne overkomme disse Forretninger, ligesom i England og Sverrig, maatte have en heel særegen Klasse Embedsmænd dertil, tør det vel være Omtale værd, at saavel Maalings- som Registrerings- Forretningerne i enhver Henseende ere befundne udførte tilfredsstillende af Provindstoldembedsmændene, og den Flid og Dygtighed, hvormed disse, trods deres mangehaande andre Forretninger, have forstaaet at tilegne sig og udføre de nye vanskelige Systemer, kan ikke noksom anerkjendes.

Den Frygt, der i sin Tid fra forskellige Sider udtaltes for, at den nye Ordning, navnlig ved den umiddelbart efter Maalingen, i Kjøbenhavn foretagne Revision og Udfærdigelsen af Certificaterne sammestedsfra, skulde kunne medføre Ophold for Skibet, har ikke viist sig grundet; hvor der har været anket over Forsinkelser, er det stedse blevet oplyst, at saadanne udelukkende maa tilskrives Eierens eller Skibsførerens Forsømmelighed med itide at tilveiebringe de fornødne Bevisligheder for Registreringen. Iøvrigt er Telegraphen med stor Nytte oftere bleven anvendt.

Efterat de her omhandlede Love vare traadte i Kraft, indledede Udenrigsministeriet Forhandlinger med den engelske Regjering om gjensidig Anerkjendelse af de respective Skibsmaal.

Disse Forhandlinger maatte nødvendigviis optage nogen Tid paa Grund af Spørgsmaalets vanskelige Beskaffenhed, idet det nemlig maatte godtgjøres, dels at de her emanerede Love og Instructioner, der maatte oversættes paa Engelsk, om end i formel Henseende høist forskellige fra, dog i reel eller theoretisk Henseende ere identiske med de tilsvarende engelske Love og Instructioner, og deels at Maalingen i Praxis i begge Lande virkelig ledte til ligestore Resultater for de samme Skibe,

ligesom det selvfølgelig ogsaa maatte paavises, at den samme Garanti, som den i England indførte Revisionsmethode har tilveiebragt for Rigtigheden af Maaling af ethvert Skib forinden det sættes i Fart, ogsaa her er tilveiebragt ved den stedfindende Control af en overordnet sagkyndig Autoritet i Kjøbenhavn.

Det attraaede Resultat opnaaedes dog uden store Vanskeligheder, og den engelske Regjering har nu ved en »Order in Council« dat. 29de Februar 1868, som ved Udenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 26de Marts d. A. er bleven offentliggjort, anordnet, at Skibe forsynede med Nationalitets & Registrerings-Certificat udstedt i Henhold til Lovene af 13de Marts f. A. om danske Skibes Registrering og Skibes Maaling, ikke ville være at underkaste Ommaaling i britiske Havne, men skulle i disse paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øie-med, hvori den i britiske Skibes Registreringscertificater anførte Tons-Drægtighed kommer i Betragtning for disse Skibe, blive ansete for at være af den i det danske Certificat anførte Tonsdrægtighed.

I Henhold til den ved Skibsmaalings-Loven givne Bemyndigelse har ogsaa Overtoldbestyrelsen, ved en Rundskrivelse af 20de Marts d. A. til samtlige Toldsteder, anordnet, at engelske Skibe i danske Havne skulle behandles ganske i Overensstemmelse med de ovenførte for danske Skibe i engelske Havne givne Regler.

Danmark har, som den første Stat, der fuldstændigt har optaget det engelske System, Æren af som Følge deraf at være den Første hvormed Storbritannien har afsluttet en saadan Overenskomst, men at flere af de vigtigste Søstater snart ville følge efter, er udenfor al Tvivl; saaledes have i forrige Aar nedsatte Commissioner i Frankrig og Norge, efter Forlydende, eenstemmig udtalt sig for det engelske Skibsmaalings-Systems Indførelse i disse Lande, ligesom ogsaa forskellige nordtydske Byers

Handelskamre have indsendt Andragender i samme Retning til Forbundskantsleren.

Fordeleene ved et og samme Skibsmaalingsystems Antagelse af alle søfarende Nationer, paa saadan Maade at ethvert givet Skibs Drægtighed, naar eengang officielt udfundet og angivet paa Skibets Nationalitets-Papirer, paa hvilkensomhelst Sted antages for gyldigt, ere saa iøinefaldende, at man kun kan forundre sig over, hvor lang Tid Gjennemførelsen af selv en saa forstandig international Reform udkræver.

Ganske afseet fra selve Systemets store indre Fortrin, hvilke jeg i en tidligere Afhandling har fremhævet, og som jeg derfor ikke her skal komme tilbage til, er det jo klart at f. Ex. hele Skibsfarts-Statistikken derved vil blive gjort langt mere simpel, forstaaelig og nøiagtig; Kjøbmændene og Skibsrhederne ville øieblikkelig komme til en nøiagtig Kundskab om Størrelsen og Drægtigheden af de Skibe, som kjøbes eller befragtes, uden Hensyn til Skibets Nationalitet, ligesom de ogsaa derved ville undgaa Besværligheden, Tidsspilden og Omkostningerne ved de idelige Ommaalinger, og endelig vil al Skibsbeskatning, navnlig for fremmede Landes Vedkommende, blive lettere forstaaelig og retfærdig.

Da Skibsmaalingsens vigtigste Øiemed jo er at udfinde en ligelig Norm, hvorefter de paa Skibe eller Skibsfarten hvilende Afgifter kunne opkræves, ledes Tanken, efterat en saadan Norm nu tør siges at være funden, ganske naturligt hen paa en Betragtning af disse Afgifters Slags og Beskaffenhed; da det imidlertid her vil føre for vidt at anstille Undersøgelser af det hele Skibsafgiftsvæsen i Danmark, skal jeg blot give en kort Oversigt over disse Afgifter:

1. Stats-Skibsafgiften afløste som bekjendt i 1863 de saakaldte Fyr- og Lastepenge samt Skibs-Klare-ringssportler. Da denne Afgift imidlertid ikke opkræves

efter Skibets Størrelse, men derimod efter den indladede og udlossede Varemængde (dog kun af de saakaldte ufri eller toldpligtige Varer) turde Benævnelsen af den egentlig mere correct være Ladnings- eller Bestuvnings-Afgift, eller maaskee mest betegnende »Fragtskat«, idet den ifølge sin Natur rettest kan betragtes som en Afgift, der erlægges af den fortjente Fragt. Afgiften er 48 Sk. pr. Bestuvnings-Læst i udenrigsk Fart og 8 Sk. pr. Bestuvnings-Læst i indenrigsk Fart. Optrævelsesmaaden er meget besværlig og tidsspildende, da hver enkelt Vare-sort skal ansættes til Commercelæster eller Tons efter et saakaldet Bestuvningsreglement, som for eensartede Ladninger vel kan give passende Resultater, men derimod ikke for blandede Varer, let og tungt Gods mellem hinanden. Disse uheldige Omstændigheder have da ogsaa medført, at man i Praxis er bleven nødsaget til at indskrænke Brugen af dette Reglement i høi Grad; saaledes benyttes det aldeles ikke for den indenrigske Fart og ikkun tildeels i den udenrigske Fart for Indgaaende, idet Bestuvningen i disse Tilfælde ansættes efter bedste Skjøn.

2. Havne-Afgiften er paa de fleste Steder en communal Afgift; i Kjøbenhavn opkræves den, for Indgaaende efter Bestuvningen med 40 Sk. pr. Læst, derimod for Udgaaende efter Skibets Drægtighed med 8 Sk. pr. Læst.

3. Bolværksafgiften opkræves efter Skibets Drægtighed, men med forskjellige Beløb, eftersom Skibet henligger ved Havnevæsenets (16 Sk. pr. Læst) eller ved Privates Bolværker, (24 Sk. pr. Læst), samt Pælepenge, der opkræves efter Drægtigheden med 6 Sk. pr. Læst.

Naar hertil kommer Lodspenge, paa enkelte Steder Prikkepenge, Mæglergebyrter, (almindeligt 16 à 12 Sk. pr. Læst for lastede Skibe og det Halve for ballastede Skibe), hvoraf de Første deels opkræves efter Skibets Dybgaaende og deels efter dets Drægtighed, og endeligt i

udenrigsk Fart Consulatgebyrer, som i Reglen be-
regnes med 12 Sk. pr. Læst, er omtrent Fortegnelsen
afsluttet over de Skibs-Afgifter, som med faa Undtagelser
gjentage sig for hver Reise. Nogle periodeviis tilbage-
vendende Afgifter saasom for Skibsbemandingslistens
Udstedelse og Paategning (omtrent 2 Sk. pr. Læst), Log-
bøgers Autorisation (almindeligt 1 Rd.) og Forhyrings-
contractens Udfærdigelse (almindeligt 1 Rd.) ere af
mindre Betydning.

Til Sammenligning vil det mulig have Interesse at
see, hvilke Principer den engelske Regjering officielt an-
befaler og søger at faae gennemført ved forekommende
Ansættelser af Havne-, Dok- eller Bolværks-Taxter i nye
Love, nemlig:

For det Første efter det Rum, som Skibet optager,
fortøiet langs Bolværket, Quaien eller i Dokken;

og for det Andet tillige efter Tidsforløbet, hvori
Skibet forbliver saaledes beliggende.

Om Retfærdigheden af disse Principer synes der
ikke at kunne reises Tvivl. Skibseierne ville derved
komme til at betale i Forhold til de Goder, de modtage,
og Havnebestyrelsen, Dok- eller Bolværkseierne ville blive
betalte retfærdigt i Forhold til de Beqvemmeligheder,
der ydes.

Intet System synes at kunne blive fuldstændig til-
fredsstillende, hvor disse Principer ikke i Forening bringes
til Anvendelse; saaledes som Forholdene nu ere, vil i
danske Havne et Skib som oftest komme til at betale
ligemeget, hvad enten det benytter de Beqvemmeligheder,
en Havn med dets Bolværker tilbyder, i nogle Timer,
eller ligesaamange Dage, ja endog Uger. I Kjøbenhavn er
dog det forannævnte Princip tildeels bragt til Anvendelse
for Dampskibe, som gaae i regelmæssig Fart.

Den eneste Stats-Skibsafgift som opkræves i Eng-
land er formeentlig Fyrafgiften (almindeligst $1\frac{1}{2}$ Pence pr.
Ton Register), der jo ogsaa overalt, paa Grund af den

Nytte, Skibene drage af Fyrene og Sømærkerne, er an-
erkjendt som en berettiget Skibsafgift. Denne Afgift
opkræves stedse efter Skibets udmaalte Drægtighed (Re-
gister Tonnagen) men er meget forskjellig, hvilket an-
tages at være begrundet i at den opkræves efter Antallet
af de Fyr, Skibet passerer paa sin Route. De commu-
nale eller private Skibs-Afgifter ere paa enkelte Floder
de saakaldte River Tonnage Dues, som opkræves med
c. 2 Pence pr. Ton Register; i Havnen og Dokken de
saakaldte Pier eller Dock Dues med fra 1 til 2 Pence
pr. Ton Register, samt paa Revierer undertiden de saa-
kaldte Mooring Dues med $\frac{1}{4}$ Pence pr. Ton.

I London Docks er Afgiften dog 6 à 9 Pence pr.
Ton efter Reisens Længde, men betales kun engang for
Lossen og Laden. Losningsomkostningerne betales pr.
Ton fra 6 Pence til 1 sh. 9 Pence efter Ladningens
Beskaffenhed og beregnes ikke af flere Tons end Far-
tøiets Maalebrev udviser.

I Petersborg eller Kronstadt betales nu i Stats-Skibs-
afgift for Indgaaende og ligeledes for Udgaende ikkun
5 Kop. pr. Læst, altsaa c. 7 Sk. pr. dansk Læst. Damp-
skibe, som gaae i regelmæssig Fart betale denne Afgift
kun een Gang aarlig.

I de norske Havne betales i Reglen i Lastpenge og
Fyrafgift 51 Sk. pr. Læst eller c. 86 Sk. pr. dansk Læst
for Indgaaende og ligeledes for Udgaende.

I de svenske Havne betales i Reglen Stats-Skibs-
afgifterne med c. $1\frac{1}{2}$ Rd. Sv. pr. Nylæst eller c. 48 Sk.
pr. dansk Læst.

I de preussiske Østersøhavne er der nylig for Kyst-
farten skeet betydelige Nedsættelser i Havneafgifterne, der
i mange Tilfælde aldeles ere bortfaldne.

III.

Skibsmaalings-Reformen kan dog endnu ikke be-
tragtes som endelig afsluttet; idet der dels forestaaer

en paatrængende nødvendig Forandring af Reglerne for Maskinrummets Opmaaling i Dampskibe og for Afdraget eller Godtgjørelsen for dette Rum; og der deels, allerede inden disse Linier komme for Dagen, vil være traadt nye Lov-Bestemmelser i Kraft for Folkerums Størrelse og Indretning, samt for Godtgjørelsen herfor under visse Betingelser.

Hvad Maskinrummet angaaer, kunde der nemlig dengang Skibsmaalings-Loven forhandlede ikke gives bestemte Regler for Afdraget for dette Rum, idet den engelske Regjering omtrent samtidig havde forelagt Parlamentet et nyt Lov-Udkast desangaaende, men som dog imod Forventning ikke vedtoges og heller ikke senere er blevet ophøiet til Lov. De nærmere Bestemmelser for Godtgjørelsen for dette Rum bleve derfor overlade til Afgjørelse af Overtoldbestyrelsen, som, for at tilveiebringe den fornødne Overensstemmelse, foreløbig har optaget i Skibsmaalings-Instructionen de efter den oprindelige engelske Skibsmaalings-Lov af 1854 gjældende, rigtignok mindre heldige, Bestemmelser. Disse bestaae nemlig i en meget ru Opmaaling af Maskinrummet (hvori ikke indbefattes Kulkasserne); hvorefter der, efter den paa saadan Maade udfundne Størrelse i Tons af Maskinrummet, i Forhold til Skibets Størrelse gives for Hjul-dampskibe en Godtgjørelse enten af 37 pCt. af Total-Drægtigheden eller, hvilket indtræffer for usædvanlig store eller usædvanlig smaae Maskinrum, en Godtgjørelse af $1\frac{1}{2}$ Gang Maskinrummets Størrelse; hvorimod Godtgjørelsen for Maskinrummet i Skruedampskibe enten er 32 pCt. af Total Drægtigheden eller $1\frac{3}{4}$ Gang Maskinrummets Størrelse. Store Uligheder og aabenbare Urime-ligheder opstaae imidlertid ved Anvendelsen i Praxis af disse Regler; ligesom Dampskibe ogsaa derved ialminde-lighed erholde en 7 à 10 pCt. større Godtgjørelse end hvad der paa nogen Maade kan tilkomme dem; man har endogsaa Exempler paa, at der ved en snild Be-

nyttelse af disse Regler kan tilveiebringes en afgifts-pligtig Drægtighed = 0. Af denne Grund er, for at forebygge Sligt, hos os blevet truffen den Bestemmelse at Godtgjørelsen ingensinde maa overstige 50 pCt.

Disse uheldige Forhold blev man selvfølgelig snart opmærksom paa i England, og Regjeringen ophævede derfor ogsaa i Aaret 1860 de foranførte Bestemmelser og fastsatte administrativt nogle nye Regler, der dog ikke fuldstændigt kunde afhjælpe de ovennævnte Ulemper. Flere Dampskibs-Compagnier, der ansaae sig forurettede ved de nye Bestemmelser, anlagde imidlertid Sag mod Regjeringen, og da Dommen faldt ud til Fordel for Compagnierne, traadte i Aaret 1866 de oprindelige Lov-Bestemmelser atter i Kraft, og det er endnu ikke lykkedes, paa Grund af de indflydelsesrige Dampskibe-seieres Mod-stand, at faae en ny Lov sat igjennem i Parlamentet.

Den engelske Regjering har imidlertid officielt yttret det Ønske, at de fremmede Søstaters Regjeringer ville erklære sig om Maskinrums-Spørgsmaalet, og efter Fore-lydende har ogsaa den danske Regjering udtalt sig for det Princip, der ligger til Grund for det nye engelske Lovforslag om oftnævnte Godtgjørelse, nemlig at det samme Princip, som danner Grundlaget for Udmaalingen af Skibenes Total-Tons-Drægtighed — Udfindelsen af deres cubiske Indhold —, bør gives Anvendelse ved Bestem-melsen af Godtgjørelsen for Maskinrummet. Med andre Ord at det kubiske Indhold af det virkelige Maskin- og Kjedel-Rum, samt af ethvert paa passende og uforanderlig Maade indrettet og afdeelt Kulkasse-Rum, bør maales og fradrages som Maskinrum med Tilbehør, dog saaledes, at denne Godtgjørelse i intet Tilfælde kommer til at overstige 50 pCt. af Skibets Total-Drægtighed.

Dette Princip's Retfærdighed, Billighed og praktiske Udførlighed kan ogsaa herfra med fuld Føie bekræftes, eftersom det netop er det samme som til Alles Tilfreds-hed har været gjældende her i Landet efter Udstedelsen

af den tidligere danske Skibsmaalings-Instruction af 27de Mai 1861, idet der efter samme, indtil d. 1ste October f. A., er blevet givet Godtgjørelse efter det virkelige cubiske Indhold af Maskin-, Kjedel-, Kul- og Axel-Rum, hvilke Rum udfandtes meget nøjagtigt.

Saasart de ovenomhandlede nye Bestemmelser for Maskinrums Godtgjørelsen ere traadte i Kraft i Storbritannien, ville de formeentlig ufortøvet ad administrativ Vei blive indførte her i Landet; og der synes da heri at ligge en Opfordring til vore Dampskibeiere, for at undgaae de Ulemper, som ere forbundne ved gjentagne Maalinger, foreløbigt at udsætte Ommaalingen af deres Skibe.

Anledningen til den ovenfornævnte nye Tillægs-Lovbestemmelse om Folkelukafers Maaling og evt. Fradrag i den afgiftspligtige Drægtighed har været, at der, efterat Loven af 13de Marts f. A. var udkommen, i Storbritannien var indtraadt en Forandring af Maalingsbestemmelserne for saadanne Rums Vedkommende. Medens nemlig tidligere de samme Bestemmelser i saa Henseende vare gjældende i England, som her i Landet ere optagne i Loven af 13de Marts f. A., nemlig at de til Folkelukafer benyttede Rum under Dækket stedse regnedes med til Skibets afgiftspligtige Tonsdrægtighed, hvorimod deslige Rum anbragte paa Dækket til en vis Grændse (5 pCt. af den øvrige Drægtighed) ikke medregnedes, er der i Storbritannien fra 1ste Januar d. A. i Henhold til en Parlaments-Akt af 20de August f. A. skeet den Forandring, at der gives Fradrag i den afgiftspligtige Tonsdrægtighed for deslige Rum, hvadenten de ere anbragte over eller under Dækket, naar de blot opfylde visse bestemte Betingelser med Hensyn til et Minimums Rumindhold for hver Mand, (66 danske Cub.); samt til Ventilation og forsvarlig Bygning samt Aflukning mod Lad-

ning og Lastvand, hvorhos det tillige for Controllens Skyld er paabudt, at Tallet paa det Antal Folk, hvortil ethvert Lukaf er indrettet, skal være indhugget over Indgangen til dette Lukaf, og endeligt er der efter en tidligere Bestemmelse blevet optaget den praktisk nyttige Forskrift, at der skal være indrettet et eller flere Priveter ombord til Mandskabets Brug. Herefter vil altsaa en Rheder kunne anbringe sit Folkelukaf hvor han efter Skibets Størrelse eller Fart anseer det for passende.

Da de danske Skibe, som have Folkerum under Dækket, vilde blive til en vis Grad forfordeelte (med c. 5 pCt.) i Sammenligning med engelske ved den gjensidige Antagelse af de i hvert Lands Certificater angivne Tonsdrægtigheder, saalænge den saaledes indtraadte Uoverensstemmelse bestod, laae der allerede heri en Opfordring til at søge Ligelighed tilveiebragt ogsaa paa dette Punkt; saameget mere som der derved — under Forudsætning af at Betingelserne for Godtgjørelse for Folkerum her i Landet fastsættes ligesaa omfattende, klare og bestemte, og Tilsynet med at disse Betingelser bestandig ere fyldestgjorte foretages ligesaa skarpt som i England — vil blive gjort et Skridt af større praktisk Betydning i samme Retning, hvortil Lovgivningen allerede har gjort et indledende Skridt, nemlig ved § 41 i Lov af 23de Februar 1866, om Disciplin i Handelsskibe — hvorefter det er overdraget til Indenrigsministeriet at fastsætte det mindste Maal for det Rum, der skal være i Folkelukafet ombord paa Skibe, som herefter optages i danske Skibsregistre eller underkastes Ombygning — hvorved søges fremkaldt rummelige og velindrettede Folkelukafer ombord i danske Skibe.

I de allerfleste Handelsskibe var indtil for 10 à 20 Aar siden Mandskabets Opholdssted indrettet under Dækket. Disse Opholdssteder eller Lukafer, med Køiepladser, vare da ikke sjelden daarligt belyste, mangelfuldt ventilerede og fugtige eller usunde; de stode ofte

i Forbindelse med Lastrummet, og undgik derfor ikke den ilde Lugt og de usunde Uddunstninger fra Ladningen eller fra det i Skibet staaende, fordærvede Vand; hvorfor de ofte blev Aarsag til Sygelighed ja endog Dødelighed iblandt Mandskabet.

Man sluttede da ganske naturligt, at dersom Skibseierne kunde formaaes til at indrette Folkelukafet paa øverste Dæk i den friske Luft istedetfor i beklumret Luft under Dækket, vilde en saadan Forandring virke heldbringende paa Mandskabet, og saaledes ogsaa vise sig at være til Rhederens egen sande Fordel. Dette var da Grunden til at Lovgivningsmagten med det Maal for Øie at fremme Mandskabets Sundhed og Velvære, i Overeensstemmelse med hvad der i saa Henseende i længere Tid havde været gjældende i Storbritannien, ved den ifjor vedtagne Skibsmaalings-Lov, fritog Folkelukafer, indrettede paa Dækket, fra at medregnes i Skibets afgiftspligtige Drægtighed. Allerede dengang var det imidlertid vel bekjendt, at Folkelukafer indrettede paa Dækket istedetfor under Dækket i nordlige Farvande og navnlig paa mindre Skibe ikke ere heldbringende hverken for Mandskabets Sundhedstilstand eller for Skibets Sødygtighed, men paa Grund af den attraaede Overeensstemmelse mellem det danske og engelske Skibsmaal, kunde der dengang Skibsmaalingsloven var under Forhandling ikke gaaes videre end skeet er. Det er saaledes en beklagelig Kjendsgjerning, at Mandskabet ikke sjeldent maa opholde sig i forskjellige Slags kolde, fugtige og usunde Rum paa Dækket, i hvilke de ere udsatte for at blive vaade, endog i Køien, hvilket da hyppigt giver Anledning til forskjellige meer eller mindre haardnakkede Forkjølelsesygdomme. Der er ogsaa fremkommen en anden Klage, som en omhyggelig Undersøgelse har fundet begrundet; endskjøndt nemlig Mandskabets Sovepladser i danske Handelsskibe næsten stedse have et efter Omstændighederne tilstrækkeligt Rumindhold (under Dækket nemlig

kun reent undtagelsesviis mindre end 80 Kub'. pr. Mand og over Dækket ligesaa sjeldent under 90 Kub'. pr. Mand), saa ere de dog ofte i den Grad opfyldte med Proviant, Tougværk, Seilkoier, Vandbeholdere og andre forskjelligartede Gjenstande, at de, som Følge deraf, blive baade fugtige og usunde. Det er utvivlsomt navnlig de uheldige Forhold i Folkelukafet, som virke afskrækkende paa unge Mænd med høiere Dannelse men med en mere blødagtig eller forfinet Opdragelse fra at fare tilsøes, hvilket er saameget mere beklageligt som Fordringerne, der maae stilles til en Skibsfører, ere i bestandig Tiltagende. Disse mindre heldige Forhold forventes dog nu, efterat der ved den nye Lov er gjort Rhederen den Indrømmelse, at han, under Forudsætning af at det fyldestgjørende godtgjøres, at de stillede Betingelser ere opfyldte, kan forlange Folkerummets Indhold draget fra Total-Drægtigheden, i en væsentlig Grad forbedrede.

Da Bestemmelserne i den engelske Tillægs-Lov med ringe Afvigelser ligefrem egnede sig til at optages her i Landet, idet de i det Hele maae erkjendes for at være hensigtssvarende, tilstrækkelig omfattende og praktisk udførlige, og da de tilmed ere Resultatet af 20 Aars Erfaring, drøftede og prøvede ikke blot af »Board of Trade«, men ogsaa af samtlige større Søstæders Handelskamre, synes der at kunne have været god Grund til, — saaledes som af Hr. Grosserer M. G. Melchior, i nær Overeensstemmelse med hvad der i Folkethinget blev antydnet af Capitain G. Schönheyder, var tilsigtet under denne Lovs Behandling i Landstinget ved hans Ændringsforslag, — at indsætte i Loven fuldstændig svarende Bestemmelser til de i den engelske Lov opstillede Betingelser for at Folkerum kunne fradrages Total-Drægtigheden. Dette Ændringsforslag vedtoges imidlertid ikke, og Følgen er da bleven, at Godtgjørelser for Folkerum saavel for danske som for fremmede Skibe

kun ville blive givne, naar disse Rum ere af saadan Størrelse og Indretning som af Indenrigsministeriet bestemmes for danske Skibe, i Henhold til § 41 i Lov af 23de Februar 1866 om Disciplin i danske Handelsskibe m. m., hvilke Bestemmelser eller Betingelser tillige ville komme til at tjene som Rettesnor for Toldbedsmændene ved Besigtelserne af disse Rum, idet der ved den her vedtagne Lov kun er hjemlet Overtoldbestyrelsen Ret til at fastsætte Reglerne for Folkelukafernes cubiske Opmaaling, samt til at ordne Controllen med at de af Indenrigsministeriet stillede Betingelser til enhver Tid ere tilstede.

Det synes imidlertid ubestrideligt, at naar de omhandlede Betingelser ikke paa hvert enkelt Punkt fastsættes for danske Skibe i Overensstemmelse med Betingelserne efter den engelske Lovgivning, vil der kunne opstaae Uligheder mellem de afgiftspligtige danske og engelske Tonsdrægtigheder; fastsættes der saaledes her i Landet mindre strenge Bestemmelser, eller udelades een eller flere af disse, vil der selvfølgelig blive givet Godtgjørelser i Tilfælde, hvor dette ikke finder Sted i England; et Skib vil følgelig paa Grund heraf t. Ex. her kunne blive ansat til 95 Tons, medens det samme Skib, hvis det var blevet maalt i England vilde være bleven ansat til 100 Tons. Man vil altsaa herved, da danske Skibe — saalænge den Basis, hvorpaa Overenskomsten om den gjensidige Anerkjendelse af Skibsmaalet er afsluttet, ikke eensidigt forrykkes paa nogen af Siderne ved Indførelsen af afgivende Maalings-Bestemmelser — ikke ville blive maalte i engelske Havne, kunne skabe en Begunstigelse for dem, ikke blot ligeoverfor engelske, men ogsaa overfor andre Nationers Skibe, der i engelske Havne, ogsaa med Hensyn til et eventuelt Fradrag for Folkerum, ved Maalingen selvfølgelig blive behandlede ganske som engelske Skibe.

Hvorvidt der nu, hvis Indenrigsministeriets Reglementer ikke underkastes passende Forandringer, skabes en saadan Ulighed, at Overensstemmelsen mellem de respective Skibsmaal udsættes for at gaae tabt, antager jeg lettest vil kunne bedømmes ved den nedenforstaaende Sammenstilling af vore nugældende reglementariske Bestemmelser, og af de af Hr. Grosserer M. G. Melchior efter den engelske Lovgivning opstillede Betingelser.

Indenrigsministeriets Reglements - Bestemmelser for Indretningen af Folkelukafer i danske Handelsskibe. De engelske lovbestemte Betingelser for Folkerums Godtgjørelser.

I Henhold til § 41 i Lov af 23de Februar 1866 om Disciplin m. v. i Handelsskibe, skal ifølge Indenrigsministeriets Reglementer af 30te Januar 1867 §§ 3 og 4 og af 25de Januar 1868, i de Skibe, som herefter optages i danske Skibsregistre eller underkastes Ombygning, ethvert Rum i et saadant Skib, der er indrettet til Brug for eller benyttes af Mandskabet, have et Cubikindhold af mindst 66 Cubikfod for hver Mand, og et Fladeindhold, maalt paa Dækket eller Gulvet i et saadant Rum, af mindst $11\frac{3}{10}$ □ Fod, ligeledes for hver Mand.

I Lukafet, som skal holdes reent, tørt, vel kalfatret og tættest baade i Dækkene og Skodderne samt saavidt muligt godt ventileret, maa Intet henstaves, som ikke er Folkenes Eiendom, og maa deri ikke opbevares Proviant, fugtige Klæder eller andre for Sundheden skadelige Sager.

1. Ethvert Rum i et Skib, bestemt til Brug for Mandskabet, og som i Virkeligheden benyttes til Opholdssted, skal være passende indrettet hertil, og for hver Mand have et Kubikindhold af mindst 66 Cubikfod, og et Fladeindhold, maalt paa Dækket eller Gulvet af mindst $11\frac{3}{10}$ Qvadratfod;

2. Det skal være af forsvarlig Bygning, tilstrækkelig lyst, ventileret paa passende Maade, beskyttende mod Søen og Veirliget, og, saavidt udførligt er, aflukket for og beskyttet mod Lækkads fra Ladningen eller fra det i Skibet staaende Vand;

3. Det skal holdes frit for Gods, Forraad, eller Varer, forsaavidt de ikke henhøre til Mandskabets personlige Eiendom, bestemte til Brug ved Reisen;

4. Der skal findes anbragt ombord et eller flere for Mandskabet bestemte, paa passende Maade indrettede Priveter, af saadan Construction og i saadant Antal, som nærmere bestemmes af Overtoldbestyrelsen;

5. Der skal være tydeligt indhugget eller malet over Indgangen eller Lugen til ethvert saadant Rum det Antal Folk, for hvilket det er indrettet til Ophold.

Denne Paamærkning skal være gjort med Ordene: »Anviist til Opholdssted for Mand».

Allerede af denne Sammenstilling forekommer det mig, at det selv for Ikke-Sagkyndige maa fremgaae med tilstrækkelig Klarhed, at der kun finder en tilnærmelsesviis Lighed Sted mellem de respective Bestemmelser. Reglen for Minimums Rummet m. v., der skal findes for hver Mand, er vel den samme, men alle de øvrige Bestemmelser efter den engelse Lovgivning savnes i de reglementariske Bestemmelser enten heelt eller ogsaa ere de holdte i en saa stor Almindelighed, at de kunne fortolkes efter Godtbefindende, men dette gaaer selvfølgelig paa ingen Maade an, navnlig fordi det her i Landet nu ved Loven er blevet paalagt Toldembedsmændene, der kun reent undtagelsesviis ere sagkyndige i dette Forhold, at føre Tilsynet med Folkelukaferne. Netop paa Grund heraf er det uafviseligt nødvendigt, at Betingelserne opstilles saa klare og bestemte, at en ensartet Behandling opnaaes, hvadenten et Folkelukaf bliver besigtet i den ene eller anden Havn. Som det vil bemærkes, findes der ogsaa i de ovenanførte reglementariske Bestemmelser indblandet Forskrifter, som umuligt kunne opstilles som Betingelser for den her omhandlede Godtgjørelse; jeg skal saaledes tillade mig at nævne Bestemmelserne om, at Lukaferne skulle holdes rene og tørre, og om at der ikke maa opbevares fugtige Klæder og andre for Sundheden skadelige Sager i Lukafet; saadanne Bestemmelser kunne være ønskelige nok, men lade sig ikke gennemføre i Praxis, i al Fald kan ingen Control hermed udføres af Toldembedsmændene, det maa blive Mandskabets egen Sag at iagttage Sligt

og Skibsførerens Pligt saavidt muligt at føre Tilsynet hermed. Hvad specielt angaaer de fugtige Klæder, da lader Forbudet herimod sig ikke gennemføre af den simple Grund, at Mandskabet er nødt til at medtage i Lukafet sine Klæder, hvadenten de ere fugtige eller heelt vaade, deels for at have dem ved Haanden, naar de pludseligt kaldes paa Dækket, og deels fordi der intet passende Rum gives eller kan gives i Handelsskibe til deri at opbevare vaade Klæder til Tørring.

Hvorledes de tilsvarende Betingelser, der her skulle fastsættes, bør affattes, er for Tiden under Overveielse, men der tør selvfølgelig, da i modsat Tilfælde Skibsmaalings-Lovens Hensigt vilde blive forfeilet, ikke næres nogen Tvivl om, at dette vil skee paa saadan Maade at hine paa alle Punkter komme til at svare til de engelske Betingelser, saa at det derved fyldestgørende kan godtgøres ligeoverfor de Stater, hvormed der vil blive ført Forhandlinger om Anerkjendelsen af de respective Skibsmaal, at der ikke her i Landet gives Afdrag for Folketrum under andre Betingelser end efter engelsk Lovgivning, og at som Følge heraf det danske og det engelske Skibsmaal i alle Tilfælde og under alle Omstændigheder for hvilket som helst Skib blive nøiagtig ligestore.

IV.

Endnu et særdeles betydningsfuldt Skridt i den her omhandlede universelle, internationale Retning er nylig gjort af den danske Regjering ved Tiltrædelsen af det fransk-engelske Signalsystem til Brug for alle Nationers Skibe. Dette System er efterhaanden antaget af Amerika, Rusland, Italien, Holland, Sverrig og Norge, Preussen, Østerrig, Spanien, Portugal og Grækenland. Det universelle Søsprog er saaledes endelig fundet, idet ved dette System enhver Skibsfører af hvilken som helst Nationalitet vil kunne sende Meddelelser til saagodtsom alle andre

Nationers Skibsførere, uden at have Kjendskab til noget andet Sprog end sit eget. Hvilken Betydning man i England tillægger dette universelle Signalsystem, og hvilken Nytte man troer at drage deraf, fremgaaer af at »Board of Trade« nu har fastsat, at Skibsførere og Styrmande skulle examineres i Brugen af »Commercial Code Signals«, saaledes at i Fremtiden Kjendskab hertil udgjør en Deel af de Qualificationer, som fordres for Meddelelsen af et engelsk »Certificate of Competency« for Skibsfører eller Styrmand.

Løsningen af det universelle Signalsystems-Problem har som bekjendt været forsøgt med større eller mindre Held ad privat Vei af flere Mænd af forskjellig Nationalitet. Saaledes udgav for omtrent 50 Aar tilbage Englænderne Tynn og Squire deres Haandbøger for Signalisering ombord i Handelsskibe, hvilket sandsynligviis var første Gang Signaliseringen blev sat i formeligt System. Noget senere, i Trediveerne, fremkom den danske Commandeur Rhode med sit simple og praktiske System, som vandt almindelig Anerkjendelse ikke blot i Danmark, men ogsaa i flere fremmede Stater; efter Datidens Fordringer opfyldte det vistnok ogsaa fuldkommen sin Hensigt, men trængte dog ikke igjennem, skjøndt det blev oversat i de fleste fremmede Sprog, hovedsagelig fordi der fremkom flere Efterligninger deraf, som da de indførte forskjellige Smaaforandringer, derved modarbejdede Systemets universelle Gjennemførelse.

Siden den Tid udkom i 1854 sidste Udgave af den engelske Captain Marryats Signalbog og noget senere publiceredes den franske Code Reynold og den nordamerikanske Rogers Signalbog.

Ved alle disse Systemer var der imidlertid den væsentlige Ulempe, at de vanskeligt lode sig benytte ligeoverfor andre end vedkommende Nations egne Skibe; intet af dem kunde derfor trænge igjennem som et universelt Signalsystem.

Resultatet var først forud givet, da de Franskes Keiser for omtrent 10 Aar siden tog Sagen i sin mægtige Haand. En combineret fransk-engelsk Commission bestaaende af Søofficerer og Embedsmænd fra de respective Handelsministerier nedsattes for at undersøge de forskjellige brugbare Signalsystemer, og for derefter at bestemme sig for det, som maatte findes bedst skikket til at tjene som Communicationsmiddel for alle Nationers Skibe. Denne Opgave har Kommissionen efter alle Søkyndiges Dom heldig løst, og Resultatet af dens Arbejder foreligger i en af begge Landes Regjeringer autoriseret Signalbog, der i Mai 1865 samtidig udkom i Paris og London i en paa Fransk og Engelsk affattet Udgave.

I 1867 nedsattes i Norge en Commission med det Hverv at oversætte den foranførte Signalbog. Dette Værk er nu i Marts Maaned d. A. udkommet i Christiania og, i Overensstemmelse med den lagte Plan, har den danske Regjering modtaget 1500 Exemplarer deraf, som forventes at ville udkomme i Løbet af denne eller næste Maaned.

Det er ikke her Hensigten at give nogen Anmeldelse af denne Signalbog, eller at knytte nogen forklarende Bemærkning til den om dens praktiske Brug, saameget mere som Alt Fornødent i saa Henseende findes i den sammentrængte, men dog klare Fremstilling, der danner Indledningen til Bogen, men kun at henlede Opmærksomheden paa nogle enkelte Punkter af almindelig Betydning.

Til Signaliseringen benyttes ikke som ved de tidligere Systemer Taltegn, men derimod Bogstavtegn, nemlig de 18 Konsonanter, hvoraf hver især har sit særskilte Flag eller Stander af forskjellig Farve og Tegning, og som forbundne med hinanden 2 og 2, 3 og 3, 4 og 4 i forskjellig Orden give over 78000 forskjellige Betegnelser, et Antal, der sikkert er fuldkomment til-

strækkeligt til at udtrykke alle nødvendige Signaler. Af disse ere et Antal af c. 50000 forbeholdt til Kjendings-signaler for Handelsskibe. Flagene ere derhos, med Undtagelse af 4, de samme, som benyttes efter det Mar-ryatske System, og hvoraf idetmindste endeel af vore Handelsskibe allerede ere i Besiddelse. For disse Skibe vil Udgiften blive ikkun c. 25 Rd.; for et heelt nyt Sæt med Tilbehør, samt for Signalbogen med Skibs-listen, vil vel Udgiften blive henved 100 Rd.; hvilket dog neppe bør komme i Betragtning ligeoverfor den store Nytte, som alle Skibe i udenrigsk Fart kunne høste deraf.

Allerede fra 1ste October f. A. ere samtlige danske Skibe, der ere blevne maalte til Tons-Drægtighed og registrerede efter Loven af 13de Marts f. A., blevne givne Kjendingssignalbogstaver efter Reglerne i „Code Commerciale de signaux à l'usage des bâtimens de toutes nations“, hvilke Bogstaver, der tillige ere Skibets Regi-strerings-Bogstaver, ere blevne paaførte Nationalitets-Certificaterne i den dertil indrettede Rubrik, samt tillige indhuggede i Dækshjelken i Storlugen; de ville saaledes følge Skibet saalænge det existerer og kunne altsaa be-nyttes af det paagjældende Skib, forsaavidt det agter at gjøre Brug af det her omhandlede Signalsystem, saasart den officielle Skibsliste er udkommen.

Efterhaanden som danske Skibe maales og registreres ville de altsaa blive optagne i Skibslisten, dog vil formeentlig herfra blive undtaget Smaafartøier af og under 50 Tons Drægtighed, som ikke udtrykkelig ved Registeringen begjære at blive medoptagne, hvilket vel næppe vil finde Sted for mange, da saadanne Smaafartøier, der saagodtsom udelukkende gaae i indenrigsk Fart, ialmindelighed ikke kunne have nogensomhelst Interesse af at blive medoptagne, hvilket altsaa ikkun vilde tjene til at vidtløftiggjøre og fordyre Listen til liden eller ingen Nytte. Listerne leveres med passende Mellemlum fra

Hovedregistreringscontoret og udgives af Marineministe-riet; den Første antages at ville udkomme i Begyndelsen af næste Aar, idet der til den Tid ventelig vil være givet Signalbogstaver til et tilstrækkeligt stort Antal Skibe; forinden ville dog de Skibe, som alt ere blevne tildelte disse Bogstaver, kunne benytte dem til Signalisering, eftersom Rhederne maae antages at have optegnet, hvilke Bogstaver deres Skibe have erholdt; i ethvert Tilfælde vil Oplysning herom kunne indhentes fra Hovedregistre-ringskontoret.

Den danske Liste opgiver Skibets Navn, Slags, Hjemsted og Register Tons-Drægtighed.

De forskjellige Skibslisters Affattelsesmaade retter sig efter hvert Lands særegne Registreringsmethode, og som Følge af det her gjældende System vil den danske Skibsliste først blive fuldstændig, naar alle vore Skibe ere blevne optagne i Generalregistret; dette er vel en langsommere Vei, men som til Gjengjæld desto sikkrere leder til Maalet, nemlig det at erholde en Skibsliste, der er fuldstændig paalidelig og som stedse kan vedlige-holdes som saadan, hvilket, med Undtagelse af den engelske, næppe tør ventes af de fleste andre Nationers Skibslisters. Iøvrigt staaer det ethvert dansk Skib frit for at fremskynde sin Optagelse paa Listen ved at lade sig maale og registrere. Der kan selvfølgelig heller Intet være til Hinder for at ogsaa de Skibe, som endnu ikke ere optagne paa Listen, anskaffe og afbenytte det nye Signalsystem, kun ville de i saa Tilfælde ikke ved et enkelt Signal kunne opgive Navn, Hjemsted og Drægtig-hed, hvilket da maa udføres ved en besværligere Sig-nalivering af de enkelte Bogstaver, hvoraf Ordene ere sammensatte.

De her omhandlede Skibslisters have allerede i nogen Tid i flere fremmede Søstater været i Brug og viist sig at være til særdeles Nytte ved Rapportering af Skibes Ankomst eller Forbiseiling.

Signalerne, bestemte for Handelsskibe, bestaae af 4 Flage, men da næsten alle Nationers Skibslister begynde med Bogstaverne H B C D er det selvfølgelig nødvendigt for at skjelne de forskjellige Nationers Skibe fra hinanden, og for at betegne i hvilken Liste Skibets Navn skal eftersøges, at Nationalitetsflaget heises, hvilket skal skee fra Gaffelen; under Flaget skal Signal-Standeren, der betegner Signalisering efter det her omhandlede System, vises.

Paa Grund af at flere Nationalitetsflage paa større Afstande vanskeligt kunne skjelnes fra hinanden har dog enkelte Stater afbenyttet andre Begyndelsesbogstaver end det forannævnte.

For Krigsskibe er en særskilt Række Bogstaver forbeholdt og som begynde med G Q B C.

Paa alle de fast oprettede Signalstationer paa den franske og engelske Kyst besvares ikkun de Signaler, som gives efter det universelle System. Samtlige Signalstationer (paa de franske Kyster findes nu 134 saadanne Signal- eller Semaphorstationer) ere tillige satte i Forbindelse med Telegraphstationer, som, i Overensstemmelse med den internationale Telegraphconvention af 17de Mai 1865 § 29, befordre enhver fra Søen modtagen Meddelelse videre til alle Stæder i Europa, og som en Undtagelse fra den ellers ialmindelighed gjældende Regel betales ifølge samme Conventions § 44 saadanne Telegrammer af Adressaten. Oprettelsen af saadanne Signalstationer paa de danske Kyster synes endnu ikke paa-tænkt, men den tør formeentlig ikke udsættes ret længe af Hensyn til de Tusinder af Skibe, som beseile de danske Farvande. Som selvskevne til at faae tildelte saadanne Stationer synes Skagen, Helsingør, Kjøbenhavn og vel ogsaa Nyborg at være; muligt vil ogsaa den tidligere nærede Plan, at tildele de vigtigste Redningsstationer det almindeligst benyttede Signalsystem, ved samme Leilighed bringes i Udførelse. De faa Hundrede

Dalers Udgift, hver Station vil kræve aarligt, ville upaatvivleligt om ikke lang Tid, naar Signalsystemet er trængt ret igjennem, rigeligt indkomme, thi foruden de almindelige Telegramtaxter kunne ifølge Conventionen særskilte Taxter efter hver Regjerings Forgodbefindende sættes for Meddelelserne fra Skibene til Stationerne.

Af en Bekjendtgørelse fra Fyrinspecteuren paa Skagen af Octbr. 1867 kunde det vel synes, som om der allerede var oprettet en Signalstation af den her omhandlede Natur paa Skagens Fyrtaarn, men dette maa dog vistnok betragtes kun som et Forsøg, der næppe vil faae praktisk Betydning. Der fordres nemlig efter denne Bekjendtgørelse, for at et Signal fra Søen skal blive besvaret og befordret videre, en forudgaaet Anmeldelse af ethvert Skib, og hvorfor en temmelig høi Betaling ligeledes forud fordres erlagt. Endvidere findes angivet, at naar dette er skeet, vil det paagjældende Skib fra Signalstationen faae opgivet, hvilket Kjendings-signal Skibet skal vise ved Forbiseilingen. Hele denne Ordning er aabenbart temmelig upraktisk, og saavidt jeg har kunnet bringe i Erfaring, er den heller ikke endnu blevet benyttet af noget Skib. Efter det her omhandlede System faaer jo ogsaa ethvert Skib sit bestemte Kjendings-signal givet af den paagjældende Autoritet, der kan følgelig ikke være Spørgsmaal om at nogen Signalstation kan tildele et Skib noget andet Kjendings-signal. Øiemedet med Signalstationerne kan kun være at de skulle besvare og befordre videre ethvert fra Søen modtaget Signal. Skjøndt enhver Station selvfølgelig er forsynet med samtlige Nationers Skibslistes, kan der dog indtræffe Tilfælde, hvor et Skib viser et Signal, som endnu ikke findes i de Stationen tilstillede Lister, men dette udelukker dog ikke Skibet fra at blive rapporteret, da Meddelelsen i saa Tilfælde t. Ex. kan affattes saaledes:

»Dansk Skonnert N B C R passerede Skagen d. 24de ds. Kl. 9 F. M. Syd efter«.

Dette vil da være tilstrækkeligt for Enhver, der er i Besiddelse af den fuldstændige danske officielle Skibsliste, til at komme til Kundskab om Skibets Navn m. v. Iøvrigt er der til Signalbogen vedføjet et Reglement, der indeholder fuldstændige Regler for Signaliseringen mellem Skibene og Signalstationerne eller omvendt.

V.

Af andre Foranstaltninger af universel international Character bør fremdeles fremhæves som værende af stor Betydning, samtlige Søstaters Antagelse af et ensartet System af Regler for at forebygge Paaseiling. I Danmark er dette Systems Bestemmelser senest offentliggjorte ved en Kgl. Anordning af 9de August 1867, betitlet »Forholdsregler til lagttagelse af Førere af Damp- og Seilskibe, for at undgaae Paaseiling.« Som bekendt blev det forinden ved Loven af 21de Juni s. A. bestemt, at de ovennævnte Forholdsregler skulde foreskrives ved Kgl. Anordning, samt at Tilsidesættelser af disse Regler medfører Bøder af indtil 100 Rdl. Rm.

Endnu tør her ikke lades uomtalt en her i Landet temmelig ny Institution, hvis anerkjendte fortrinlige Organisation i alt Væsentligt skyldes dens engelske Forbillede; nemlig det under Indenrigsministeriet sorterende Redningsvæsen. Oprettelsen heraf, der først ved Lovskete i Aaret 1852, er ifølge sin Natur et internationalt Foretagende, og for at den tilsigtede Nytte for Søfolk af hvilkensomhelst Nationalitet i fuldt Maal kan opnaaes, er det øiensynligt særdeles ønskeligt, at Reglerne for Redningsapparaternes Anvendelse ere overensstemmende med de tilsvarende i andre Lande, og da navnlig i England. Af Indenrigsministeriets seneste Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed sees det ogsaa, at der her, — med Exemplet fra England for Øie, for at forebygge det desværre oftere indtrufne Tilfælde, at Kjendskab til

Redningsapparaternes Anvendelse skulle gjøre de trufne Foranstaltninger til Skibbrudnes Frelse virkningsløse — efter Overenskomst med Marineministeriet er bleven udarbejdet en »Anviisning for de Søfarende til Brugen af de paa Kongeriget Danmarks Kyster stationerede Raketkasteapparater«; hvorhos den hensigtsmæssige Foranstaltning samtidig er truffen, at Kjendskab til den nævnte Anviisning fremtidig forlanges præsteret ved Navigations-examen.

Iblandt andre Søfarts Love, for hvilke en universel Affattelse synes at maatte have en overveiende vigtig Betydning kan nævnes: Havari-, Strandings- og Bjergnings-Love, Passageer- og Udvandrer-Lovene, samt Bestemmelserne for Lodsvæsenet, Quarantainevæsenet, Skibsføreres og Maskinmestres Dueligheds-Prøver, og for Skibsfolks Desertion m. v.

At bearbejde den bestaaende Lovgivning i den her omhandlede Retning for derefter at samle alle danske Søfarts-Love i en Codification i Lighed med den engelske Merchant Shipping Act af 1854, vil vel blive Opgaven for en tilkommende Søfarts-Lov-Commission, som da forhaabentlig tillige vil komme til at tage under Overveielse, om det for Skibsfarten uheldige Forhold, at Administrationen ved den stedfindende Fordeling imellem saagodt som alle Ministerier og disses forskellige Departementer ikke kan blive tilstrækkelig kraftig og eensartet, ikke lader sig afhjælpe ved en mere tids- og hensigtssvarende Omordning.

Som Exempel paa, at der ogsaa i andre Lande er en stærk Bevægelse igang for at give Søfarts Lovgivningen en mere universel international Character, end der hidtil paa de fleste Steder er bleven den tildeel, kan sluttelig anføres, at de Delegerede fra samtlige nordtydske Handelsstæder, der i Aar have været samlede i Stettin, ere indgaaede med Andragende til Forbundsregjeringen om at samme vilde træffe Foranstaltninger

til at Principerne for den tydske Søfarts-Lovgivning, hvor dette ikke allerede er skeet, bringes i Overensstemmelse med de Principer, som ved at være nedlagte i de største Søstaters Søfarts-Love, have staaet deres Prøve med Hensyn til internationale Søfarts-Forhold, og derefter vundet Hævd som universelle Søfarts-Vedtægter. Muligt er det en Følge af dette Andragende, at der nu er forelagt den nordtydske Rigsdag Forslag til Indførelsen af et internationalt Skibsmaalingsssystem med den engelske Maalingsmethode til Grundlag og med Metren som Enhed ved Maalingen. Om dette Længdemaal eller et hvilkensomhelst andet Maal benyttes ved Skibes Maaling, er iøvrigt forsaavidt ligegyldigt, som der stedse kan erholdes det samme Resultat ved Valget af en Divisor, der i den paagjældende Stats Maal bliver liig 100 engl. Cub. eller 1 Ton Register. Vilde man saaledes, hvis Metermaalet skulde trænge igjennem ved Skibes Maaling, og saa her overgaae til dette Maal, vil denne Forandring ikkun medføre at Divisoren 2,832 anvendes istedetfor den nu brugelige Divisor 91,59.

Kjøbenhavn, i Juni 1868.

Lidt om Slingringsbevægelser.*)

Hvor kæmpemæssige Fremskridt end Skibsbygningskunsten har gjort i de seneste Decennier, saa maa det dog staae fast som en Kjendsgjerning, at Nutidens Skibe, Krigs- som Handelsskibe, i Almindelighed ikke ere saa rolige i Søen som de Skibe, der bleve byggede for en Menneskealder eller mere tilbage. Rigtignok bliver det i de fleste Tilfælde en Skjønssag, men saavel de store Pantserfregatter som de lange Handelsdampskibe og Clippere beskyldes af erfarne Sømænd for at slingre mere end deres Forjængere, og det er med denne Slingring eller Rulning, der udgjør een af Skibets Hovedbevægelser, at vi i de følgende Linier ville beskæftige os.

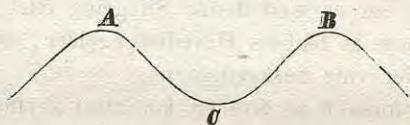
Vi ville forsøge at give en kortfattet Fremstilling af Slingringsspørgsmaalet i dets Almindelighed, idet vi ville holde os til Sagens simple, praktiske Side og udelade Formler og Beregninger, om hvilke man vel desværre, uden stor Forurettelse, kan sige, at de endnu ikke have kastet mere Lys paa det omhandlede Emne end paa saa mangt et andet, der staaer i Forbindelse med Skibets sammensatte Bevægelser paa det frie, ubundne Hav, der

*) Vore trykte Kilder ere: «Navigation à vapeur transocéanienne» par Eugène Flachet, ingénieur; og forskjellige Artikler og Breve i «Transactions of the institution of naval architects» og «Revue maritime et coloniale» fra Ingenieurer og Søofficerer.

den ene Dag kan være speilglat for den næste at være Skuepladsen for den voldsomste Bølgebevægelse.

Endnu har Ingen givet en letfattelig og almindelig godkjendt Forklaring over disse Oceanets Høie, der synes at bevæge sig saa hurtigt frem i horizontal Retning, medens de enkelte Atomer kun antages at stige og falde,*) og heldigt er det, at disse ikke følge den horizontale Bevægelse, thi Skibsfarten vilde da næsten være en Umulighed, da Bølgerne i saa Fald vilde rive Skibet med sig, medens vi nu see dette ligge tildreiet i den sværeste Sø og kun blive drevet forholdsviis lidt bort i Bølgernes Retning.

Om Bølgernes Hastighed foreligger der intet Tilforladeligt; derimod findes der saa paalidelige Iagttagelser over deres Høide, at Digternes Bølgebjergje blive lovlig smaae. Man hører ofte herom de meest overdrevne Beretninger, der uden Tvivl fornemmelig hvile paa et optisk Bedrag, og vi have desangaaende seet en Forklaring, der forekommer os at være meget slaaende. Forestiller nemlig hosføiede Slangelinie to paa hinanden følgende



Bølger, vil, for en Iagttager i A, Stykket AC fra Bølgetop til Bølgedal synes vandret, hvorved den næste Bølge B's Høide naturligviis forøges overmaade meget. 25—30 Fod høie Bølger ere saa anseelige, at der skal en Storm

*) Det er denne Theori, der bragte de lange nordamerikanske Clipperes opretstaaende Sider i Mode; Liniesskibenes lodrette Sider fremkom nærmest som Følge af Ønsket om at kunne føre lange Kanoner paa de øvre Batterier, tillige blev der vundet rummeligt Mancuvredæk, Lethed i at entre og bedre Forstøtning af de voxende Reisinger. — Enhver vil fra Modeller og Tegninger erindre, at ældre Liniesskibe smallede til ovenom.

under Cap Horn til for at frembringe disse, og mange Sømænd ville vide at have mødt de sværeste Søer paa dette Sted. Imidlertid har man undtagelsesviis iagttaget Bølger paa 40 Fods Høide; Afstanden mellem store Bølgers Toppe angives at være 6—800 Fod; undertiden lidt mere, undertiden lidt mindre. I Canalen mellem Frankrig og England naae Bølgerne sjeldent en Høide af over 10 Fod. Dog, hvorom Alt saa er, er endnu Bølgens Natur og Væsen næsten kun en lukket Bog, som de skarpsindigste Hoveder have maattet lade ligge uaabnet.

Men hvad vi vide, og hvad vi hver Dag erfare er: at de smaae som de store Skibe tumles og væltes omkring som Boldte af Bølgerne, og Enhver vil erindre, hvorledes Skibsbygningskunstens Underværk, Great Eastern, under en Storm i Atlanterhavet fik Skade paa Roret og blev kastet fra den ene til den anden Side, saa at Alt indenborde: Mennesker, Dyr og Inventarium befandt sig i en chaotisk Tilstand.

At Rolighed i Søen altid er en høist ønskelig Egenkab for ethvert søgaaende Krigs- eller Handelsskib med sin ombordværende Besætning eller sine Passagerer, er tydeligt; for Pantserskibenes Vedkommende — mere end for de ældre Trækrigsskibes — kan imidlertid Rolighden under Bataille let blive et Livsspørgsmaal. Med uhyre Bekostning hænger man tunge Plader paa Skibssiderne for at gjøre disse usaarbare, paa samme Tid som Roligheden derved bliver mindre, og Slingringsbevægelserne blotte den upantsrede Bund. Vel forringer Slingringen betydeligt Modstanderens Skudsikkerhed, men Muligheden for at blive truffet paa de farligste Steder er derfor ligefuldt tilstede, saameget mere som Kanonerne kun ville blive rettede mod Skroget, da Pantserskibene saavidt muligt ville møde saa at sige afmastede til Kamp og altid uden Seil til — Noget, der heller ikke forøger Roligheden. Kommer hertil, at fremtidige Søtræfninger kun kunne afgjøres paa kort Hold, altsaa med stor Træfsikkerhed,

vil man let forstaae, at de nye Skibes Slingringsbevægelser gjøres til Gjenstand for omhyggelig Prøvelse, isærdeleshed af de Sømagter, hvis Besiddelser beskylles af det altid rullende Verdenshav.

Slingringsbevægelserne ere ikke sjeldent blevne bragte i Samklang med Pendulets Svingninger, hvilket ofte ogsaa slaaer til, naar Skibet i fuldstændigt roligt Vand bringes til at slingre ved f. Ex. at lade et Anker eller en Kanon falde, som er ophængt paa Nokken af en Raa —; det vil da bevæge sig om en Længdeaxe, indtil Frictionen mod Skibets Bund efterhaanden aldeles vil standse Bevægelsen. Men naar Skibet slingrer i Søen, forandres Forholdene: Tyngden spiller ikke Hovedrollen; Slingringen er vedvarende, thi Bølgerne udgjøre her den bevægende Kraft, der intet Øieblik slipper Skibet, der som oftest løftes tidnok for at undgaae Slaget af Bølgekammen mod Skibssiden, og det er denne Løften itide, der heldigviis betinger de saakaldte Styrtesøers Sjeldenhed.

Angaaende Slingringsbevægelsernes Antal, antages dette temmeligt almindeligt for det samme Tidsrum at være lige stort — under eensartede Belastningsforhold, hvormeget man saa ruller, og ligt med Antallet af Svingninger, Skibet vilde gjøre, naar det, som ovenfor, bragtes til at svinge i roligt Vand. For at give en Idee om Slingringstiden ville vi anføre, at 10—12 Slingringer i Minuttet ikke er noget Usædvanligt. Denne det enkelte Skibs Svingningstid er en af Slingringsbevægelsernes væsentligste Factorer og bør holdes vel ude fra den Hastighed, hvormed Bølgerne møde Skibe — Bølgernes Svingningstid.

I Almindelighed vil der heldigviis ikke finde fuldkommen Overeensstemmelse Sted mellem Skibets og Bølgernes Svingningstid, og denne Uovereensstemmelse kan kun formindske Slingringen og virke som en Moderateur. Var der derimod Samtidighed tilstede mellem de to omtalte Bevægelser, vilde Slingringen voxe i en

betænkelig Grad; sammenlignelsesviis maaskee paa samme Maade som netop Regelmæssigheden i en Trop Soldaters samtidige Fodslag sætter Hængebroer i saa stærk Svingning, at de brydes forbausende let. Efter Forsøg, anstillede ombord i en fransk Pantsereskadre, har det viist sig, at i Dyrning, hvis Svingningstid er længere end de af Storm oprørte Bølgers, rullede Skibene med de langsommere Bevægelser mere end Skibene med de livligere Bevægelser; her var altsaa tilnærmelsesviis Samtidighed mellem Dyrningens og Skibenes længere Svingningstider. En fransk Søofficer, der har leveret Tegninger til en Avisodamper og selv som Chef har havt Leilighed til at prøve sit Skib, anfører: med 11—14 Miles Fart og med Søen paa Laaringen slingrede Skibet stærkt; der var da Samtidighed tilstede mellem Skibets og Bølgernes Svingningstid; under ganske samme Omstændigheder, men med 7—8 Miles Fart, formindskedes Rulningen, der aldeles ophørte, naar Maskinen blev stoppet.*

Naar Talen er om Slingringsbevægelser, ere Meningerne gjerne deelte i to Leire, der staae skarpt overfor hinanden, idet den ene Part tilskriver Skibsbundens Form en høi Grad af Indflydelse paa Slingringens Natur, medens den anden Part holder sig til Gravitetscentrets Beliggenhed i Forhold til Metacentrets*); atter Andre tillægge

*) Et Par Ord om de forskjellige Centrers Beliggenhed tør maaskee være paa Plads her. I samme Linie, lodret paa Vandliniens Plan, ligger Gravitetscentret — hele Systemets Tyngdepunkt — og Deplacementscentret; dette sidstes Beliggenhed afhænger af Bundens Form. Naar Skibet krænges over, møder den gennem Deplacementscentret gaaende, paa den nye Vandlinies Plan lodrette Linie, Skibets verticale Axe i — Metacentret, der altid maa ligge over Gravitetscentret, da Skibet ellers vilde gaae rundt, I de fleste Skibe ligger Gravitetscentret omtrent i Vandliniens Plan; Metacentret ligger gjerne 3—6 Fod høiere, høiest i Smaaskibe; Middelhøiden er omtrent 4 Fod. Ligger Metacentret for lavt, er Skibet rankt; ligger det for høit, bliver Skibet umageligt

Inertiemomentet og Skibets Form omkring Vandlinien eller ovenom den største Vigighed.

Hvad Skibsbundens Form angaaer, synes det indlysende, at denne ved sin Modstand mod Skibets Bevægelse om en vandret Axe, hvis Beliggenhed nærmere skal blive omtalt, maa udøve en større eller mindre Indflydelse; men naar Spørgsmaalet bliver om denne Modstands Betydning paa Grund af Formen, synes den at maatte vige Pladsen for Vægtfordelingen indenborte, maaskee begrundet i, at Vægtene ganske anderledes lade sig tumle med, end Tilfældet er med en Forandring af Linierne i Bunden. Det er saaledes rimeligt, at medens et meget uroligt Skib lader sig væsentlig forbedre ved en forandret Vægtfordeling, vil en Forbedring være langt mindre følelig, om den skyldes forandrede Linier i Bunden.

Gjennem Slingrekjole — Kjole anbragte paa Siderne af Bunden — har man saaledes forsøgt at afhjælpe forskellige Pantserkibes, Kanonbaades og Transportskibes overdrevne Slingring. Man har anvendt indtil 4 saadanne Kjole, men Midlet lader ikke til at have været ret virksomt, og Meningerne om Forstaltningens Nytte ere i hvert Fald saa deelte, at Slingrekjole i flere Tilfælde ere blevne aftagne som aldeles upraktiske. Om et engelsk Pantserkib af Middelhavsflaaden paastaes der endog, at det var roligere, førend man paasatte Slingrekjole. Rigtignok blive disse Kjole anbragte temmeligt langt nede paa Skibsbunden, men at udsætte sig for at de slingres ud af Vandet, gaaer ikke an.*)

Kjendsgjæringer, hentede fra det praktiske Liv, tale imidlertid i høi Grad for Vægtfordelingens overlegne Vigighed og store Indflydelse paa Roligheden. Det er

*) Her anvendes Slingrekjole paa enkelte Handelsdampskibe og Fyrskibe, og, som vi have hørt sige af Folk derombord, med Held; imidlertid maa saadanne Udsagn modtages med Varsomhed.

saaledes beviist, at Linieskibe og Fregatter, der ere blevne anseete af Alle for ypperlige Søskibe i enhver Retning, som raserede Fregatter og Corvetter ere blevne slette Søskibe; her er altsaa ingen Formforandring af Bunden, men en væsentlig Forandring i Vægtfordelingen. En bekjendt Sag er det, hvor urolige Skibe ere, der bære en tung Last paa Kjolen, og hvor gunstig en saadan Lasts Løftning virker paa Skibets Slingringsbevægelser, om saa Bunden har en meget afrundet Form, der af Mange antages for at give store Slingringsbevægelser.

Da Pantserfregatten indførtes, blev der spaaet denne Klasse Skibe en større Urolighed, end de i Virkeligheden ved Forsøg viste sig at være i Besiddelse af; imidlertid vare de urolige nok. Mange meente, at Gravitetscentret i disse Skibe laae for høit, og at man ved at bringe det til at ligge dybere vilde frembringe et roligere Skib. Imod denne Anskuelse havde flere fremragende Mænd endnu førend Forsøgene udtalt sig, og det har ogsaa gjennem den ved Udsendelsen af Øvelseseskadrer vundne Erfaring viist sig, at man ved at hæve Gravitetscentrets Beliggenhed har faaet roligere Skibe med en længere Svingningstid; de Pantserfregatter, der vanskeligst krængedes over i Stille, rullede meest, hvilket viste at Gravitetscentret laae for lavt. Ved Nybygninger har man naturligtviis draget Nytte af de indvundne Erfaringer ved for Exempel at placere Batteriet høiere, medens man imidlertid ombord i fuldendte Skibe heller ikke har skyet vidtløftige Forsøg paa at overvinde de Vanskeligheder, der stillede sig i Veien for at forandre Gravitetscentrets Beliggenhed i Skibe med Pantserfregatternes concentrerede Vægtfordeling. Pantserfregatten »l'Invincible« af den franske Middelhavseskadre har saaledes langs Stormasten slanget Kjæder i Aerkjendelse af Slingringsbevægelsernes Betydning i Tid af Bataille.*)

*) Træcorvetten »Heimdal«, der har havt Ord for at rulle meget, skylder Gravitetscentrets Løftning en bedre Omtale.

Til at maale Slingringernes Størrelse bruger man almindelig forskellige Pendul- og Vædskekrængningsmaelere, hvor inddeelte Buer ligefrem angive Krængningens Størrelse, men denne Observationsmaade lider af følelige Mangler, da disse Instrumenter kun angive det nøiagtige Antal Grader, naar Ophængnings- eller Befæstelsespunkterne ligge i eller meget nær Slingringsaxen, hvis Beliggenhed først i den seneste Tid saa temmelig nøiagtig er bleven bestemt til at ligge i Deplacementscentrets Nabolag, og hvorom vi strax skulle tale nærmere. Feilen i Krængningsgradens Størrelse ved Anvendelsen af de almindelige Instrumenter, som man meget ofte seer ophængte paa en Lugekarm i øverste Dæk, tiltager med Anbringelsesstedets Afstand fra den nævnte Axe, idet Pendulet altid vil slaae ud efter at Bevægelsen er tilendebragt, og endog efter at Skibet er begyndt at slingre til den modsatte Side.

Hvor det kommer an paa Nøiagtighed har man derfor forladt disse Instrumenter og opstillet Gradestokke paa hver Reling i samme tværskibs Plan. En iagttaget, staaende midtskibs i samme Plan, vil altsaa ved Sigtning mod Horizonen kunne aflæse nøiagtig, hvormeget Skibet slingrer. Det samme opnaaes gennem en simpel trigonometrisk Beregning ved paa samme Maade at iagttage, hvormange Vevlinger der slingres ned til Horizonen.

Angaaende Slingringsaxens Beliggenhed har der gjort sig meget forskellige Anskuelser gjældende. Man har deels meent, at den laae i Vandliens Plan, deels at den gik igjennem Deplacementscentret, deels igjennem et Punkt liggende midt imellem Deplacements- og Metacentret; nogle af franske Søofficerer anstillede Forsøg have imidlertid viist, at der er ingen constant Slingringsaxe, saa at intet Punkt i Skibet er i Hvile, men at denne Axe dog ligger i en bestemt Egn af Skroget.

Forsøg ere anstillede ombord i Pantserfregatten »Magenta« i Aaret 1863 og ombord i Seilfregatten »la

Sibylle« i 1865. Under Forsøgene med »Magenta« var det ret godt Veir, og Slingringernes Størrelse overgik ikke 10° , medens »la Sibylle« i svær Sø, Bølgerne antoges at være 20—22 Fod høie, slingrede fra 10° under-tiden op til 30° .

Ombord i »Magenta« anvendte man to Penduler; det ene 12 Tommer langt med en Vægt af 2 Pd. paa Enden; det andet, en Krængningsmaaler af omtrent samme Vægt, havde en Radius af kun 4 Tommer. Til Ophængningspunkter valgte man to Punkter A og B i samme lodrette Linie i Diametralplanet. A laae 11 Tommer lavere end Gravitetscentret, hvis Beliggenhed var 34 Tommer under Vandgangen; B laae 42 Tommer under A og 20 Tommer over Deplacementscentret. Begge Penduler anbragtes derpaa i hver af de ovenanførte Punkter, paa samme Tid som Slingringernes Størrelse nøiagtig iagttoges paa de verticale Gradestokke paa Relingerne. Feilen i det samme Penduls Udslagsvinkel blev selvfølgelig større jo længere Ophængningspunkt var beliggende fra Slingringsaxen, og Sammenligning mellem de to Instrumenters Udslag ledede til Bestemmelsen af Axens Beliggenhed. Det almindelige Pendul viste en Middelfeil af $1^{\circ}6$ i A og af $0^{\circ}7$ i B, saa at Axen altsaa maatte ligge meget nærmere B end A; Krængningsmaaleren gav i A en Middelfeil af $0^{\circ}4$ og næsten ingen i B, og betegnede saaledes Axens Beliggenhed at være meget nær B eller paa det Nærmeste 20 Tommer over Deplacementscentret og 87 Tommer under Vandgangen.

Ombord i »la Sibylle« ophængtes i forskellig Høide paa en midtskibs Støtte i Brødkjelderens to Penduler af en meget forskellig Længde i samme Ophængningspunkt. Forskjellen mellem disse to Pendulers Udslag maatte nødvendigviis være Nul, naar Ophængningspunktet var i Slingringsaxen, hvorimod den maatte voxte efterhaanden, som Ophængningspunktet fjernedes fra Axen. Ved denne sindrige Fremgangsmaade godtgjordes, at intet Punkt

paa den midtskibs Støtte var fri for en horizontal Bevægelse, og at Forskjellen mellem de to Pendulers Udslagsvinkel var overmaade ringe, naar man holdt sig i Omegnen af et Punkt omtrent midt imellem Kjølen og Vandgangen.

Disse to Forsøg vise tydeligt, at Slingringsaxens Beliggenhed er et godt Stykke under Gravitetscentret; i »la Sibylle« syntes Axen endog at ligge under Deplacementscentret, maaskee som Følge af, at Slingringerne baade vare større og livligere end i »Magenta«.

For at vise, hvor forskjellig Slingring ligestore Skibe under ganske samme Omstændigheder kunne være underkastede, ville vi anføre et Par Exempler, hentede fra Forsøg, som en engelsk Pantsereskadre, bestaaende af efternævnte Skibe, anstillede i Atlanterhavet i Efteraaret 1866. Paa samme Krydstogt kom man til den Slutning, at det vilde være utilraadeligt at surre Kanonerne los og aabne Portene med mere end høist 12—15° Slingring.

14. Octbr. 15. Octbr. 17. Octbr.

»Caledonia«	4125 tons	15°	14°	28°
»Lord-Clyde«	4067 —	12°	10½°	26°
»Bellerophon«	4246 —	5°	5°	10°
»Hector«	4069 —	9°	5°	20°
»Ocean«	4047 —	10°	7°	26°
»Achilles«	6221 —	2°	2°	16°
»Pallas«	2372 —	9°	11°	32°

»Caledonia« rullede 25° tværs paa Søen og omtrent 10—12° med Stevnen mod Søen.

Monitorerne, hvis Metacenter ligger høit, have viist sig at være i Besiddelse af en overordentlig høi Grad af Rolighed. De to længste Monitorreiser, den ene fra New-York til St. Francisco og den anden fra New-York til Østersøen og Middelhavet, ville tildeels være vore Læsere bekendte gennem et tidligere Hefte af »Tidskrift for Søvæsen«, hvori det omtaltes, at medens Eskorteskipene rullede fra 18—28 Grader, vare Moni-

torerne i den Grad disse overlegne i Rolighed, at de gjennemsnitlig kun slingrede 6 Grader, 5 til den ene og 7 til den anden Side, under ganske samme Omstændigheder.

Det franske Taarnskib »le Taureau« har efter en fransk Forfatter særdeles megen Lighed i Stabilitet, Inertie og Dybgaende med den amerikanske Monitor »Miantonomoh«, der, som man vil erindre, gjæstede Kjøbenhavn i 1866. »le Taureau« ruller imidlertid let 20—30 Grader til hver Side, og som Aarsag til denne Urolighed anføres et let Overskib, hvis Hovedhensigt er at afgive Beqvemmeligheder for Besætningen. Medens »Miantonomoh« ligger ganske lavt paa Vandet, bliver Bølgens Kraft brudt mod det lave Skrog, ruller hen over Dækket og virker ved sin Vægt til Rolighed, medens Bølgen har Nok at tage fat paa i »le Taureau's« høiere Skibside. Her forudsættes altsaa et Slags »Bølgeslag«, som vor Hjemmelsmand antager vil bringe begge Skibe omtrent lige let til at slingre nogle ganske faa Grader, men som ud herover isærdeleshed vil være Aarsag i det høiere Skibs Slingring.

Hidtil uoverkommelige Hindringer have, som sagt, stillet sig i Veien for en tilfredsstillende Løsning af blot faa af de mangfoldige Spørgsmaal, der staae i Forbindelse med det i disse Linier løseligt omhandlede Emne, men Skibsconstructeuren søger saavel ad videnskabelig som ad praktisk Vei at komme tilbunds i Sagen, og for at dette kan skee, maa Sømanden række Constructeuren Haanden. Thi kun ved en saa vidt mulig nøiagtig Iagttagelse af Bølgerne og Skibets Færd under de forskjellige Belastnings- og Veirforhold kan det Tilsigtede opnaaes, og hvor unaturligt er det ikke, at efterat Skibet er kommet i sit rette Element og netop skal prøves, hører Constructeuren ofte — uidentvivel som oftest — aldrig et Ord om, hvorledes hans Barn har teet sig.

En ny Vei til Indien.

Af Holger T. Foss.

Enhver Stræben efter at forædle et Raaproduct forudsætter en Trang til at benytte den forædlede Gjenstand; denne Trangs Natur og Omfang betinges af Culturstandpunktet; derfor gaaer Industrien Haand i Haand med Culturen, men begge følge, som Historien lærer, Handelens Spor. Handelsveiene — Midlerne, hvorved de naaes, og Maaden, hvorpaa de benyttes — spille af denne Grund en vigtig Rolle i Menneskeslægtens Udvikling, og ere af særlig Betydning for ethvert civiliseret Statssamfund, det være stort eller lille.

Blandt Handelsveiene indtage de store Søveie den øverste Rang, ialfald for Europas Vedkommende, idet de forbinde vor Verdensdeel med tropiske Egne, som den mangler, og derved give dens fremadstræbende, for Cultur i saa høi Grad modtagelige Beboere en ellers savnet Adgang til at erhverve andre og bedre Raastoffer til Forædling, end de ere, som deres egne Zoner frembringe.

I det trehundredaarige Tidsrum, der er forløbet, siden man begyndte at colonisere Amerika, er de store Søhandelsveies Antal steget betydeligt, og deriblandt er ingen, som er aldeles uden Indflydelse paa europæisk Industri og Cultur; men den vigtigste i saa Henseende af dem alle var, er og bliver endnu længe Veien til Indien, under hvilket geografiske Begreb ved denne Leilighed indbefattes: Syd- og en Deel af Østasien med

det omliggende store Archipelag. Her fandtes fordom og findes endnu de Kilder, hvorfra de fortrinligste Raastoffer fremdrages i største Overflodighed og paa billigste Maade, og her findes tillige de paalideligste og omfangsrigeste Afsætningsmarkeder for europæiske Industriefrembringelser. Naar i Oldtiden Stæderne Babylon, Tyrus og Alexandrien, i Middelalderen Genua, Venedig og Lissabon, og i den nye Tid Amsterdam, London og Liverpool, eller rettere de Stater, hvortil de hørte eller høre, øvede og øve en vigtig Indflydelse paa menneskelig Idræt og Cultur, paa Industri og Politik, saa skete og skeer dette væsentlig som Følge af Regjeringernes store Omsorg for, og Befolkningernes levende Deeltagelse i Handelen paa Indien.

Denne Handels naturlige Grundvold er i vore Dage ligesaa bred, sund og lovende, som i de forsvundne; den er maaskee endog nu af større Betydning for europæisk Cultur-Udvikling, end i de sidst forløbne Aarhundreder, fordi det tropiske Amerikas sociale og oeconomiske Forhold for Tiden snarere ere i Tilbagegang end i Fremskridt. Slave-Emancipationen har foreløbig aldeles lammet de nordamerikanske Sydstaters rige Frembringelsesevne, medens slet Regjering og indre Splid, i Forening med Mangel paa Capital og Arbeidskraft, trykke de fra Naturens Haand saa rigt udstyrede amerikanske Lande mellem Vendekredsene. Naar vore Bedstefædre saae England med Lethed trøste sig over Tabet af sine bedste amerikanske Colonier, eller vore Fædre bleve Vidner til Verdenskampen mellem England og Frankrig, eller vi selv opleve en stedse voxende Rivalitet mellem England og de Forenede Stater, saa var og er det Spørgsmaalet om Herredømmet over Veien til det folke- og productrige Indien, som var og er disse Fremtoningers Hovedaarsag.

Grunden dertil er indlysende. Frembringelsernes og Fornødenhedernes indbyrdes Forskjellighed avler Om-

sætning mellem Jordens Lande og Folkeslag; jo større Uligheden er, desto mere omfattende og frugtbringende bliver Udvexlingen. Hvad enten vi nu betragte Indiens Jordbund og Clima, der tilstede en hele Aaret rundt fortsat Production, eller dets mangeartede Raastoffer og Industrigjenstande, der saagodtsom alle — Silke, Bomuld, Thee, Caffé, Riis, Kryderier, Mineralier, Tøier, Porcellain osv. — ere af en ædel Art, o: saadanne, som det fremskridende Europa bestandig i større Mængde har Brug for, efterhaanden som Indvaanertallet og Velstanden stiger, saa vil der findes den største Forskjellighed mellem de to Verdensdele. Imidlertid kan denne Betragtning, om endog i ringere Grad, anføres til Bedste for andre Egne; fornemmelig er det ogsaa den indiske Befolknings Tæthed, dens physiske og moralske Egenskaber, dens Sædvaner og Institutioner, som gjør Omsætningen med Indien under de forøvrigt tilstedeværende Omstændigheder saa vigtig og nyttebringende for Europa. Af de 800 Millioner Hinduer, Malayer, Chinesere, Japanesere, eller hvad alle de Folkeslag kaldes, som beboe Syd- og Østasien med de derom liggende udstrakte Øgrupper, føre de fire Femtedele en efter vore Begreber høist tarvelig Tilværelse, med strengt Arbeide og ringe Kost. Deres Forbrugstrang staaer i et omvendt Forhold til Frembringelsesevnen; en overordentlig stor, brugbar og billig Arbeidskraft er derfor tilstede. Betænker man nu, hvad det vil sige, at mange Millioner, legemlig og aandelig som oftest velbegavede Mennesker, hvis daglige Behov for den Enkeltes Vedkommende ikke overstiger en Haandfuld Riis, lidt Frugt, en simpel Klædning og en ussel Hytte, Aar ud og Aar ind, tidligt og sildigt, dyrker en taknemmelig Jordbund eller flittig bruger Hænder og Hoveder paa anden productiv Maade, saa fatter man, at der i Indien altid maa være et meget stort Overskud tilstede. Det er dette Overskud, som udgjør Indiens Rigdom, og som er Aarsag i, at Indien var og er en Kilde til frugtbringende Omsætning,

som ingen anden, det Maal, som Occidentens rivaliserende Bestræbelser i nationaloeconomisk Retning gaae ud paa at naae og sikre sig. Enhver har villet have den indiske Handel for sig; Portugiserne lode endog i sin Tid Paven tilkjende sig Ret til udelukkende at omseile Afrika; nu appellere Yankeerne, hvis commercielle og industrielle Livsbetingelser, siden Borgerkrigens Afslutning med Slaveemancipationen, ere blevne de europæiske lige, til en anden Magt, nemlig Dampens, for at skaffe sig en Vei til Indien, der kan gjøre de ældre Veie overflødige.

I de ældste Tider gik Handelsveien til de indiske Farvande over et Stykke af Vestasien og den persiske Havbugt; senere benyttedes tillige Ægypten og det røde Hav i Øiemedet, hvorefter den lange Søvei omkring det gode Haabs Forbjerg blev den almindelige og er det endnu, forsaavidt angaaer Vareførselen, hvorimod Post- og Personførselen ved Dampens Hjælp atter gaar over Ægypten og det røde Hav. Den nye indisk-europæiske Handelsvei føres paa en anden Side af vor Kugle: over Atlanterhavet, det nordamerikanske Continent og det stille Hav; dens fornemste Stationer ville blive New-York og San-Francisco.

New-Yorks Capitalister og Handlende have siden den store Unions Oprettelse stedse med Iver, Udholdenhed og Held taget en fremragende Deel i Alt, hvad der kunde udvide deres Byes Forretningskreds og forøge dens Indflydelse; det skyldes væsentlig dem, at den store Eriekanal kom istand, at Landet tidligt blev bedækket med Jernbaner, at den ene Dampskibslinie paa Atlanterhavet oprettedes efter den anden med New-York som Udgangs- eller Endepunkt, at Panama-Banen byggedes, og at det stille Hav allerede i flere Retninger regelmæssig gjenempløies af Dampskibe; det er dem, som ansporede af det Tab, deres By har lidt ved Sydstaternes Ødelæggelse, og af den for deres Land af samme Grund mere end nogensinde følelige Trang til Omsætning

med productive tropiske Egne, have taget Fuldførelsen af den store Tverbane over Continentet indtil Bredderne af det stille Hav i deres kraftige Beskyttelse. Om to Aar skal Forbindelsen være tilveiebragt, og New-York for Alvor begynde Kampen med London om Suprematiet i Verdenshandelen!

Hvorvidt nordamerikansk Utaalmodighed vil føre til en Afgjørelse af Sagen ved Vaabenmagt, og da hvilken, er selvfølgelig tvivlsomt, men det er næppe tvivlsomt, hvorledes Udfaldet vil blive, dersom Kappelstriden mellem de to rivaliserende Søsternationer gaaer sin Gang og endes under fredelige Forhold. Enhver kjender nu Nordamerikanernes Kraft, Snille og Ihærdighed. De ere altid enige, naar det gjælder om at vinde en Fordeel paa Englands Bekostning. Selve Unionens Regjering og Statsmænd forsømme ingen Leilighed til at modarbeide britiske Interesser og Bestræbelser; man pleier Venskab og Forbund med Rusland, fordi denne Magts europæiske og asiatiske Politik krydser Englands; man erhverver de russiske Besiddelser paa Nordamerikas Vestkyst, hvorfra Veien til Japan næppe er 250 Mile lang, og slutter en Toldtraktat med Sandwichsøerne, der ligner en Annexion, for at sikre sig Herredømmet i det nordlige stille Hav; man efterstræber Besiddelser i Vestindien, der kunne afgive Støttestruer til Forsvar af Forbindelsesveien over Panama, som agtes gennemskaaen af en seilbar Canal; man udsender Flaadedelinger til Østersøen og Middelhavet, der skulle vænne den europæiske Verden til Stjernebannerets voxende Magt; man negter endelig haardnakket at indlade sig paa noget Compromis i Alabama-Striden, der, saalænge den er svævende, under eventuelt opstaaende Fjendtligheder kan give en velkommen Anledning til Udsendelse af hurtige Dampkapere paa alle Have, istand til med lidt Held og Driftighed i mindre end 3 Maaneder at ødelægge eller paralysere den britiske Handels uerstatteligste og uundværligste Redskab, dens søgaaende Handels-

flaade, hvis samlede Drægtighed 3 Gange overgaaer alle andre Nationers tilsammen, og som derfor paa ingen Maade kan erstattes ved neutrale Skibe.

Sammenholdes nu denne private og officielle Energi og Rastløshed paa nordamerikansk Side med Forholdene paa engelsk Side, saaledes som de vise sig for vore Øine, fuldstændiggjøres Indtrykket af, at der forestaaer en Forandring i den af New-York efterstræbte Retning. Englands indre Creditvæsen er rystet i sin Grundvold; dets commercielle og industrielle Foretagelsesaand synes lamslaet; de engelske i Udlandet virksomme Capitaler, der have bidraget meget til at befæste Englands Handels-Supremati, trækkes efterhaanden tilbage uden at blive erstattede ved nye. Og af hvilken Art er den nuværende engelske Udenrigspolitik? den kan, som vi have været Vidne til, opmandes til at tugte en rebellerende Stamme i Hindostan og en saakaldet Keiser i Afrika, men Feidehandsker fra Ligemænd lader den ligge, pukkende paa sin Ikkeinterventions Pligt eller -Ret, alt efter Omstændighederne. Men Alt dette tyder paa, at Kappelstriden med Nordamerika vil gaae sin Gang og ende under fredelige Forhold; England vil formeentlig, hvad enten det nu skeer af Hensyn til sin Achilleshæl, Irland, eller i den naturlige Forudfølelse af, at dets Tid som ledende Handelsmagt er omme, uden Sværdslag række Nordamerika det Scepter, som det modtog fra Holland, som Holland modtog fra Portugal, og Portugal fra Italien. Den store nordamerikanske Tverbane vil bringe denne Sag til Afgjørelse.

Man har henviist til Suez-Kanalens eventuelle Fuldførelse i Overensstemmelse med den oprindelig omfattende Plan som en Hindring for denne Tverbanes Succes. For det Første er Planen paa Grund af manglende Capital allerede bleven betydelig indskrænket, og endda turde det falde det vedkommende franske Selskab haardt nok at tilveiebringe en blot nogenlunde brugelig Vandvei

gjennem Ægyptens Sand. Men for det Andet, og selv under Forudsætning af, at England endelig beslutter sig til i samme Grad at hjælpe Selskabet fremad, som det hidtil af smaalig Jalousie har stræbt at sætte det tilbage, saa vil end ikke den fulstændigste Gjennemførelse af Projectet kunne gjøre Veien over Amerika noget Afbræk forsaavidt den store Vareførsel angaaer. Enhver almindelig Seil-Fragtfarer vil nemlig ikke kunne undvære Damp-Bugsering gjennem Canalen, hele det røde Hav og Strædet ved Bab-el-Mandeb, en Strækning paa 20 Bredegrader eller 300 Mile. Denne Udgift nødvendiggjøres ligesaa meget paa Grund af Farvandets, som af Vindforholdenes og Climaets Beskaffenhed, og maa blive meget vanskeligere at bære end det med Omseilingen af Afrika forbundne Tidsspild, da Kullene skulle hentes fra England og altsaa ere dyre i Ægypten. Navnlig vil Udgiften blive utaalelig for hele den Mængde engelske, hollandske, tyske og nordiske Skibe, der føre de almindelige europæiske Manufactur- og Fabrik-Varer til Indien, og derfra bringe Bomulds-, Caffé-, Riis-, Sukker- og Oliefrø-Ladninger tilbage, idet disse desuden maae underkaste sig den ingenlunde lette eller hurtige Seillads gjennem Middelhavet baade paa Hen- og paa Tilbageveien. Og Middelhavs-Havnenes Rhederier ville allerede af den Grund i Reglen være afskaarne fra at deeltage i den indiske Fragtfart ved Hjælp af Suezkanalen, fordi de savne passende Skibe. Man anslaaer Antallet af søgaaende Skibe i Handelens Tjeneste for Tiden til 140,000 med en Drægtighed af 16 Millioner Tons; deraf falde de 100,000 med 14 Millioner Tons paa Europas Atlanterhavskyster, og deraf atter de 50,000 med 8 Millioner Tons paa England, Holland, Tydskland og Skandinavien, medens der paa Middelhavshavnene falde 40,000 med 2 Millioner Tons. Altsaa er Middeldrægtigheden af Skibe i de Stater, hvis Rhedere nu besørge den store Fragtfart, og hvor altsaa det rigtige Forhold mellem Tilbud og Efterspørgsel i saa

Henseende kan antages at være tilstede, lige med 150 Tons, og af Skibe i Middelhavstaterne ikkun 50 Tons, eller meget mindre, end der udfordres og med Fordeel kan anvendes. Der maatte fremkomme meget vægtigere Aarsager, end saadanne, som kunne ligge i Middelhavs-Havnenes nuværende Ind- og Udførselsforhold eller i Suezkanalens vordende Hensigtsmæssighed, for at bevirke den Omvæltning paa Skibsværfterne i Middelhavet, som Bygningen af gjennemsnitlig tre Gange større Skibe, end der nu præsteres, vilde gjøre nødvendig.

At heller ikke Veien omkring Afrika vil kunne staae sig mod den over Amerika, og at den snart vil blive forladt, efterat Tverbanens Drift er ordnet, kan slutes fra den meget betydelige Forskjel i Tiden, som det koster at befare de tvende Router. Medens saaledes Varer mellem China og Europa paa en Reise omkring Afrika mindst ville være i Gjennemsnit 20 Uger ude, kunne de over Amerika i Reglen ikke antages at behøve mere end 10 Uger for at naae deres Bestemmelse, nemlig 2 à 3 Uger til Reisen over Atlanterhavet, 1 Uge til Farten gjennem Amerika, og 5 à 6 Uger til Reisen over det stille Hav. Den heraf for Handelen følgende Assurance- og Rente-Besparelse, samt Tryghed i Dispositionen, ere Fordele, som i og for sig ville overveie enhver Fragtforhoielse, hvorom der kunde blive Spørgsmaal i Anledning af Landtransporten og de Omladninger, som maatte finde Sted i New-York og San Franzisco. Men ogsaa forsaavidt angaaer Fragten, er der Rimelighed for, at den nye Vei snarere bliver billigere end dyrere, end den ældre. Ialfald med Tiden. Da Tanken om den store Tverbane først brød frem i Amerika, og det er nu 15 à 16 Aar siden, saa var det ikke Hensynet til det store Indres Opkomst, som formaaede at bære den, men ene og alene Udsigten til en directe og beqvem Omsætning med Indien. Foretagendet frembød uhyre Vanskeligheder; Banen skulde føres over mangfoldige Floder, gjennem Ørkener, under

eller over Bjerge og skjære fjendtligsindede Indianerstammers Territorier; Arbeidskraften vilde blive kostbar og vanskelig at skaffe tilveie; overmaade store Capitaler behøvedes. Men alle Betæneligheder vege for Vissheden om, at man ved Tverbanens Hjælp vilde faae en meget kortere og bekvemmere Vei til Syd- og Østasien end Englænderne, og for Sandsynligheden af at den indisk-europæiske Omsætning lod sig drage til den. Embedsmænd og Private, Folke- og Commune-Repræsentanter, Mechanikere og Ingenieurer kappedes hver paa sin Viis, overalt i den store Union, om at deeltage i det kæmpemæssige Værk, der vedblev at nyde god Fremme, indtil det afbrødes ved Borgerkrigene. Som allerede antydet har Resultatet af disse Krige givet en ny og kraftig Impuls til dets hurtigst mulige Fuldførelse, der kan ventes at finde Sted i Løbet af de næste 2 Aar. Med disse Kjendsgjæringer for Øie og i Betragtning af den store practiske Sands, man i Nordamerika lægger for Dagen ved Befordringen af Varemæsser ad Jernveie paa en billig Maade ikke mindre end ved mange andre Leiligheder, kan der da tvivles om, at Alt vil blive opbudt for at tilveiebringe de Betingelser, der ville vise sig nødvendige for at lede ikke blot de indisk-europæiske Poster og Passagerer, men ogsaa Vare-Omsætningen over Amerika? Man vil naae Maalet dels derved, at der dannes sig en ligefrem gennemgaaende Trafik, dels ved den Mellemandel, som opstaaer i San Franzisco og New York, og som vil gjøre især den sidstnævnte Plads til en Hovedomsætnings-Plads mellem Indien og Europa. Den Tid stunder til, da talrige og regelmæssige Seil-Fragtfarere mellem Europa og New York paa den ene Side, samt Indien og San Franzisco paa den anden Side ville besørge den Vareførsel, som nu tager Veien omkring Afrika.

Men om der nu ogsaa, mod Forventning, skulde opstaae Forhold, som kunde gjøre det tvivlsomt, om Fransk-

mænd eller Engelskmænd, Hollændere eller Tydskere, enten snart eller i stor Maalestok ville benytte den nye Vei til Indien, saa synes dens Betydning for vort Norden umiskjendelig. Allerede vor geographiske Beliggenhed er en Hindring for os i Benyttelsen af de ældre Veie under lige Vilkaar med andre europæiske Nationer, og denne falder bort, naar Veien over Amerika aabnes, hvis forholdsvise Korthed og deraf følgende Billighed kommer os tilgode i fuldt Maal. Vi kunne med et directe Dampskib naae New-York i 10 Dage; Persontogene mellem New-York og San Franzisco ville rimeligviis kun bruge 5 Dage, og Farten til Japan over det Stille Hav kan pr. Dampskib gjøres i 20 Dage. Til Touren fra Kjøbenhavn til Yeddo vil altsaa i sin Tid kun behøves 35 Dage, medens der nu maa anvendes 55; til Hongkong ville vi kunne komme i 40 Dage, istedetfor som nu i 50. Og saa er Reisen over Amerika baade sikkrere og bekvemmere; at kunne undgaae Røde-Havets ikke sjældent dødbringende Temperatur og det indiske Oceans rasende Orkaner, er i og for sig en Behagelighed, som Enhver vil sætte Priis paa; men især vil man dog paaskjønne Undgaaelsen af de mange fremmede Territorier, som nu skulle passeres, og hvoraf eet idetmindste er under et os ligefrem fjendtligsindet Herredømme, saavel som af de idelige Omflytninger, det hyppige Skifte af Befordringsmiddel medfører. Som bekjendt er vor Productudvexling med Indien ad directe Vei nu meget ubetydelig, og det er jo muligt, at den af naturlige Grunde ikke kan ventes at blive af stor Betydning; vort Land er lille og vor Befolkning uden egentlig Handelsaand; men er der nogen Sandhed i Drømmen om at see Kjøbenhavn voxe op til en Stapelplads af første Rang i Østersøen, saa maa det vise sig, saafremt vi itide og for Alvor benytte den Opfordring til at knytte os til New-York, som ligger i denne Stads vordende Betydning for Handelen paa det rige, stedse uudtømmelige Indien. At

vore Fragtfarere, der i Reglen bedst egne sig for Atlanterhavs-Farten, ville kunne være vel tjente med den stærkt forøgede Vareførsel til og fra New-York, som Europas indiske Hovedvei over Nordamerika maa skabe, er en Selvfølge, der vil indtræde, skjøndt i ringere Omfang, om endog Kjøbenhavn ikke træder i det paa pegede Forhold til de andre Østersøhavne.

Men hvorfor skulde dette ikke kunne skee, eller hvorfor skulde Danmark, nu da Leiligheden tilbyder sig, ikke ville gjøre Noget forat faae sin Deel i den Virkning paa Industri og Cultur, som Samqvemmet med Indien efter Historiens Vidnesbyrd udøver? Mon Lysten hos vore Capitalister til internationale Foretagender — den gamle Vikingeaands værdige Ætling — reent skulde være gaaet op i den til de nationale siden Forfatningsforandringen og de slesvigske Krige? eller bør man slutte af den besynderlige Iver, hvormed nogle af vore Colonier søges afhændede og Skranken mellem andre og Moderlandet søges opretholdt, at vor Handelspolitik gaaer i stik modsat Retning af f. E. en Napoleon den 3dies eller — en Bismarcks? Det er ikke just nærværende Fremstillings Opgave at angive de Midler, som staae til vor Raadighed i det anførte Øiemed; der er imidlertid et første afgjørende Skridt, som bør gjøres jo før jo hellere, og hvorpaa det til Slutning derfor maa være tilladt at henlede Opmærksomheden.

Det bestaaer i Oprettelsen af en tidsvarende og hensigtsmæssig Dampskibslinie paa New-York; en saadan udfordrer: 1) at der i Øiemedet anskaffes mindst tvende 1000 Tons gode velindrettede Skrueskibe, hvis Farter ordnedes saaledes, at det ene laae under Expedition her, medens det andet laae hiinsides, med bestemte forudbekjendte Afgangstider for hver Maaned, 2) at de dreves for egen (dansk) Regning, hvorved alene Farternes Regelmæssighed, Passagerernes og Fragtgodsets Behandling, samt Taxternes Overholdelse kunde controlleres; 3) at

de fare under vort eget Flag for at give vore Officerer og Mandskaber Leilighed til Indøvelse i transatlantisk Dampskibstjeneste. Som Forholdene nu ere, kan denne Opgaves hurtige og tilfredsstillende Løsning kun skee ved Samvirken mellem Staten og et privat Selskab, som dannede sig efter dennes Tilskyndelse eller med dennes Samtykke; det maatte blive den førstes Sag at anskaffe Skibene, det sidstes at besørge deres Drift og tilveiebringe de dertil fornødne Midler. Med Glæde seer man den nuværende Regjering mere og mere tage Landets Jernbaner, Havnevæsen og Telegraphledninger i sin Haand; hvorfor skulde den da være enten utilbøielig eller føle sig ukaldet til at fremme Aabningen af en stor og almeennyttig international Forbindelsesvei? Det er jo enhver Regjerings Ret og Pligt at lede Næringsveienes almindelige Udvikling, og at bringe Offre for Anstalter, der kunne komme Alle til Gode! Hvad særlig oversøiske Dampskibslinier angaaer, er det noksom bekjendt, i hvilken Grad Europas meest oplyste Regjeringer, den franske og den engelske, have taget sig af saadanne, der udgaae fra deres egne Havne og under det nationale Flag. I nærværende Fald er der jo desuden Intet til Hinder for, at der blandt de Regler og Betingelser, som foreskrevet Driftselskabet, fandtes nogle, som bestemte: naar og hvorledes Skibenes Værdi skulde erstattes Finantserne; og det vilde endog ligefrem være ønskeligt, at der endvidere fandtes andre, som gav Regjeringen Ret til efter Forslag fra Selskabets Side at besætte Officeers-Posterne paa Skibene med Medlemmer af Orlogsmarinen.

Der behøves Tid saavel til at forberede som til at samle Erfaring i en langveis Dampskibstjeneste, og der behøves Tid til at knytte Forbindelser samt til at lære at benytte en ny Handelsvei. Af disse Grunde har den nordamerikanske Dampskibstjeneste mellem San Franzisco og Østasien allerede siden nogen Tid taget sin Begyndelse; den

kan altsaa ventes at være i fuld Udvikling, istand til at tilfredsstille alle berettigede Fordringer, naar Tverbanen om et Par Aar aabnes i sin Heelhed. Dette Exempel have vi særlig Anledning til at følge med Hensyn til Linien: Kjøbenhavn — New-York. Størstedelen af de flere Millioner Pund Tobak, som aarlig forbruges i vort Norden, stammer fra New-Yorks vidtstrakte Opland, udskibes fra New-York, og tilføres os ved Mellemandlere i Bremen; samme Kilde yder andre Artikler, der tilføres os gennem andre europæiske Mellemandlere ad indirecte Veie. Det er tilladt at antage, at denne Handel kan forvandles til en directe; men en directe Import kommer altid kun istand lidt efter lidt, og naar Befordringsmidler ere tilstede. Paa lignende Maade forholder det sig med den Medvirkning til Foretagendets Rentabilitet, som kan ventes fra Passageertrafiken, navnlig fra vor nordiske, desværre ikke ubetydelige, men ustandselige Udvandrerstrøm, eller fra Østersøhavnenes Tilbud og Forbrug af nordamerikanske Ind- og Udførsels-Gjenstande. Men er hele dette Røre i god Gang, med Kjøbenhavn som Midtpunkt, naar den store amerikanske Tverbane efter dens Fuldførelse har aabnet os den nye Vei til Indien, saa er det endvidere tilladt at antage, at rivaliserende Linier ikke let ville kunne opstaae, især dersom vi strax fra Begyndelsen indsluttede Göteborg i vor Linie som Anløbssted baade paa Ud- og Hjemreiserne. Jo før vi altsaa skride til Værket, desto bedre!

Blandinger.

Den russiske Øvelseseskadre for Sommeren 1868 vil komme til at bestaae af 2 Pantserfregatter, 3 Batterier, 10 Monitorer og 3 Totaarnskibe; desuden ville 3 Hjulskibe og 1 Clipper blive attachederede Eskadren.

Til Cadetternes Øvelse vil der blive anvendt: 1 Skruefregat, 1 Skruecorvet, 2 Kanonbaade og 1 Seilskonnert; til Styrmandseleverne: 1 Skruecorvet og som Exerceerskib: 1 stor Pantserfregat og 1 Kanonbaad.

Til Opmaaling anvendes 7 Kanonbaade og 1 Hjuldamper; ved Fyrvæsenet: 1 Hjuldampere og 2 Skruekonnerter og til speciel Tjeneste i Østersøen ved Kronstadt og St. Petersborg: 4 Hjulfregatter, 4 Skruetransportskibe, 2 Kanonbaade og 6 Smaadampere.

I Østersøen øves paa denne Maade iaar: 1 Viceadmiral, 3 Contreadmiraler, 601 Officerer, 140 Cadetunderofficerer, 275 Cadetter og 10,600 Underofficerer og Matroser.

I Archipelagus have: 1 Skruefregat, 2 Corvetter og 1 Avisodampere; i Sortehavet: 4 Hjulskibe, 3 Skruekonnerter og 8 Avisodampere; i det caspiske Hav: 9 mindre Damp- og Seilskibe; i det stille Hav ved Sibiriens Kyster: 2 Skruecorvetter, 2 Skruetransportskibe, 3 Avisodampere og paa Floderne 12 mindre Dampere.

Chefen for Øvelsespantserescadren iaar er den bekendte dygtige Vice-Admiral Boutakov, og vi have netop liggende for os nogle af hans Ordre fra ifjor, da han commanderede en lignende Pantserescadre.

Naar Eskadren var tilankers, laae den i to Linier (de 10 Monitorer i den ene Linie). Altid, naar Omstændighederne tillode det, littede et Par af Monitorerne, der

lode et Fartøi tilbage for at betegne Ankerpladsen, og i Løbet af 3 Timer havde disse Monitorer Ordre til at manøvrere gennem alle Aabningerne mellem Eskadrens forskellige Skibe paa samme Tid som Folkene øvedes i Taarnexercits; to andre Monitorers Røergjængere bleve sendte ombord i de manøvrerende Monitorer, og den Hurtighed, hvormed Cheferne snoede deres Skibe gennem alle Aabningerne tjente senere til at lette Overblikket over deres Manøvre dygtighed.

Under lignende Øvelser, foretagne et Par Aar tilbage med endeel Kanonbaade, tog Admiralen det ikke saa nøie med Omborddragninger; det gjaldt blot om at øve Officerernes Øie, og Smaahavariet paa nogle hundrede Rubler være ikke Omtale værd; men med Monitorerne maatte man være mere varsom, og da enkelte Monitorchefer i Begyndelsen af Øvelserne, inden de kjendte deres Skibs Egenskaber, trak for store Vexler paa Admirals Forkjærlighed for dristige Manøvrer, fik han den Idee at lægge tre Bomme agtenfor sit Skib og „til den Chef, der netop rørte den yderste Bom“ siger Ordren, „vil der blive gjort Tilfredshedssignal; den Chef, der rører den anden, 3 Fod indenfor liggende, vil der blive tilkjendegivet yderligere Tilfredshed. Den Chef, som af Mangel paa Øie, men som ogsaa paa Grund af Ønsket om ikke at staae tilbage for Nogen, rører den tredje Bom, stillet 3 Fod indenfor den anden, faaer, til min Beklagelse, mundtlig eller ved Signal, en Irettesættelse“.

Petroleums Anvendelse som Brændsel ombord i Dampskibe *) synes efter de seneste Efterretninger fra Nordamerika, idetmindste for Øieblikket, ikke at skulle blive af den Betydning, man fra flere Sider havde ventet.

Den nordamerikanske Regjering anviste i 1866 en Sum Penge for paa Værfterne i New York og Boston at anstille Forsøg med det nye Brændselmateriale. I sin sidste Beretning til Congressen har imidlertid Marine-

*) 3die Bind 1ste Hefte indeholder herom en lille Notits.

secretairen, Mr. Gideon Welles, meddeelt, at Petroleum ikke bør anvendes ombord paa Grund af Brandfarlighed og skadelig Indflydelse paa Mandskabets Helbred. De med megen Omhu anstillede Forsøg skulde afgjøre, deels om Anvendelsen af Petroleum istedetfor Kul idetheletaget var mulig, deels om denne Anvendelse vilde være oeconomic. Hvad Muligheden angik, stillede der sig aldeles ingen mechaniske Vanskeligheder i Veien; tvertimod toge Maskinerne meget ringe Plads og veiede forholdsviis lidet.

Man fandt saaledes, at med de bedste Apparater udviklede 1 Pd. raa Petroleum 52 pCt. mere Varme end 1 Pd. reent Anthracitkul. Ved at tage den Mængde Damp, der er nødvendig for at give Træk under Petroleumsildstederne med i Beregning og ved ligeledes at tage Hensyn til Kullenes ubrændbare Bestanddele, har man fundet, at den af lige Vægt Petroleum og Anthracitkul udviklede Dampmængde forholder sig som 168 til 100. Ved at bruge Olie istedetfor Kul vil man formindske Brændselmaterialets Vægt med 45 pCt., og da en Kvadratmetre Olie omtrent veier 1600 Pd. og en Kvadratmetre Anthracitkul veier 1704 Pd. vil der vindes 36.5 pCt. i Rumfang.

Da Petroleumsbeholderne nødvendigviis ville komme til at veie mere end Kulkasserne, og da der ved Beholdernes Placering vil spildes nogen Plads, kan man for Petroleums Vedkommende anslaae Vægt- og Rumfangsformindskelsen omtrent til $\frac{1}{3}$. Bliver det for Sikkerheds Skyld nødvendigt at omgive Petroleumsbeholderne med Vand, gaaer Formindskelsen i Vægt tabt, men i Plads vil der alligevel være vundet endeel. Paa Kjødens Vægt (fuld med Vand) og den Plads, den optager, kan vindes 28 pCt.; Kjødlen vil komme til at koste ligesaa meget mindre. Man vil næppe behøve en Fjerdedeel saa mange Fyrbødere, som naar man fyrer med Anthracit, saa at man foruden at spare disse Folks Løn og Kost tillige opnaaer en Vægt- og Pladsbesparelse. Endelig

tændes og slukkes Petroleum øieblikkelig, medens det omtrent tager en Time op at stikke Fyr og slukke.

Ligeoverfor disse store Fordele stiler der sig imidlertid følgende Mangler:

1) Faren for at de flygtige Gasarter, Petroleum udvikler under almindelig Varmegrad, ved at træde i Forbindelse med den atmosfæriske Luft skulle explodere. Den høie Varmegrad, der findes i Dampskibes Lastrum; en Varmegrad, der meget ofte overstiger 30 R., forøger meget Faren, og man erindre blot, at et Skib af almindelig Størrelse omtrent maatte have 250 tons Petroleum ombord, hvoraf Noget, trods nok saa godt beskyttede Kasser, kunde slippe ud i Maskinrummet, hvorved de letantændelige Gasarter strax vilde foraarsage en forfærdelig Explosion, der i et Nu vilde tilintetgjøre Skib og Besætning. Betragter man denne Fare, kan man ikke lade være at tænke paa, at der maa meget vægtige Grunde til, for at man skulde udsætte sig for den; for Handelskibene, der ikke ere udsatte for at komme i Bataille, er Faren mindre, men foruden at Assurancepræmierne ville blive betydeligt forhøiede, ville Passagererne kun være lidet tilbøielige til at udsætte sig for de omtalte Farer.

2) Foraarsager Petroleumens Flygtighed ved almindelig Varmegrad et betydeligt Tab, hvilket selvfølgelig fordyrer Brændselet.

3) Opfyldes Luften under Dækket af samme Grund af mephitiske Dunster, der paa Grund af den mangelfulde Ventilation snart vil gjøre Opholdet om Læ uudholdeligt.

4) Koster den raa Petroleum omtrent 8 Gange saameget som Kul, en Priis som en større Forbrug naturligvis kun vil forøge.

Man vil af disse Betragtninger see, at man ikke tør haabe paa at see Petroleum anvendt ombord som Brændsel; Vægt- og Rumfangbesparelsen veier langtfra ikke op imod de Hensyn, man bør tage til Besætningens Sundhed, Skibets Sikkerhed og til Oeconomien.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle »Retninger« ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet.

B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

Anvendte Forkortelser:
F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
Lds. Lindse.
Sp. Speil.

Marts—Mai 1868.

Afsluttede den 31te Mai 1868.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Boliggenhed	Fyrets				Lysvidde	Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Karakter	Farve	Ap. parat	Styr. ke			Høide	Farve, Form	
Sverrig	Bohusbugt og Kattegat	Forandring af Hållø Fyr	B. hver 5 Sec.	hvidt	Lds. 2	Orden i Fod i Mill	0 . Dec. i	Fod		for Blinkfyr med Bl. hver 40 Sec. Fyrbygningen ombygges og forsynes med rød Overdeel — ventes færdigt i September 1868.
do.	do.	Nyt Fyr paa Paternoster Skær	B. hver 1½ Min.	hvidt	Lds. 1		N 57 53,7 Ø 11 28			Fyrtaarnet er af Jern og bygget paa Hammeskæret, ventes tændt i September 1868.
do.	do.	Marstrands Blinkfyr								paa Fæstningen Carlsten, slukkes fra samme Tid.
do.	Marstrands Havn	Nyt Fyr paa Køøens V-Side	F.	hvidt	Lds. 5		N 57 53,5 Ø 11 35			skal lede ind til det nordre Indløb til Marstrand, anbringes i NV-Hjørnet af Fyropasserens Hauss.
do.	Bottn. Bugt, N-Ovarken	Fyrskibet paa SØ-Brotten					N 63 19 Ø 20 0			er iaar udlagt paa Station den 25 Mai.
do.	Ålandshav	Nyt Flydefyr	2 F.				N 59 35 Ø 19 45			SSV fra Lågskær, SØ for Svenska Björn, ventes udi. i denne Sommer.
Rusland	do.	Nyt Fyr paa Sigullskær	F.	hvidt		22	N 60 12 Ø 19 17			Postfyr, tændt 23 Marts, brænder fra 1 Aug. til 1 Mai, synligt fra Ø 32° N til S 76° Ø og fra N 72° V til S 85° V (alt retv.), Misv. = 10° V i 1868.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o Dec.	Fod	Hoide	Farve, Form	
Rusland	Rigabugt	Domesnæs Fyrskib	B.	B. hver 3 Min.	..	..	..	2 $\frac{3}{4}$	N 57 48,9 Ø 22 39,1	..	..	er iaar udlagt paa Station den 16 Mai (4 Mai gl. Stii).
Danmark	Limfjordens vestre Indløb	Fyrskibet ved Agger er flyttet til Tybo Røn Kanal	F.	hvidt	Sp.	..	30	2 $\frac{1}{4}$	N 56 42,7 Ø 8 14,5	..	..	Tybo Røn Kanal er c. $\frac{7}{8}$ Miil S for Agger Kanal, som nu er tilsandet, Fyret er anbragt paa Lodsgalioten og holdes tændt fra Marts til Novbr.
Nordtysk- land	Elben	Nyt Fyr ved Lühe- flodens Munding	F.	hvidt	..	..	..	..	N 53 34,5 Ø 9 38	..	..	Paa den vestlige Side af Floden — viser rødt Lys mod Øst, til Advarsel for Skibe, som komme ud af det rette Løb.
Belgien	Scheldefloden	Nye Fyr ved Nauw van Bath . . . 1)	F.	hvidt	Lds.	..	28	2 $\frac{1}{4}$	N 51 23,7 Ø 4 13	..	..	Dette østligere Fyr er synligt mod Vest fra V 4° S, til V 56° S (retv.). hvidt fra V 4° S til S og rødt fra S til Øst (retv.). Fyrene staae paa Volden af Fortet Bath 220 Alen i N 59° Ø (retv.) fra hinanden. (Misv. = 18° V i 1868).
			2)	F.	hvidt rødt	Lds.	..	17	2 $\frac{1}{4}$
England, Ø-Kyst	Nordsøen	Orfordnæs høie Fyr	..	..	..	..	..	..	N 52 5 Ø 1 34,5	..	..	rød Lysstribe mod Syd, naar Fyret haves mellem Ø $\frac{3}{4}$ N og Ø t. N. $\frac{3}{4}$ N fra 4 Favne og ind mod Land i Hollesley Bay.
do.	do.	Orfordnæs lave Fyr	..	..	..	..	..	..	..	..	..	rød Lysstribe mod Nord, naar Fyret haves fra SV $\frac{1}{4}$ S til SV $\frac{1}{4}$ V, eller fra Sizewell Bankens Tønde og ind mod Land.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o Dec.	Fod	Hoide	Farve, Form	
Irland, SØ-Kyst	Irske Hav	Flydefyr paa Lucifer Shoal	F	rødt	..	..	38	..	N 52 21,5 V 6 9,2	..	Skibet sort m. hvid Stribe og 3 Master	2 $\frac{1}{2}$ Kvartmiil Øst for Lucifer Shoal paa 20 Favnes Dybde L. V. Sp. T. En rød Tønde er udlagt ved Fyrskibet, for at betegne dets Plads naar det drives fra Station.
Frankrig	Kanalen	Forandring af Pt. Berck Fyr	B.	B. hvert 6 Sec.	..	..	..	2 $\frac{1}{2}$	N 50 24 Ø 1 33,5	..	..	Fyret var hidtil et fast Fyr, For- andringen vil foregaae i Juli 1868.
Portugal	Tajofflodens Munding	Nyt Fyr paa Fort St. Martha ved Cascaes	F.	rødt	Lds.	4de	50	1 $\frac{1}{4}$	N 38 41 V 9 27	64	4kant. hvidt med blaat Belte	tændt 1 Marts 1868; ved at holde dette Fyrtaarn overet med Guia Fyr, passeres lige i det nordlige Løb af Tajoffloden, »Corridoren« kaldet, i 6 til 10 Favnes Dybde.	
Spanien	Middelhavet, Majorka	Forandring af Fyret ved Palmas Havn	F.	rødt	Sp.	..	34	$\frac{1}{2}$	N 39 34 Ø 2 40,9	..	Skant. graat med hvid Basis	Fyret var hidtil hvidt.	
N-Afrika	Middelhavet	Nyt Fyr ved Orans Havn	F.	hvidt	..	..	104	1 $\frac{1}{4}$	N 35 44 V 0 41	10	..	holdt overet med det ældre røde Fyr leder dette ind i Havnen mellem den ny Havne- dæmning og Grundene NØ for P. Sn. Theresa.
do.	do.	Nye Fyr ved Algiers Havn	1)	F.	rødt	Sp.	4de	38	N 36 47 Ø 3 4,6	}	}	istedetfor de tidligere Fyr af samme Farver.	
		2)	F.	grønt	Sp.	4de	38	..	N 36 46,9 Ø 3 4,4				

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	
Italien	Adriaterhavet	Nyt Fyr ved Manfredonia	FB.	B. hver Min.	Lds.	4de	64	3½	N 41 37,9 Ø 15 55,7	..	Skant. Taarn over et gult Huus	240 Alen fra Enden af Havnemolen, tændt 18 Marts 1868.	
Malta	Middelhavet	Fyret paa Delamare Pt.	F.	rødt	..	..	..	..	N 35 49,5 Ø 14 34	..	..	er slukket fra 1 April omtrent 2 Maaneder formedelst Repa- ration.
Syrien	do.	Forandring af Tripoli Fyr	F.	rødt	..	..	..	..	N 34 30 Ø 34 45	..	..	dette Fyr (paa Ramkine Øen) var før hvidt
Tyrkiet	Bosphorus	Flydefyr	..	..	..	..	..	..	N 41 26 Ø 29 16	..	..	paatænkt udlagt formeentligt til September, i NNØ 3¼ Mill fra det østlige Indløb til Strædet
do.	Sortehav	Fyrtaarnet ved Kili	..	..	..	..	..	..	N 41 10 Ø 29 38,2	..	..	er malet med hvid-rød Farve; her er oprettet en Redningsstation.
do.	do.	Fyrtaarnet ved Kara Burnu	..	..	..	..	..	..	N 41 19,3 Ø 28 41	..	..	er malet med røde og hvide Belter.
Rusland	do. Odessas Havn	Fyr paa Mili- tair Molen (Richelienski)	F.	hvidt	Lds.	4de	30	1½	..	..	Jern, hvidt	..
do.	do.	Fyr paa Qvarantaine Molen	2 F.	røde	..	..	..	..	..	..	verti- kalt paa en Mast	provisoriske Fyr paa Grund af Ar- bejder ved Molens Forlængelse.
do.	Sortehav Dnieper Floden	Nyt Fyr ved Potemkins Høj (Souvo- roski)	F.	hvidt	Sp.	..	140	4½	N 46 37,5 Ø 31 40	..	..	mellem Bankerne ved Kinburn og Berezan; lyser fra S 11° V til S 48° V (retv.). (Misv. i 1868 = 4° 25' V).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form	
Rusland	Sortehav, Dnieper Floden	Flydefyret ved Kinburn	F.	hvidt	flyttes nærmere Adjigol Banken, viser fremtidigt kun 1 Fyr.
do.	do.	Fyrene ved Berezan	78	..	990 Alen i S 54° 50' Ø (retv.) fra hinanden	flyttede og forhøiede, de angive det rette Løb i Floden.
N-Amerika (Britisk)	Fundy Bay	Nyt Blinkfyr ved C. St. Mary	B. hver ½ Min.	rødt og hvidt afvex- lende	..	..	97	..	N 44 5 V 66 10,5	44	Skant., hvidt	paa Østsiden af Indløbet til St. Mary Bay.
do.	Ny Skotland	Nyt Fyr paa Mosher Ø	F.	rødt	..	..	53	..	N 44 12 V 66 18	25	4kant., hvidt	paa Vestsiden af Indløbet til la Have Floden — SØ-Enden af Mosher Ø.
do.	St. Margarethe Bay	Nyt Fyr paa Peggys Pynt	F.	rødt	..	..	63	..	N 44 29 V 63 57	25	do.	paa Østsiden af Indløbet til Bugten.
do.	St. Georgs Bay	Nyt Fyr paa Pomquet Ø	F.	rødt	..	..	48	..	N 45 38 V 61 49	22	do.	paa Nordøstenden af Pomquet Ø nær Antigonish.
do.	Northumber- land Stræde	Nyt Blinkfyr paa Carribou Ø	B. hver Min.	hvidt	..	..	34	..	N 45 44 V 62 46	25	do.	..
do.	C. Breton Ø	Nyt Fyr paa Blackrock Pynt	F.	hvidt	..	..	44	..	N 46 19 V 60 24	22	do.	paa Sydsiden af Indløbet til Big Bras d'Or.
do.	Prinds Edwards Ø, Georgetown	Nyt Fyr paa St. Andrews Pynt	F.	hvidt	Sp.	..	35	2	N 46 10 V 62 31	20	rødt- og hvidt- stribet	tændt 20 April 1868.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	o Dec.	i Fod	Høide	Farve, Form	
N-Amerika (Forenede Stater)	Indløbet til New York	Flytning af Sandy Hook Baake-Fyr	F.	hvidt	Lds.	4de	32	2 $\frac{1}{4}$	...	...	...	hvidt Huus	staaer i Linie med det store Fyr paa Sandy Hook og Østbaaken som før, men nu 410 Alen nær- mere Hook Pynt.
do.	C. Fear Floden, N-Carolina	Horseshoe Bank Flydefyr	F.	hvidt	..	..	..	..	N 33 56,3	..	..	..	er slukket indtil videre.
do.	St. Helena Sund, S-Caro- lina	Nyt Fyr paa Combahee Bank	F.	hvidt	..	5te	..	2 $\frac{3}{4}$	..	..	..	hvidt paa røde Pæle	Jernstativ paa Østenden af Banken — herved en Klokke, der lyder hver 10 Sec. i Taage.
do.	Doboy Inlet, Georgia	Fyr paa Sapelo Island .. 1)	FB.	Bl. hver 2 Min.	Lds.	4de	72	3 $\frac{1}{2}$	N 31 23,4	77	..	..	det mindre Fyr staaer 320 Alen hvidt- stribet brunt Stativ paa sorte Pæle
		2)	F.	hvidt	Lds.	6te	..	2 $\frac{1}{2}$	V 81 16,9	45		paa Sydenden af Revet.
do.	Matagorda Bay, Texas	Nyt Fyr paa Halfmoon Rev	F.	rødt	Lds.	6te	33	1 $\frac{1}{2}$	..	..	..	hvidt paa sorte Pæle	
Bahama Øerne	Crooked Island, SØ-Passage	Nyt Fyr paa Castle Island	F.	hvidt	Lds.	2den	119	4 $\frac{1}{4}$	N 22 6,7	106	..	hvidt med 3 røde Belter	paa SV-Pynten af Øen, tændes 1 Juni 1868.
Vestindien	Honduras Bugten	Nye Fyr paa Bøkel Kay- Belize .. 1)	2 F.	hvidt	Lds.	..	52	1 $\frac{3}{4}$	N 17 8,8	..	..	..	Fyrene ere horisontalt anbragte paa Raanen af en hvid Mast og opførte for at lede ind i Half- moon Channel, det bedste Ind- løb til Belizes Havn.
		2)	..	rødt	..	..	..	..	V 87 56,4	..	..	..

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	o Dec.	i Fod	Høide	Farve, Form	
Guyana	Berbice Floden	Flydefyr	F.	hvidt	..	..	..	2 $\frac{1}{2}$	N 6 29,2	..	Skibet rødt med 1 Mast	er flyttet og ligger nu i N 31° Ø 2 $\frac{1}{4}$ Miil fra St. Andrews Pynt paa 21 Fods Dybde L. V. Sp. T.
Afrika, Ø-Kyst	Røde Hav	Fyrskib ved 7 Favne Banken	F.	hvidt	..	..	30	2 $\frac{1}{4}$	N 14 53,5	..	..	dette og de 2 næstfølgende Fyr imellem Øen Perim og Annesley Bay i Rødhav ere temporairt anbragte.
do.	do.	Fyr paa Ad- juce Island	F.	hvidt	..	..	60	4 $\frac{1}{2}$	N 15 14,5	..	..	SØ t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø, 8 $\frac{3}{4}$ Miil fra Fore- gaende.
do.	do.	Fyr paa Øst Asarka Island	F.	hvidt	..	..	38	3	N 15 31	..	..	SØ, 6 $\frac{3}{4}$ Miil fra Adjuce Fyr. (Misv. 4° V i 1868).
Ostindien	Malabar Kysten	Nyt Fyr ved Cochin	F.	hvidt	Lds.	4de	93	3 $\frac{1}{2}$	N 9 57,8	87	hvidt	Fyret, der før vistes fra Flagstangen her, er nedlagt. Den bedste Ankerplads paa Cochin Red er med Fyrtaarnet fra Ø $\frac{3}{4}$ N til Ø t. S i c. $\frac{1}{2}$ Miils Afstand; 6 Favne, blød Bund. (Misv. = 0° i 1868).	
S-Amerika, Chili	Store Ocean	Nyt Fyr paa Caldera Pynt	FB.	B. hver 1 $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	4de	120	3 $\frac{3}{4}$	S 27 3	41	4kant, hvidt	paa Vestsiden af Indløbet til Port Caldera — fra Fyrtaarnet peiles Cabeza de Vaca i N $\frac{3}{4}$ V 3 Miil og Morro Pynt i SV $\frac{1}{3}$ S 1 $\frac{1}{2}$ Miil. (Misv. 13° 50' i 1868).	

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, Frederikshavns Red	Sydenden af Laurs Rev	Vager med rød Stage og 1 Kost	.....	4½ Favne	3400 Alen i SØ ¼ Ø fra Frederikshavns Fyr	Vageren for det nordfor liggende Brune Rev har nu faaet 2 Koste.
do.	Kattegattet, SØ for Læsø	.....	Vraget	.....	.....	½ Mil S for Kobber- grunden	er nu bortdrevet og Mærket bort- taget (see forr. Hefte).
do.	Kattegattet, Læsø Østside	Stage med grønt Flag	paa et Vrag	.....	2 Favne	Byrum Kirke i V t. N. Knallens Vager i NØ	Stagen er 10 Fod over Vandet.
do.	Kattegattet, Læsø Nordside	do.	do.	.....	2½ -	Syrodde i S, Jegens Odde i V t. S	do. do.
do.	Kattegattet, udfor Grenaa	do.	do.	.....	10 -	Arnkile Skov i SV t. V. Fornæs Fyrtaarn i NV t. V	Flaget 14 Fod over Vandet.
do.	Sundet, Kongedybet	grøn Bøie	udlagt tæt øst for nedsænkede Maskiner	6 à 9 Fod	4½ -	500 Alen i NØ for Mellemfortet	foreløbigt udlagt; optages i Efter- sommeren.
do.	do.	2 grønne Bøier mrk. Vrag	over Beton- blokkene	.....	.....	paa Østs. af Mellem- fortet	indtages om Vinteren.
do.	do.	2 do. do.	istedetfor de hidtil her staa- ende Vagere	.....	.....	rundt om Prøve- steens Vrag	do
do.	Drogden	grøn Bøie	for en Steen	19½ Fod	.....	Petri og Frue Kirker over Huset nordfor Krudttaarnet S for Kastrup, i N 43° V og Dragør vestre Pille over Lunde- gaarden i S 59° V (alt retv.)	Stenen ligger omtrent i: N. Br. 55° 36' 20" Ø. Lgd. 12° 42' paa ⅓ af Løbets Brede nærmere Amager end Saltholm.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Præstøfjord	Riisprik	paa Sydsiden af Løbet til Præstø	.....	10 Fod	Mærkekosten p. Fedet til Nordkanten af Nørre Smidstrup, og en eenlig Pæl paa Rønneklint Jord til Østkanten af Rønne- klint Batteri	Endvidere blive 2 Riisprikker paa Nordsiden af Løbet indenfor Sand- kosten forandrede til Halmprikker, saaledes at alle Prikker paa Nordsiden betegnes med Halm.
do.	Ulfesund	Baaken paa	Tærø	.....	.....	N. Br. 54° 57' 4 Ø. Lgd. 12° 6'	Stativet paa denne Baake, som holdes lidt N for Bogø Kirke for at lede gennem Sundet, er nu blevet beklædt med Brædder, for at gjøres kjendeligere.
Sverrig	Bottniske Bugt	Signal- baaker med Tønder paa Toppen	.....	.....	.....	paa forskellige Sted- der langs Norrlands Vest- og Norrbot- tens Kyster	ere foreløbigt opsatte til Brug ved Triangel-Maaling.
Danmark, V-Kyst	Agger Kanal	Lodsgalliot og Baaker	.....	.....	.....	ere flyttede circa 3500 Alen	sydligere i Tyborøn Kanal, see A.
do.	Tyborøn Kanal	Dybden paa	Havrevlen Mellemgr. Fjordgrund.	6½ Fod 7 - 7½ -	.....	.....	i Mai 1868.
Hamborg	Norder-Elben	Bygnings- arbeider	paa en Jern- banebro	.....	.....	mellem Feddel og Entenwerder, SV for Hamborg	paa de 2de Bropiller under Bygning, som om Dagen ere kjendelige ved opstillede Maskiner, bliver om Natten tændt Lygter med hvidt Lys.
Neder- landene	Nordsøen	Løbet NØ	for Ameland	.....	.....	.....	tilsandes stedse mere og har nu kun 6 Fods Dybde med dagligt Lavvande.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England	Humberfloden	rød Tønde	paa Rosse Spit	.....	4 Favne	N. Br. 53° 29',7 Ø. Lgd. 0° 16',7 Donna Nook Baake i V t. N, 4,7 Kvm., Spurn Fyr i NNV ½ V, 7½ Kvm. og Spurn Fyrskib i N ¼ V, 4,6 Kvm.	Skibet Yarboroughs Vrag, som laa i Nærheden heraf, er nu bort- taget tilligemed Vragtønden, der var udlagt for det.
do.	Downs	Forandret Plads	af Bunt Head Tønde	.....	5½ -	Upper Deal Mølle i V, Ramsgate Fyr i N ½ Ø over St. Georgs Kirke — Gull Fyrskib i NNØ ¼ Ø. 2 ⅞ Kvm., S. Sand Head Fyrskib i SSV, 3 ⅞ Kvm. og S. Brake Bøe i N ¾ V, 1 ¼ Kvm.	paa Grund af at Bunt Head Banke har flyttet sig sydefter. (Misv. = 20° V i 1868).
do.	do.	Forandret Plads	af Deal Bank Tønde	.....	4 -	S-Enden af Deal Hospital til Upper Deal Mølle i V t. S, Upper Deal Kirke netop S for Tids- ballon Taarnet i V ¼ N, Woodnesbo- rough Kirke fri af Nordenden af Deal Terrasse i NV lidt nordlig	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed.	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	hvor Mærket ligger	paa Grund, Vrag		
England*), S-Kyst	Needles Chann.	rød Tønde for	SV-Shingles	.....	.....	bliver fra 1 Oct. 1868	malet rød- og hvidtærnet.
	do.	sort- og hvid- str. Tønde for	Elbow	.....	.....	do.	do. rød- og hvidstribet.
	do.	rød- og hvid- tærnet Tønde for	NØ-Shingles	.....	.....	do.	do. rød- og hvidringet.
	do.	sort Tønde for	Warden- Ledge	.....	.....	do.	do. rød.
	Solent Channel	hvid do. -	Black Rock	.....	.....	do.	do. rød.
	do.	rød do. -	Lymington- Spit	.....	.....	do.	do. rød- og hvidtærnet.
	do.	hvid do. -	Hampstead Ledge	.....	.....	do.	do. rød.
	do.	hvid do. -	Saltmead	.....	.....	do.	do. rød.
	do.	sort do. -	Lepe Middle	.....	.....	do.	do. rød- og hvidstribet.
	do.	hvid do. -	Gurnet- Ledge	.....	.....	do.	do. rød.
	do.	sort- og hvid- tærnet Tønde for	Thorn Knoll	.....	.....	do.	do. rød- og hvidringet.
	do.	rød Tønde for	V-Bramble	.....	.....	do.	do. rød- og hvidtærnet (med Kurv).
	do.	hvid do. -	Prince Con- sort	.....	.....	do.	do. rød.
	do.	sort do. -	Calshot Spit	.....	.....	do.	do. rød- og hvidtærnet.
	do.	hvid do. -	Old Castle	.....	.....	do.	do. rød.

*) Dette Farvands Afmærkning er fra Marinens overgaaet til Trinity Houses Bestyrelse og Betøendingen er forandret ifølge den Vedtægt, som Trinity House har antaget siden 1860 — saaledes at Styrbords Side af Farvandet ved Indløb mærkes enten med sorte eller røde, og Bagbord Side med sort- eller rødtærnede eller stribede Tønder; Middelgrunde mærkes med sorte eller røde Tønder med hvide Ringe; kun een Farve, sort eller rødt, bruges i samme Løb; blive Topmærker nødvendige, ville StyrbordSide faa Balloner, Bagbord Side Kurve og Middelgrunde trekantede eller fiirkantede Topmærker.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England, S-Kyst	Solent Channel	sort- og hvidtærnet Tønde for	NØ-Bramble			bliver fra 1 Oct. 1868 — kaldes fremtidig: »Hill-Head».	malet rød.
	do.	hvid Tønde for	Ø-Bramble			bliver fra 1 Oct. 1868 flyttes 9 Kbl. i SØ t. Ø	do. rød- og hvidstribet.
	do.	sort do. -	V-Middle			bliver fra 1 Oct. 1868	do. rød- og hvidringet.
	do.	sort do. -	Ø-Middle			do.	do. do. (Spidstønde).
	do.	hvid do. -	Peel Bank			do.	do. rød.
	do.	hvid do. -	V-Sturbridge			do.	do. sort- og hvidringet.
	do.	hvid do. -	Ø-Sturbr.			do.	do. do. (Spidstønde).
	do.	rød- og hvidtærnet Tønde for	Sand-Head			do.	do. sort- og hvidtærnet.
	Indløbet t. Spithead, Vests.	sort Tønde for	SØ-Princess			do.	do. sort- og hvidringet (m. Kurv).
	do.	hvid do. -	NV- do.			flyttes 4 Kbl. i SØ	
	do.	sort do. -	Bembridge			bliver fra 1 Oct. 1868	do. sort- og hvidstribet.
	do.	rød do. -	Nab Rock			do.	do. sort- og hvidtærnet.
	do.	hvid do. -	Nomansland			do.	do. sort- og hvidringet.
	do., Østs.	rød- og hvidringet Tønde for	Shelly			do.	borttaget.
do.	sort Tønde med Kugle for	Eastborough-Head			do.	malet sort.	
do.	sort- og hvidstribet Tønde for	Ower Middle			do.	do. sort- og hvidtærnet (m. Kurv)	
do.	rød do. -	Pullar			do.	do. sort- og hvidstribet.	
Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England, S-Kyst	Indløbet t. Spithead, Østs.	sort- og hvidtærnet Tønde for	Street			bliver fra 1 Oct. 1868	malet sort (Spidstønde).
	do.	rød Tønde for	Bullock Patch			do.	do. sort.
	do.	sort do. -	Horse			do.	borttaget.
	do.	hvid do. -	Boyne's Vrag			do.	malet grøn.
do.	Portsmouth Havn	Tønderne	p. Styrbords Side			ved Indgang i Havnen	males fra 1 Oct. 1868 sorte.
	do.	do.	Bagbords Side			do. do.	males fra 1 Oct. 1868 tærnedede, sorte og hvide.
do.	Portsmouth Red	den ydre røde	Swashway Baake er flyttet 24 Al. i NNV			paa Southsea Klint	bruges nu istedetfor Strandvægterens Flagstang, der er borttaget, til ledende Mærke, ved at holdes til Fitzclarences Monument i N $\frac{3}{4}$ Ø.
	do.	den indresorte	Swashway Baake er malet med en hvid lodret Stribe i Midten			paa Southsea Fælled	holdes overeet med Foregaaende og leder i Ø t. N $\frac{1}{2}$ N over Swashway.
do.	Kanalen, Øen Wight	Taagesignal	ved St. Catharine Fyrtaarn			N. Br. 50° 34',5 V. Lgd. 1° 17',8	ved Lyd af et Horn i 5 Sec. med 15 Sec.s Mellemrum. Hornets Munding er 80 Fod over Høivande, og det dreies i en Bue af 215° fra Ø $\frac{3}{4}$ S rundt S til NV.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Navn	Slags	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England, S-Kyst	Falmouth Havn	sort- og hvid- tærnet Tønde	paa Governor Rock	15 Fod	Østenden af Falmouth Dock Breakwater til Molen ved Flushing i NV $\frac{1}{2}$ N og Black Rock Baake i S $\frac{1}{4}$ Ø $\frac{1}{2}$ Kvm.	Tønden ligger c. 86 Alen Ø t. S fra Governor Rock. Misv. 22 $\frac{1}{2}$ ° V i 1868.
do. V-Kyst	Milford Havn	rød- og hvid- stribet Tønde	paa 2 Favne Pladen	Vestsiden af den øst- lige Kanal til Mil- ford Havn	den Tønde som nu ligger paa Hugo Banken inddrages. Samtidigt med disse For- andringer vises en Stribe grønt Lys mellem Peilingerne ØSØ og Ø t. S fra Avon Fyr til Ledning for Indseiling om Natten.
do.	Scarweather Sand	sort Tønde	paa Scar- weather Middle	.....	.....	Nordsiden af Banken
do.	do.	sort- og hvid- tærnet Tønde	p. Hugo Bank	.....	.....	Syds. af Hugo Banken
do.	do.	sort Spids- tønde	p. Hugo Sand	.....	.....	NØ for Grundten
do.	Nash Sand	rød- og hvid- stribet Tønde	kaldet Nash- swatchway	.....	.....	flyttes 1 Kvm. i V
do.	do.	rød- og hvid- tærnet Tønde	kaldet Nash- middle	.....	.....	udlægges S for Nash- Middle
do.	Kings Road	rød- og hvid- stribet Tønde	kaldet New- come	.....	.....	V-Enden af Newcome Banke
do.	do.	rød Spids- tønde	kaldet Firefly	.....	.....	N for Firefly Rock
do.	do.	rød Tønde	— Flatness	.....	.....	N for Flatness Rock
do.	do.	rød- og hvid- tærnet Tønde	— Cockburn	.....	.....	.....

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Irland, Ø-Kyst	Irske Hav	Nordenden	af Burford Banken	.....	.....	v. Indløbet til Dublin	strækker sig nu nordligere ud end angivet i Kaartet, saa at Tønden, der er udlagt for Banken, maa holdes vel fri.
do. S-Kyst	Cork's Havn	Vrag ved	Daunts Rock	tørt med L. V.	.....	NV $\frac{1}{2}$ V 100 Favne fra den sorte Tønde	dette Mærke vil lede fri mellem Artha Klippen og Diget ud fra Socoo.
Frankrig, V-Kyst	Bugten ved St. Jean de Luz	Klippe kaldet	Artha	tørt med L. V.	.....	Bjerget Eshaura hol- des i S 39° Ø (retv.) mellem 2 Flag paa et Huus i St. Jean de Luz	
Spanien	Middelhavet, Cartagena Bugten	Havnedæm- ninger i Bygning paa	Havnens Vests.	.....	.....	i SØ til c. 280 Alen fra Navidad Pynt	heraf er 30 Alen fuldendt.
do.	do.	do.	do. Østside	.....	.....	i VNV fra St. Lean- dro Batteri til Laja Klippen i c. 1200 Alens Længde	herover vil dog i 1868 endnu være en Dybde af 18 Fod.
do.	Tarragona	hvid- og rød- stribet Tønde	i Havnen	.....	.....	for Enden af den ny Molebygning	5 Bøier indenfor denne, betegne Molens Retning.
do.	Valencia	ny Banke	ved den østlige Havnemole	7 Fod	.....	c. 80 Alen i N 28° V retv. fra Molen	en Bøie er udlagt paa det grundeste Sted af Banken.
Siilien	Catantias Havn	ny Banke	.....	5 Fod	.....	32 Alen ud for det røde Havnefy	dannet ved de sidste Vinterstorme af Havnemolens Ruiner.
Nord-Afrika	Algiers Havn	Klokkebøie	ud for Nord- molen	.....	.....	c. 320 Alen fra En- den af Molens Ny- bygning	Tønden holdes om Styrbord ved Indseilingen i Havnen. Bøien flyttes ud eftersom Molen for- lægges.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Høide		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.	
		Slags	Navn	over Grund	hvor Mærket ligger			
Tyrkiet	Indløbet til Bosphorus (europæiske Kyst)	rød- og hvid- horizontal- stribet Baake	Chesmedjik Pynt	40 Fod	5½ Kvm. V for Kara Burnu Fyr	Baakerne paa den europæiske Side ere betegnede med en eller flere rødstribede Tre- kanter (Kegler) som Top- mærke.	
			Derkos Burnu	40 -	.....	3 Kvm. V. for Kara Burnu Fyr	
			Kuduz	.....	.....	17 Kvm. V for Rumeli Fyr
			Ak Bunar	40 Fod	.....	14 do. do.	
			Agadjli	38 -	.....	10 do. do.	
			Hissarkajasi	44 -	.....	6 do. do.	
			Kilios	48 -	.....	3¾ do. do.	
	Vouzoun	48 -	.....	2 do. do.			
	Indløbet til Bosphorus (asiatiske Kyst)	rød Baake	Magra Burnu	38 -	5 do. V for Kili Fyr		Baakerne paa den asiatiske Side af Strædet ere betegnede med en eller flere røde Kugler paa Toppen. Redningsstationer ere opret- tede ved flere af disse Baaker paa begge Sider.
			Aladjali	38 -	.....	13 do. Ø for Anatoli Fyr	
			Kara Burnu	40 -	.....	10 do. do.	
			Adadjiklar	48 -	.....	6½ do. do.	
			Kelagra Burnu	38 -	.....	4¾ do. do.	
Elmaz Tabia			48 -	.....	3 do. do.		
Aguil Atti	28 -	.....	1¾ do. do.				
Joun Burnu	28 -	.....	¾ do. do.				
Rusland	Sorte Hav, Dnieper-Floden	sortJerntønde	for Kinburn Sand	paa Fyrskibets tid- ligere Plads	dette er flyttet (see A).	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Navn	Slags	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
N-Amerika, Canada	St. Lawrents- floden	Signal ved Kanonskud, der	affyres hvert Minut	.....	.....	fra Pt. des Monts	i Uveir, Taage og Snefog.
N-Amerika, Forenede Stater	Indløbet til New York	Taaesignal	ved Klokke	.....	.....	paa Sandy Hook	forandres til stærk Piben af 10 Sec.s Varighed hvert Minut.
Afrika, Ø-Kyst	Røde Hav	rød Tønde med Stang	ved Ras Shucklis	.....	10 Favne	1½ Mil NV fra Ras Shucklis	disse Tønder ere kun fore- løbigt udlagte (see A). (Misv. i 1868 = 4° V).
			NV for Fyr- skibet paa 7 Favne Banken	.....	5 -	N. Br. 14° 59',3 Ø.Lgd. 41° 4'	
			N-Enden af en Banke mell. Hotha og Hurtov Pynt	.....	.....	i NØ t. Ø ½ Ø ¾ Mil fra Hotha Pynt	
Ostindien	Bugten v. Siam	Rev	.....	11 Fod	.....	N. Br. 10° 42' Ø.Lgd. 102° 35'	c. 3½ Mil fra Condor Rock.
China, Ø-Kyst	.....	Rev	.....	.....	.....	Ø og SØ fra House Hill	Løbet mellem Kysten og Lomtia er ikke som hidtil antaget, fri for Grunde.
Japan	Tsugar Strædet	Klippen	Singapur Rock	6 Fod	.....	N. t. Ø ¾ Ø fra Midten fra Low Island	Grunden har kun 9 til 12 Fods Udstrækning, rundt om den er 13 til 20 Favne i ½ Kbl.s Af- stand, undtagen mod Low Island. (Misv. 2° 40' V i 1868).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Viti Øerne	Store Ocean	Revet	Frost	.....	.....	S. Br. 17° 24' 5 Ø. Lgd. 179° 21'	c. 7 Kvm. i V 20° 25' N (retv.) fra den vestlige Ende af Øen Mango. skal være 2 à 3 Kvm. Ø for den Plads, der er angivet i Kaartet.
do.	do.	do.	Morse	.....	.....	.....
do.	do.	Koralrev	V for Ovalau	.....	.....	i Ø 1° N (retv.) 1 Kvm. fra Nordpynten af Moturiki.	
do.	do.	2 Koralrev	ved Øen Le- leuvia	.....	.....	i N og NN (retv.) c. ½ Kvm. fra Øen	(Misv. 10° Ø i 1868).
do.	do.	Klippe	.....	.....	.....	S. Br. 17° 49' 5 V. Lgd. 179° 2' 5	
do.	do.	do.	.....	.....	.....	S. Br. 18° 24' V. Lgd. 179° 34'	
do.	do.	Grund	.....	2 Favne	.....	S. Br. 16° 7' 5 V. Lgd. 179° 43' 5	

Officielle Meddelelser.

1868.

7 Marts.

Allerh. Resol. I Henhold til Loven af 21de Juni 1856 tillægges efternævnte Officerer følgende aarlige Gager, nemlig Orlogscapitain O. C. Pedersen 2,500 Rd., Capitainlieutenanterne J. S. C. Albeck og E. Duntzfelt 1,500 Rd., samt Lieutenanterne S. J. Paulsen, G. V. C. J. Bardenfleth, O. Baron Güldenchrone og C. O. E. Normann 550 Rd., for Lieutenant Güldenchrones Vedkommende dog først fra den Tid han igjen indtræder i Numer og Gage.

Lieutenant Wandel beordret at forrette Tjeneste 12 Marts. ved Søkortarchivet, og Lieutenant Tegner at forrette Tjeneste ved Søetatens Hverving.

Orlogscapitain P. Wulff, Directeuren for Søartilleriet og Lieutenant N. Jacobsen beordrede at anstille Forsøg ved de Castonske Natsignaler.

Lieutenanterne N. Jacobsen, A. Müller og Dreyer 21 Marts. beordrede at forblive til Tjeneste ved Søartilleriet, for at forrette Tjeneste ved Exerceerskolen for Søværnepligtige.

Tegning til en Mastekran paa Orlogsværftet appro- 25 Marts. beret.

Resolveret, at Marinens Vagtstation paa Batteriet 25 Marts. Trekroner inddrages den 1ste April d. A.

Lieutenant de Coninck beordret at forrette Adju- 25 Marts. tanttjeneste hos Flaadeinspecteuren.

- 28 Marts. Lieutenant Schiwe beordret at fratræde Tjeneste ved Søartilleriet.
- 1 April. Capt. Lieut. J. Tuxen beordret at fungere som Meddommer ved Overgangsprøven iaar paa Søcadetacademiet.
- 4 April. Allerh. Resol., Cand. theol. Overlærer ved Søetatens Drengeskole T. F. Sommerfeldt beskikket til Katechet ved Bremerholms Menighed.
- 11 April. Lieutenant Buchwald beordret til Tjeneste ved Søcadetacademiet.
- 18 April. Allerh. Res., Generalinspecteur for Artilleriregimenterne og Artilleribataillonerne samt Chef for Artilleriets øvrige Afdelinger General de Jonquières udnævnes til Generalinspecteur over Søartilleriet.
- 18 April. Allerh. Res., Underdirecteur ved Orlogsværftet, Capitainlieutenant G. P. Schönheyder meddeles Orlogscapitains Character og Rang.
- 22 April. Resolveret, at der skal medgives de udrustede Skibe indtil Skonnerter et Badekar, hvor saadant ikke haves ombord.
- 22 April. Flaadeinspecteuren, Contre-Admiral van Dockum beordret at indtræde i Commissionen til at afgive Betænkning om Avancementer i Søofficeerscorpset, og Orlogscapitain Schultz at udtræde af bemeldte Commission.
- 22 April. Lieutenant P. Uldall beordret at fratræde Tjeneste ved Fyr og Vagervæsenet.
- 22 April. Lieutenant Sølling beordret at fratræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Orlogsværftets Equipage- og det derunder sorterende Takkelvæsen, og at forrette Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet.
- 24 April. Lov om Søværnets Ordning allerhøiest stadfæstet.
Mandskabets Udskrivning, Indkaldelse og Uddannelse.

§. 1.

Af det Mandskab, som paa den for Aaret afholdte Session er udskrevet som dygtigt til egentlig Krigstjeneste, indkaldes aarlig indtil 700 Mand til Uddannelse ved Søværnet. Desuden indkaldes aarlig omtrent 100 Mand af Militairarbejderclassen.

Mandskabet udskrives af alle Brigaderekredse (jfr. Lov om Hærens Ordning § 8).

§ 2.

Mandskabet indkaldes i et eller flere Hold, i Reglen i Begyndelsen af April og October.

Den første Uddannelse finder Sted i Land og varer indtil 2 Maaneder. Mandskabet fordeles derpaa til Tjeneste efter dets Brugbarhed saaledes, at der i enhver Afdeling findes saavidt muligt forholdsviis lige Mange, som kunne hjemsendes. Derefter forbliver til fortsat Tjeneste:

- a) Mindst 450 Mand, som uddannes videre i 6 Maaneder eller paa et Søtogt. Efter mindst 3 Maaneders Øvelse tilsøes kan 1 af 15 udtages for i den øvrige Tid, Togtet varer, at uddannes til ved senere Udcommando eller Indkaldelse sammen med hans Aargang at tjene som Underofficeer;
- b) 4 Elever til Forplejningscorpset, som uddannes videre i 6 Maaneder eller paa et Søtogt;
- c) 70 Haandværkere, som gjøre Tjeneste i indtil 12 Maaneder eller paa et Søtogt.

§ 3.

Af det befarne Mandskab indkaldes efter de i Værnepligtsloven givne Regler saa Mange, som behøves til Bemanningen af de Skibe, der ifølge § 4 aarligen skulle udrustes. Krigsskibenes Bemanning fastsættes ved et Regulativ.

§ 4.

Der foretages en aarlig Udrustning til Krigsskibe, beregnet paa en Udgift, der svarer til Skibsbesætninger af tilsammen omtrent 1,200 Mand i 6 Maaneder.

§ 5.

Ved senere Indkaldelser blive de yngre Aargange af det til Linien hørende Mandskab med samme Uddannelse at indkalde fremfor de ældre. Af samme Aargang indkaldes i Reglen Mandskabet med den kortere Uddannelse først.

Mandskabet vedbliver, efter at være gaaet over til Forstærkningen, at henhøre til Søværnet. Forstærkningen indkaldes efter Linien, og de yngre Aargange af den fremfor de ældre.

§ 6.

Naar Hjemsendelse finder Sted, bliver, saavidt det kan skee uden Skade for Tjenesten, det til samme Tjeneste indkaldte eller bestemte Mandskab at hjemsende først, som har gjort de fleste Togter eller tjent længst. Naar kun en Deel af det Mandskab, der er indkaldt eller bestemt til samme Tjeneste og har gjort Tjeneste i lige lang Tid, skal hjemsendes, bestemmes Ordensfølgen for Hjem-

24 April. sendelsen ved Lodtrækning. Bytning af de udtrukne Nummere er tilladt.

Flaadens Rammer.

§ 7.

Flaadens Personale bestaaer af et Officerscorps, et Artillericorps, et Matroscorps og en Værftsafdeling.

§ 8.

Flaadens Officerer deles ligesom Hærens i 4 Classer: Admiralsclassen, som svarer til Hærens Generalclassen, Commandeurclassen, som svarer til Hærens Oberstclassen, Capitainsclassen og Lieutenantsclassen. Lieutenantsclassen har 3 Grader, Premierlieutenanter, Secondlieutenanter og Reservelieutenanter.

§ 9.

Flaadens Underofficerer deles ligesom Hærens i 2 Classer, en 1ste Classe, svarende til Hærens Sergentsclassen, og en 2den Classe, svarende til Hærens Corporalsclassen.

Den 1ste Classe har 3 Grader, svarende til Stabssergent-, Oversergent- og Sergent-Graderne i Hæren.

I enhver af Classerne kan der være forskellige Tjenestestillinger. Benævnelsen for disse saavel som for Graderne fastsættes ved Kongelig Anordning.

Underofficerer af 2den Classe deeltage personlig i alt Arbejde.

§ 10.

Secondlieutenanter, Reservelieutenanter samt Underofficerer af 2den Classe kunne være til Tjeneste eller hjemsendte.

Reglerne for deres Indkaldelse i Tilfælde af Krigsberedskab fastsættes ved Kongelig Anordning.

§ 11.

Chefen for Officerscorpsen er Admiral.

Corpsen bestaaer foruden Chefen af:

15 Commandeurer,

34 Capitainer,

47 Premierlieutenanter,

et ubestemt Antal Secondlieutenanter, af hvilke indtil 20 kunne være til Tjeneste i Fredstid, Resten skal være hjemsendt,

et ubestemt Antal Reservelieutenanter.

En af ovenstaaende Officerer beordres i Fredstid til at forrette Adjutanttjeneste hos Kongen; derhos kan En beordres til at forrette Tjeneste som Kongens Jagtcapitain.

§ 12.

Chefen for Orlogsværftet er tillige Høistbefalende over Artillericorpsen, Matroscorpsen og Værftsafdelingen. Han er en til denne Tjeneste commanderet Officer af Officerscorpsen.

§ 13.

Ved Artillericorpsen haves:

1 Tøimester, Chef,

1 Undertøimester,

som ere til denne Tjeneste commanderede Officerer af Hæren eller Flaaden,

2 Tøihuuslieutenanter,

11 Underofficerer af 1ste Classes 1ste Grad,

30 — af 1ste — 2den —

62 — af 1ste — 3die —

og et ubestemt Antal Underofficerer af 2den Classe, af hvilke 30 skulle være til stadig Tjeneste i Fredstid, Resten er hjemsendt eller til midlertidig Tjeneste ombord i de udrustede Skibe.

Ved Corpsen haves desuden 1 fast Spillemand, som stilles lige med Underofficerer af 1ste Classes 1ste Grad.

§ 14.

Ved Matroscorpsen haves:

1 Equipagemester, Chef, som er en til denne Tjeneste commanderet Officer af Officerscorpsen,

2 Skippere,

9 Underofficerer af 1ste Classes 1ste Grad,

18 — af 1ste — 2den —,

48 — af 1ste — 3die —,

og et ubestemt Antal Underofficerer af 2den Classe, af hvilke 24 skulle være til stadig Tjeneste i Fredstid, Resten er hjemsendt eller til midlertidig Tjeneste ombord i de udrustede Skibe.

§ 15.

Til Værftsafdelingen hører:

a) et Haandværkscorps, bestaaende af:

1 Directeur for Skibsbyggeriet, Maskin- og Bygningsvæsenet, Chef,

2 Underdirecteurer,

18 Mestere,

6 Undermestere,

13 Mestersvende,

25 Qvarteermænd,

35 Formænd og indtil

440 menige Haandværkere;

Formændene deeltage personlig i Arbejdet;

b) et Værftscorps, bestaaende af:

1 Brandmester,

1 Justitssergent,

24 April.

8 Værftsunderofficerer og indtil

120 Værftsarbeidsmænd;

c) et Politicorps, bestaaende af:

1 Assistent og

20 Betjente;

d) et Contoirpersonale, bestaaende af:

1 Contoirchef,

1 Controlleur,

1 Hovedmagasinforvalter,

1 Bogholder,

1 Constructeur,

1 Underconstructeur,

3 Fuldmægtige,

1 Fabrikskriver,

15 Assistenten,

et ubestemt Antal Skrivere.

Til Tjeneste ved Værftsafdelingen commanderer desuden de dertil fornødne Officerer og Underofficerer af Officeerscorpset, Artillericorpset og Matroscorpset.

§ 16.

Chefen for Hærens Artilleri er Generalinspecteur over Sø-Artilleriet og leder, under vedkommende Ministers Overbestyrelse, Constructionen af en Deel af Flaadens Artilleri-Materiel og de dertil hørende Prøver og Forsøg. I Artilleri-Constructionskommissionen har Tøimesteren og 2 dertil af Ministeren beskikkede Søofficerer Sæde og Stemme.

Flaadens Underviisningsanstalter.

§ 17.

Flaadens Underviisningsanstalter ere: En Underofficersskole, en Officersskole og en Skibsbygningsskole.

§ 18.

Underofficersskolen deles i 2 Afdelinger. Underviisningen ordnes saaledes, at hver Afdeling kan være gennemgaaet i 3 Aar.

I den ældste Afdeling kunne foruden dem, der have gennemgaaet yngste Afdeling, tillige optages Søværnepligtige, der have gjort mindst 1 Togt til Orlogs.

Antallet af Elever i yngste Afdeling maa ikke overstige 24. Elevernes Antal i ældste Afdeling maa ikke overstige 36. Dog kunne disse Tal, dersom der findes et større Antal ledige Nummere i Underofficersclasserne, forhøies til 30 og 40.

Eleverne i begge Afdelinger have Ophold, Beklædning og Underviisning frit ved Skolen. Eleverne i ældste Classe ere tillige lønnede.

24 April.

§ 19.

Officeersskolen bestaaer af 2 Classer; Underviisningen i hver af dem varer 2 Aar.

Som Elever i yngste Classe optages unge Mænd, som enten have den Søfart, der udfordres til at opnaae Halvbefarehedsgraden, eller have tjent som Lærlinge efter det fyldte 14de Aar, som Menige eller som Underofficerer mindst 9 Maaneder til Orlogs, og fra denne Tjeneste medbringe gode Vidnesbyrd. De skulle serhos bestaae en Adgangsprøve, ved hvilken Fordringerne i det Hele stilles noget lavere end ved den almindelige Forberedelsesexamens høiere Grad (Bekjendtgjørelse af første August 1857 § 3).

Antallet af Elever i denne Classe maa ikke overstige 20. Underviisningen slutter med en Afgangsprøve, som tillige er Adgangsprøve for ældste Classe, og hvorved Eleverne foruden i Realfagene prøves i den hele Navigation, der fordres ved Styrmandsexamens to Afdelinger, Sømandskab og practisk Artilleri.

Det største Antal Cadetter i ældste Classe er 10. Kun de, som bestaae Classens Afgangsprøve, kunne i Fredstid udnævnes til Secondlieutenanter.

§ 20.

Lærerne ved Skolerne ere deels til denne Tjeneste commanderede Officerer, Officianter og Underofficerer, deels civile Lærere.

De nærmere Bestemmelser for Skolerne fastsættes ved Kongelig Anordning.

§ 21.

Elever og Cadetter øves og gjøre Tjeneste i Krigsskibene i Overensstemmelse med de Regulativer, som derom udfærdiges.

Ansættelse, Forfremmelse og Afgang af Flaadens Officerer, Contoirpersonale, Underofficerer, Haandværkere m. Fl.

§ 22.

Underofficerer af 2den Classe ansættes paa 1 Aar ad Gangen; den Underofficer af 2den Classe, som mod sit Ønske befales hjemsendt, kan forblive til Tjeneste og i Lønning, indtil 3 Maaneder ere forløbne, efterat det er meddeelt ham, at han vil blive hjemsendt. Underofficerer af 1ste Classe have fast Ansættelse og kunne kun afskediges med $\frac{1}{2}$ Aars Varsel. Antagelse og Hjemsendelse af Underofficerer af 2den Classe samt Forfremmelse til og Afskedigelse fra de forskjellige Grader i 1ste Underofficersklasse foretages af Chefen for Orlogsværftet, dog for Underofficerer af 1ste Classe, som have erhvervet Berettigelse til Pension efter Lov af 9de April 1851 § 1, samt Underofficerer af 2den Classe, hvis Tjenestetid ikke er udløben, kun med Ministeriets Samtykke. Chefen for Orlogsværftet

24 April. har ogsaa Myndighed til at forsætte Underofficerer fra et Corps til et andet.

Dog skulle ogsaa Skibscheferne paa et Orlogstogt, indenfor de Grændser, som bestemmes af Ministeren, kunne udnævne Menige til Underofficerer af 2den Classe. Disse, saavel som Skippere, der have gjort 1 Orlogstogt, og Styrmand, der have gjort 2 Orlogstogter, kunne ikke udsendes uden som Befalingsmænd.

Ved Skippere og Styrmand forstaaes her og i det Følgende kun de, der, i Henhold til §§ 5 og 6 i Lov af 19de Februar 1861, have Ret til Fart med større Skibe og paa længere Reiser.

Underofficerer af 1ste Classe vælges mellem Underofficerer af 2den Classe, hvad enten de ere til Tjeneste eller hjemsendte. Forfremmelse igjennem de forskellige Grader af 1ste Underofficersclasse skeer fra en Grad til den nærmest ovenfor liggende, ved Valg imellem dem, som have staaet mindst 2 Aar i Graden.

§ 23.

Hjemsendte Befalingsmænd af Flaaden have under samme Betingelser som hjemsendte Befalingsmænd af Hæren Krav paa Orlovspenge og lige med de nævnte Befalingsmænd fortrinlig Adgang til visse Embeder og Bestillinger under Finantsministeriet, som ved Kongelig Resolution af 29de September 1860 er hjemlet Reserveofficerer og Reserveunderofficerer, hvorhos der forbeholdes dem en fortrinlig Adgang til de i Resolutionen undtagne Stillinger under Toldvæsenet, hvortil der udfordres Sømandsdygtighed.

§ 24.

Ministeren kan udnævne et til Tjenestens Fornødenhed svarende Antal Reservelieutenanter, der vælges imellem Skippere og Styrmand, fortrinnsvis saadanne, som tidligere enten have gennemgaaet Officersskolens yngste Classe eller Underofficersskolens ældste Afdeling, eller have gjort et Orlogstogt og gennemgaaet en Skole i Vaabenøvelser.

En saadan Skole afholdes fremtidig for Skippere og Styrmand hver Vinter ved Orlogsværftet, saafremt et tilstrækkeligt Antal melder sig til Uddannelse. Elevernes Antal maa ikke overstige 20, og Ingen kan optages, som er over 28 Aar gammel. Disse Elever lønnes som Underofficerer af 2den Classe.

§ 25.

Til Secondlieutenanter udnævner Ministeren de Cadetter, som have bestaaet Afgangsprøven ved ældste Classe af Flaadens Officersskole og ønske at forblive i Tjenesten. Disse kunne i Reglen forblive mindst 2 Aar til Tjeneste. Secondlieutenanter antages ikke paa kortere Tid end 1 Aar ad Gangen. Den Secondlieutenant, som mod sit Ønske befales hjemsendt, kan forblive til Tjeneste og i

Lønning, indtil 3 Maaneder ere forløbne, efterat det er meddeelt 24 April. ham, at han vil blive hjemsendt.

Til Premierlieutenanter forfremmes Secondlieutenanter, der som saadanne have gjort mindst 2 Orlogstogter og ere vel anbefalede for deres practiske Tjeneste eller have gjort mindst 1 Orlogstogt og desuden have været Elever i Hærens Officersskoles ældste Afdeling eet Aar. Der skal aarlig finde mindst 2 Forfremmelser Sted til Premierlieutenant. Bevirket herved overtallige Premierlieutenantsnummere, bliver i det eller de følgende Aar, i hvilke et større Antal Pladser bliver ledigt, kun det nævnte Antal besat, indtil Tallet er bragt ned til det normerede.

§ 26.

Hjemsendte Secondlieutenanter og Underofficerer af 2den Classe, som have modtaget Orlovspenge, kunne i de første 3 Aar efter Hjemsendelsen ikke uden Ministerens Samtykke gaae i udenrigs Fart.

§ 27.

Ved Søværnet skeer Forfremmelsen fra Premierlieutenant til Capitain hver 3die Gang ved Valg, de øvrige Gange efter Aldersordenen imellem dem, som egne sig til Forfremmelse.

For at kunne forfremmes til Capitain efter Aldersordenen, maa en Lieutenant efter sin Udnævnelse til Secondlieutenant have faret tilsøes i tilsammen 7 Aar.

For at kunne forfremmes ved Valg, maa Lieutenanten efter sin Udnævnelse til Secondlieutenant have faret tilsøes i tilsammen 4 Aar.

Dog nedsættes den saaledes fordrede Tjenestetid tilsøes henholdsvis til 3½ og til 2 Aar for den Premierlieutenant, som har gennemgaaet den ældste Afdeling af Hærens Officersskole og derefter har gjort Tjeneste i henholdsvis 3 eller 2 Aar paa Orlogsværftet ved et af de tekniske Fag, eller i samme Tid været Lærer ved en af Hærens eller Flaadens høiere Underviisningsanstalter.

Ved Beregning af den til Forfremmelse fornødne Sætjeneste regnes Tjeneste tilsøes i Krigstid dobbelt.

§ 28.

For at kunne forfremmes til Commandeur maa en Capitain som saadan have gjort Tjeneste som Skibschef og tjent 4 Aar i Classen.

For at kunne forfremmes til Admiral, maa en Commandeur som saadan have gjort Tjeneste som Værftschef, Escadrechef, Flaadeinspecteur eller Skibschef.

Disse Forfremmelser skee alene efter Valg.

§ 29.

Officerer af Primierlieutenantsgraden og de 3 øverste Classer udnævnes af Kongen.

24 April.

§ 30.

Forfremmelseslister baade for Officerer og Underofficerer affattes efter endt Orlogstogt af vedkommende Skibs- eller Escadrechef. Ligeledes affatte Corpscheferne Forfremmelseslister for de Underofficerer, og Værftschefen for de Officerer, som i det sidst forløbene Aarj have gjort Tjeneste under deres Befaling. Den samlede Forfremmelsesliste affattes af et Forfremmelsesraad, der for Underofficererne bestaaer af vedkommende Corpschef, en Skipper, Tøihuuslieutenant eller Mester, samt en Underofficer, som hver Gang udnævnes af Værftschefen. For Officererne bestaaer Forfremmelsesraadet af Chefen for Søofficerscorpset og 2 Commandeurer, som ved Forfremmelse til Commandeur forstærkes med 2 Commandeurer og ved Forfremmelse til Capitain forstærkes med 2 Capitainer. Commandeurerne og Capitainerne i Raadet udnævnes af Ministeren. Hvert Aar afgaaer regelmæssigt en Commandeur og en Capitain fra Forfremmelsesraadet.

Ved hver Forfremmelse i Underofficersclassen vælger Værftschefen imellem de 3, som af Forfremmelsesraadet indstilles og som opfylde Betingelserne for Forfremmelse

Ved hver Forfremmelse efter Valg fra Capitain til Commandeur og fra Lieutenant til Capitain har Forfremmelsesraadet at gjøre begrundet Forslag til Ministeren om Tre, som det anseer fortrinnsvis skikkede blandt dem, der opfylde Betingelserne for Forfremmelse.

I Tilfælde af Meningsforskjel skeer Forslaget efter Fleertallets Beslutning. Ministeren indstiller den blandt de 3 af Raadet anbefalede, som han finder værdigst til Forfremmelse.

Ved en Premierlieutenants Forfremmelse til Capitain efter Aldersorden skal Raadet afgive begrundet Erklæring om, hvorvidt den Paagældende har opfyldt Betingelserne, for og ansees skikket til at forfremmes til Capitain.

§ 31.

Ingen kan forfremmes til Underofficer af 1ste Classe, naar han har fyldt sit 32te Aar.

Underofficerer og søfarende Maskinmestre, som have fyldt det 55de Aar, kunne forlange deres Afsked paa Grund af Alder med Pension efter Pensionsloven. Den Underofficer eller søfarende Maskinmester, der har naaet 60 Aars Alderen, bliver at afskedige med Pension i Løbet af 3 Maaneder efter naaet Aldersgrændse

Ingen Secondlieutenant kan forfremmes til Premierlieutenant, naar han har fyldt sit 32te Aar; ingen Premierlieutenant til Capitain, naar han har fyldt sit 42de Aar, ingen Capitain til Commandeur, naar han har fyldt sit 52de Aar.

24 April.

De Officerer af Premierlieutenantsgraden eller højere Classer, som paa Grund af denne Paragraphs Bestemmelser ikke længere kunne opnaae Forfremmelse, kunne forlange deres Afsked paa Grund af Alder med Pension efter Pensionsloven.

Den Premierlieutenant, der har naaet 45 Aars Alderen, den Capitain, der har naaet 55 Aars Alderen, den Commandeur, der har naaet 65 Aars Alderen, og den Admiral, der har naaet 70 Aars Alderen, bliver at afskedige med Pension. Afskedigelsen finder Sted i Løbet af 3 Maaneder efter naaet Aldersgrændse.

§ 32.

Directeuren, Underdirecteurerne, de i § 15 d førstnævnte 5 Contoirembdsmænd, Tøihuuslieutenanterne, Skipperne, Mestrene og Undermestrene have Kongelig Udnævnelse.

Det øvrige i § 15 nævnte Personale antages, forfremmes og afskediges af Chefen for Orlogsværftet.

§ 33.

Enhver Befalingsmand har den Tjenestealder i sin Grad eller Classe, som tilkommer ham ifølge den Dag, paa hvilken hans Udnævnelse er underskrevet. Ere flere udnævnte paa samme Dag, bestemmer Udnævnelsen deres Rækkefølge. Ingen kan erholde sin Tjenestealder beregnet fra en anden Dag end den, paa hvilken han er udnævnt.

§ 34.

Ingen Befalingsmand kan erholde nogen anden Character end den, som hans Grad eller Classe i Overensstemmelse med denne Lov medfører.

§ 36.

Befalingsmænd kunne erholde Orlov i indtil 12 Maaneder med Bibeholdelse af deres Gage, forsaavidt deres Tjeneste paa anden Maade kan besørjes uden Udgift for Statskassen og uden Skade for Flaaden. Kun hvor Omstændighederne særlig tale derfor, og saaledes navnlig, naar Officerer for deres militaire Uddannelses Skyld opholde sig udenfor Landet, kan en længere Orlov tilstaaes paa samme Vilkaar.

Orlov til Escadrechef gives af Kongen; Orlov til andre Officerer af Søværnet gives for 6 Maaneder eller derover af Kongen, for et mindre Tidsrum af Ministeren, som indenfor de af ham bestemte Grændser kan overdrage denne Myndighed til Chefen for Søofficerscorpset og Chefen for Orlogsværftet.

§ 36.

De Befalingsmænd, der efter egen Begjæring sættes udenfor Nummer uden Gage, bibeholde deres Aldersorden og Ret til ved forefaldende Tjenesteledighed atter at indtræde i deres Nummer i

24 April. den samme Grad; men de kunne ikke forfremmes, saalænge de staae udenfor Nummer, ikke heller, naar de have staaet udenfor Nummer over 3 Aar, førend 1 Aar er forløbet, efterat at de have tiltraadt deres Tjeneste.

Andragender om at sættes udenfor Nummer afgjøres af Kongen efter Ministerens Indstilling.

§ 37.

Enhver Befalingsmand, som har Orlov eller staaer udenfor Nummer, indtræder igjen i sit Nummer, naar Flaaden sættes paa Krigsfod.

§ 38.

I Krigstid bortfalder den sædvanlige Udfærdigelse af Forfremmelseslister, og den Besættelse af ledige Pladser, som skal skee ved Valg, foretages i Henhold til de Vidnesbyrd, som fra Escadrecheferne og Skibscheferne afgives om den af Befalingsmændene udviste Duelighed.

Forfremmelse finder kun Sted fra en Grad eller Classe til den derpaa følgende høiere; dog er det tilladt, at, ligesom Menige og Underofficerer kunne forfremmes til Reservelieutenanter, saaledes kunne ogsaa Menige og Underofficerer af 2den Classe strax forfremmes til Secondlieutenanter, Underofficerer af 1ste Classe og Reservelieutenanter til Premierlieutenanter. Den i §§ 25 og 27 for Forfremmelse til Premierlieutenant og Capitain stillede Betingelse, at have faret visse Togter eller visse Aar tilsøes, saavelsom den i § 36 indeholdte Bestemmelse, at Befalingsmænd, som have staaet udenfor Nummer over 3 Aar, ikke kunne forfremmes, førend 1 Aar er forløbet, efterat de have tiltraadt deres Tjeneste, bortfalder i Krigstid. Den for visse Forfremmelser i Fredstid stillede Betingelse, at have gennemgaaet nogle af Flaadens Underviisningsanstalter eller at have bestaaet visse Prøver ved disse, bortfalder. De for Fredstid fastsatte Aldersgrændser komme ikke i Betragtning.

§ 39.

I Tilfælde af Krig kan Kongen tillægge Escadrechefer og de disse underlagte Skibschefer Ret til undtagelsesviis og paa Grund af udmærket Tapperhed og Conduite ligeoverfor Fjenden at foretage Forfremmelser udover, hvad de for Fredstid i saa Henseende gjældende Bestemmelser hjemle dem. Antallet af de normerede Nummere maa dog derved ikke overskrides.

§ 40.

En Escadrechef har indenfor Omraadet af de under hans Befaling staaende Skibe den samme Myndighed til at forsætte Befalingsmænd, som i Fredstid er tillagt Ministeren.

§ 41.

I Tilfælde af Krigsberedskab eller Krig kan ingen Befalingsmand forlange at sættes udenfor Nummer eller begjære sin Afsked, fordi han har naaet den for Fredstid fastsatte Aldersgrændse, ligesom Ingen i Søværnet kan forlange sin Afsked paa Grund af, at hans Tjenestetid er udløben.

§ 42.

Flaadens Haandværkere deles i en Underofficers- og en Menigsclasse. Til Underofficersclassen henhøre de Haandværkere, som i § 15 findes opførte som Mestersvende og Quarteermand, Formænd, Justitssergent, Brandmester og Værftsunderofficerer. For disses Ansættelse, Forsættelse og Afskedigelse fastsættes det Fornødne ved Kongelig Anordning, i Lighed med de for andre Underofficerer ved Flaaden fastsatte Regler. For søfarende Maskin- Underofficerer gjælde de i § 31 for Underofficerer af 1ste Classe anførte Aldersgrændser.

§ 43.

De menige Haandværkere ere:

- a) udskrevne Værnepligtige, som, efter at være indkaldte og efter at have modtaget en kort første Uddannelse, gjøre Tjeneste i indtil 12 Maaneder eller paa et Søtogt (jfr. § 2);
- b) de i § 15 nævnte 440 Mænd, der saavelsom Værftsarbeidsmændene antages med eetaarige Contracter, ordnede saaledes, at omtrent en Fjerdedeel udløber hvert Fjerdingaar;
- c) Haandværkere, der antages med kort Opsigelse.

De under b og c. nævnte Haandværkere stilles ved almindelig Indkaldelse under de samme Vilkaar som andre Menige af deres Aargang.

Særlige Corps.

§ 44.

Auditeurcorpset og Lægecorpset ere fælles for Flaaden og Hæren.

§ 45.

Ved Flaadens Forpleiningscorps ere ansatte:

- 1 Overintendant,
- 2 Intendanten,
- indtil 25 Reserveintendanten og Underintendanten, af hvilke
- 3 Reserveintendanten og
- 3 Underintendanten skulle være til Tjeneste i Fredstid, Resten kan være hjemsendt eller til Tjeneste i udcommanderede Skibe.

Der antages aarlig 4 Elever ved Corpset (jfr. § 2). For disses Uddannelse saavelsom for Corpsets øvrige Stilling og Forhold gjælde iøvrigt de samme Regler, som i Loven om Hærens Ordning §§ 156—165 ere fastsatte for Hærens Forpleiningscorps.

24 April.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 46.

Ministeren bemyndiges til at træffe Foranstaltning til denne Lovs Gjennemførelse saavidt muligt i Løbet af 1 Aar. Skulde der vise sig Nødvendighed for i længere Tid at vedligeholde Tilstande, der afvige fra de i Loven bestemte, fastsættes det Fornødne herom ved Lov.

§ 47.

Den Officer, der for Tiden forretter Tjeneste som Jagtcapitain hos Kongen, stilles som Admiral med Hensyn til Anvendelsen af den fastsatte Aldersgrændse.

Indtil en Omordning af den bestaaende Navigationsexamen har fundet Sted, er den for Afgangen fastsatte Aldersgrændse ikke anvendelig paa Navigationsdirecteuren.

§ 48.

Denne Lov underkastes en almindelig Revision inden Udgangen af Finantsaaret 1872—73. Fører denne Revision ikke til en ny Lov, underkastes nærværende Lov en fornyet Revision inden Udlobet af ethvert følgende Finantsaar, saalænge indtil Revisionen fremkalder en anden Lov.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

- 25 April. Lieutenant Thalbitzer beordret, i Forbindelse med hans Tjeneste som Inspectionsofficer ved Søetatens Caserne at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer ved Søartilleriet.
- 27 April. Approberet Tegning til Pantserskibet Nr. 54.
- 27 April. Lieutenant Oldenburg beordret at forrette Tjeneste ved Søkortarchivet.
- 27 April. Lieutenant Løitved beordret at fratræde Tjeneste som Inspectionsofficer ved Søetatens Caserne og ved Søartilleriet.
- 28 April. Allerh. Res., Lient. E. Suenson tillægges i Henhold til Lov af 21de Juni 1856 som Lieutenant med 5 Aars Tjeneste i Classen 550 Rd. aarlig i Gage.
- 2 Mai. Udstedt Bekjendtgjørelse for Søfarende om at det faste Fyr, der hidtil er viist fra Drogdens Fyrskib, samme Dag er ombyttet med et omdreieende Fyr med Blink hver 20de Sekund, der i sigbart Veir vil kunne sees i en

Afstand af 2½ Mil. Det nye Fyrapparat er anbragt paa Skibets agterste Mast, 30 Fod over Vandfladen.

Allerh. Res., Cadetunderofficer F. C. Mygind udnævnes til Lieutenant i Søetaten med Gage.

Approberet Tegninger til en Contoirbygning for Proviantforvalteren paa Orlogsværftet og til et Magazin for brandfarlige Sager sammesteds.

Approberet Tegning til en Ophalingsbedding paa Orlogsværftet.

Approberet Seiltegning til Pantserskibet Nr. 53.

Bekjendtgjørelse for Søfarende om at det Fyr, der tidligere har været tændt paa Lodsgalieten i Aggerkanalen nu, da denne er bleven useilbar, er tændt paa samme Lodsgaliet, der er flyttet til det 3500 Alen sydligere dannede Løb, Thyberøe Kanalen kaldet.

Lov om Lønninger m. v. ved Søværnet allerhøist stadfæstet.

A. Det indkaldte Lægdsrullemandskab.

§ 1.

Menige lønnes hver med 22 Sk. daglig.

Underofficererne lønnes hver med 26 Sk. daglig.

Endvidere gives der Underofficerer og Menige 2 Sk. daglig for den Tid, de holdes indkaldte til Tjeneste udover 6 Maaneder, at regne fra deres første Mødedag.

Underofficerer, som have tjent som saadanne i 6 Maaneder, kunne oprykke paa samme Lønning som Corporalerne i Hæren.

Lønningen udbetales dem for 5 Dage ad Gangen og forud, uden Tilbagebetaling ved tilfældig Afgang i Lønningsterminen. Hvor det skjønnes nødvendigt og stemmende med Vedkommendes Tary, kan Lønningen dog udbetales dagviis.

Ved Siden af Lønningen erholde Underofficerer og Menige:

- 1½ Pd. Rugbrød daglig, der ordentligviis tildeles dem in natura, men i Mangel heraf erstattes med en Pengegodtgjørelse, som til enhver Tid fastsættes af Ministeriet i Henhold til Priisforholdene. Brødet udleveres i Reglen for 5 Dage ad Gangen. Tilfældig Afgang i Brødterminen medfører ikke Tilbagelevering af det modtagne Brød eller Tilbagebetaling af Godtgjørelsen for samme.
2. Qvarteer in natura eller Erstatning derfor i Penge.

15 Mai. 3. Til Overmundering og Undermundering en Pengegodtgjørelse af 10 Sk. for hver Dag, der beregnes med Lønning, hvilken Godtgjørelse tilgodeskrives de Paagjældende til Betaling af in natura leveret Mundering, og iøvrigt udbetales dem senest ved Hjemsendelsen.

4. De menige Haandværkere kan der gives et dagligt Tillæg af 8 Sk., som Belønning for Flid og Arbejdsdygtighed.

Tildeles der Personer af det indkaldte Lægdsrullemandskab Middagsbespisning, afdrages der i deres Lønning 10 Sk. for hver Dag, denne Forpleining finder Sted. Tildeles der dem fuld Kost, er Afdraget 14 Sk.

§ 2.

Underofficerer og Menige erholde fri Sygepleie. Naar de indlægges i militaire Sygehuse, udgaae de af Forpleining med Lønning, Brød og Munderingspenge fra den første Lønningsdag efter Indlæggelsen, og saalænge Opholdet paa Sygehuset varer. I Sygehuset erholde de foruden fri Lægebehandling og Medicin fuldstændig Forpleining og desuden 4 Sk. daglig til Smaaafornødheder fra den Dag, de ere udgaaede af Lønningsforpleining.

B. Flaadens faste Mandskab.

§ 3.

Eleverne i Underofficerskolen og Underofficererne af de militaire Corpser lønnes saaledes:

Eleverne i ældste Afdeling, hver med	72 Rd. aarlig
Underofficererne af 2den Classe lønnes hver med	200 — —
Underofficererne af 1ste Classe inddeles i 2 Lønningsclasser for hver Tjenestegrad. Inddelingen skeer i hvert Corps for sig.	
Af Underofficererne af 3die Grad lønnes:	
den ældste Halvdeel hver med	300 — —
den yngste — — —	275 — —
Af Underofficererne af 2den Grad lønnes:	
den ældste Halvdeel hver med	420 — —
den yngste — — —	375 — —
Af Underofficererne af 1ste Grad lønnes:	
den ældste Halvdeel hver med	600 — —
den yngste Halvdeel, samt Flaadens Spillemand hver med	500 — —
Underofficerer af 2den Classe erholde efter 1 Aars god Tjeneste som saadanne ved Hjemsendelsen 100 Rd., efter 2 Aars god Tjeneste eller længere 200 Rd. i Orlovspenge.	

De til stadig Tjeneste ved Skolerne som Lærere beordrede Underofficerer erholde et Tillæg af . . . 60 Rd. aarlig
Gymnastiklærere erholde hver et Tillæg af 12 — —

§ 4.

Underofficererne af Haandværkscorpset og Værftscorpset lønnes saaledes:

Værftsunderofficererne lønnes som Underofficerer af 1ste Classes 3die Grad.

Formændene, Brandmesteren og Justitssergenten lønnes som Underofficerer af 1ste Classes 2den Grad.

Qvarteermændene lønnes som Underofficerer af 1ste Classes 1ste Grad.

Mestersvendene lønnes hver med 660 Rd. aarlig.

§ 5.

Til Lønning af 440 menige Haandværkere kan anvendes indtil 124,000 Rd. aarlig.

Til Lønning af 110—120 Værftsarbejdsmand kan anvendes indtil 26,400 Rd. aarlig.

Til Lønning af 20 menige Politibetjente kan anvendes indtil 6,700 Rd. aarlig.

Til Lønning af 15 Assistentter og 25—30 Skrivere kan anvendes indtil 15,000 Rd. aarlig.

Lønningerne fastsættes nærmere ved et Regulativ.

§ 6.

Samtlige Underofficerer saavelsom Assistentter og Skrivere erholde Lønningen udbetalt maanedsviis forud og iøvrigt overensstemmende med Lov af 30te Juni 1850 §§ 1—3.

De Menige erholde Lønningen udbetalt ugentlig.

§ 7.

Samtlige Underofficerer saavelsom Assistentter, Skrivere og Menige af de faste Corpser, erholde ved Siden af Lønningen hver 1½ Pund Brød daglig in natura, eller Godtgjørelse derfor i Penge, efter Bestemmelserne i § 1.

§ 8.

Underofficerer af 2den Classe erholde frit Qvarteer eller, naar dette ikke kan anvendes dem, en Godtgjørelse af 30 Rd. aarlig.

Underofficerer af 1ste Classe, Underofficererne af Haandværkscorpset og Værftscorpset, Assistentter, Skrivere og Menige have, forsaavidt der ikke tildeles dem Qvarteer, selv at sørge for dette. Naar Qvarteer i Nyboder tildeles dem, lide de derfor et Afdrag i Lønningen, som fastsættes

for dem, som erholde enkelt Huus, til 30 Rd. aarlig.

for dem, som erholde dobbelt Huus, til 60 — —

15 Mai. Tildeles der dem Qvarteer andetsteds end i Nyboder, lide de derfor et Afdrag i Lønningen, som fastsættes af Ministeriet efter Qvarterets Beskaffenhed.

§ 9.

Eleverne i Officereskolen yngste Classe have Ophold og Undervisning frit ved Skolen. Cadetterne i ældste Classe have fri Undervisning og Lønning som Corporaler i Hæren.

§ 10.

Samtlige Underofficerer erholde for Overmundering en aarlig Pengegodtgjørelse af 20 Rd. Eleverne i Officereskolen og i Underofficereskolen og de Menige af Politicorpset tildeles der Mundering in natura.

§ 11.

Samtlige Underofficerer, Assistenten og Skrivere erholde for deres Person frit Lægetilsyn og fri Medicin og ere berettigede til, om de ønske det, at indlægges i det militaire Sygehuus.

De Menige indlægges i Sygdomstilfælde i det militaire Sygehuus. Kun i særegne Tilfælde og efter visse af Ministeriet nærmere bestemte Regler kan Fritagelse herfor tilstedes.

Ehver, der indlægges i Sygehuset, beholder sin Lønning og erholder fuld Forpleining mod et Afdrag af 16 Sk. daglig. For Tilskadekomne i Tjenesten finder intet Afdrag Sted. Koner og Børn af de Menige, Underofficerer, Assistenten og Skrivere, hvem der er tildeelt Qvarteer, erholde frit Lægetilsyn og fri Medicin. Det bestemmes af Ministeriet, hvorvidt Koner og Børn kunne optages i Sygehuset, imod at erlægge en moderat Betaling for deres Forpleining sammesteds.

§ 12.

Samtlige Underofficerer, Assistenten og Skrivere erholde efter 8 og 16 Aars dadelri Tjeneste som saadanne et Tillæg af henholdsvis 30 og 48 Rd. aarlig.

§ 13.

Officianterne lønnes saaledes:

Constructeuren, Skibsbygmesterne og Mesteren i Maskinværkstedet, hver	1,400 Rd. aarlig
Smedemesteren og 6 Maskinmestere i 1ste Classe, hver	1,200 — —
Skipperne, Sotøihauslieutenanterne, Snedkermestere, Tømmermesteren og 6 Maskinmestere i 2den Classe, hver	1,000 — —
Undermesterne i Smedien, Skibsbygningsværkstedet og Maskinværkstedet, hver	800 — —

De øvrige Undermestere samt Politiafficienten,

Undereconstructeuren og Fabrikskriveren, hver . . . 750 Rd. aarlig, hvorhos der tillægges enhver af disse Embedsmænd et Tillæg af 100 Rd. for hver 5 Aars Tjeneste i Stillingen, indtil de have opnaaet resp. 950, 1,000, 1,200, 1,400 og 1,600 Rd.

§ 14.

De Officianter, der erholde Qvarteer anvist i Nyboder, lide derfor et Afdrag i Lønningen, der bestemmes

for dem, der tildeles dobbelt Huus, til	60 Rd. aarlig
for dem, der tildeles tredobbelt Huus, til	90 — —
for dem, der tildeles firdobbelt Huus, til	120 — —

Tildeles der dem Qvarteer andetsteds end i Nyboder, lide de derfor et Afdrag i Lønningen, som fastsættes af Ministeriet efter Qvarterets Beskaffenhed.

§ 15.

Bestemmelserne i det kongelige aabne Brev af 1ste Juni 1843 om Hæderstegn for 25 Aars god Tjeneste vedblive at staae ved Magt, dog saaledes at den dermed forbundne aarlige Gave bortfalder for Underofficerer og Officianter.

Officerer og andre Embeds- og Bestillingsmænd.

Officererne.

§ 16.

Sø-Etatens Officerer lønnes saaledes:

Secondlieutenanter, hver med	360 Rd. aarlig
Den ældste Trediedeel af Premierlieutenanterne	750 — —
Den næstældste Trediedeel af Premierlieutenanterne	600 — —
Den yngste Trediedeel af Premierlieutenanterne	450 — —
Den ældste Trediedeel af Capitainerne	1,800 — —
Den næstældste Trediedeel af Capitainerne	1,500 — —
Den yngste Trediedeel af Capitainerne	1,200 — —
Den ældste Trediedeel af Commandeurerne	3,000 — —
Den næstældste Trediedeel af Commandeurerne	2,600 — —
Den yngste Trediedeel af Commandeurerne	2,200 — —
En Admiral	4,000 — —

§ 17.

Underdirecteurerne lønnes hver med	1,200 Rd. aarlig
efter 5 Aars Tjeneste	1,600 — —
— 10 — —	2,000 — —
— 15 — —	2,400 — —
Directeuren ved Orlogsværftet lønnes med	2,000 — —
efter 5 Aars Tjeneste	2,500 — —

15 Mai.	efter 10 Aars Tjeneste	3,000 Rd. aarlig
	— 15 — —	3,500 — —

Har en Underdirecteur alt forinden sin Ansættelse som saadan opnaaet en høiere Lønning end 1,200 Rd., eller Directeuren opnaaet en høiere Lønning end 2,000 Rd., beholder han denne, og der regnes ham et Tjenestear tilgode for hvert overskydende 100 Rd.

§ 18.

Som Bestillings-Tillæg gives:

Til Chefen for Orlogsværftet	800 Rd. aarlig
Til en Jagtcapitain, naar en saadan er udnævnt, og til en Adjutant hos Kongen, hver	600 — —
Til Chefen for Søofficerskolen, Tøimesteren, Directeuren for Søkort-Archivet og Eqvipagemesteren, saafremt de have en lavere Lønning end næstældste Trediedeel af Commandeurerne, hver	400 — —
Til Undertøimesteren og Adjudanten hos Ministeren, hver	300 — —
Til indtil 8 Officerer, der, efterat have gennemgaaet Hærens Officerskole, ansættes ved Orlogsværftet, ved Søkort-Archivet, eller Sø-Officerskolen, hver 200 — —	

§ 19.

Secondlieutenanter erholde efter 1 Aars god Tjeneste som saadanne ved Hjemsendelsen 300 Rd. og efter 2 Aars god Tjeneste eller længere 450 Rd. i Orlovspenge.

§ 20.

De fornødne Beløb til Honorarer saavel til de som Lærere ansatte Officerer og Officlanter som til de antagne civile Lærere ved de under Ministeriet henhørende Underviisnings-Anstalter optages til Bevilling i de aarlige Finantslove.

Forpleiningscorpset.

Elever under Forpleinings-Corpset lønnes som Menige.	
Under-Intendanten lønnes som Underofficerer af Lægdsrullemandskabet.	
Reserve-Intendanten som Secondlieutenanter.	
Een Intendant med	800 Rd. aarlig
Een — —	1,100 — —
Een Over-Intendant med	1,600 — —
og efter 5 Aars Tjeneste som saadan	1,800 — —

Contoirpersonalet ved Orlogsværftet.

§ 22.

Contoirchefen lønnes med 1,600 Rd., Hovedmagazinforvalteren med 1,500 Rd., Controlleuren og Bogholderen hver med 1,000 Rd.

aarlig. Efter 5 Aars Tjeneste i Stillingen tilstaaes der hver af disse Embedsmænd et Tillæg af 200 Rd. aarlig.

Fuldmægtigene lønnes med 750 Rd aarlig, hvorhos der for hver 5 Aars Tjeneste i Stillingen tilstaaes dem et Tillæg af 100 Rd. aarlig, indtil de have opnaaet 950 Rd.

§ 23.

Den hidtil gjældende Bestemmelse, efter hvilken de i allerhøieste Resolution af 19de April 1793 nævnte Skatter skulle ansees som forlods afdragne i Lønningerne, finder Anvendelse paa de i Loven anførte Lønninger. Derhos fritages det faste Mandskab, det faste Mandskab, det indkaldte værnepligtige Mandskab og udcommanderede Officlanter for det ved allerhøieste Resolution af 9de April 1735 og Fundatsen af 17de August 1821 § 8 bestemte Afdrag i deres Søgager, og samtlige Officerer samt øvrige i denne Lov nævnte Embedsmænd for Erlæggelse af Bestallingsgebyrer og Forbedringsgæge.

§ 24.

Secondlieutenanter og Reserve-Intendanten tilstaaes der ved deres Udnævnelse som saadanne en Udrustningshjælp af 60 Rd., imod Forpligtelse til at anskaffe og vedligeholde reglementsmaessig Paaklædning.

§ 25.

De i de foregaaende Paragrafer nævnte Officerer og andre Embeds- og Bestillingsmænd erholde for deres Person frit Lægetilsyn; de have samme Adgang til at optages i de militaire Sygehuse som Hærens Officerer, imod at de, ligesom disse, selv betale deres Forpleining.

Naar Tjenestebolig anvises Chefen for Orlogsværftet eller Nogen af de ved de militaire Underviisningsanstalter ansatte Befalingsmænd, lider han i den Anledning intet Afdrag i Lønningen. Alle Andre, jfr. dog § 33, lide, naar Tjenestebolig anvises dem, Afdrag, som fastsættes for:

Lieutenanter og de med dem Ligelønnede til	72 Rd. aarlig.
Capitainer og de med dem Ligelønnede til	200 " "
Commandeurer og de med dem Ligelønnede til	350 " "
Admiraler	500 " "

Almindelige Bestemmelser.

§ 26.

Udbetaling af Diæter og Sotillæg under Udcommando vedbliver efter de nugældende Love og Bestemmelser indtil 1ste April 1869. Disse Forhold ordnes nærmere ved Lov. Indtil dette er skeet, skulle de Personer af Underclasserne, som ifølge Lov om Søgagen af 30te

15 Mai. Mai 1856 ville erholde Mindre i Indtægt ved at udcommanderes til-
søes, end der ved denne Lov er tillagt dem, have Forskjellen godt-
gjort ved Opgjørelsen efter endt Togt.

§ 27.

Enhver i de foregaaende Paragrafer nævnt Embeds- eller Be-
stillingsmand er forpligtet til midlertidig at overtage den Tjeneste,
som er forbunden med en Stilling, der er over hans Grad, uden
at have Krav paa den for en saadan Stilling normerede højere Løn-
ning eller nogen særlig Godtgørelse.

§ 28.

Naar en Tjenesteclasser eller Tjenestegrad indeholder flere Løn-
ningsclasser, som efter Loven skulle være lige store, og Lønnings-
classernes Tal ikke gaae op i Tallet af de Personer, som findes i
Tjenesteclassen eller Tjenestegraden, blive følgende Regler at iagttage:

Er Lønningsclassernes Antal 2, tillægges det overskydende
Numer den ældste Classe.

Er Lønningsclasserne Antal 3, tillægges det første overskydende
Numer den mellemste Classe, det andet den ældste Classe.

Vacante Numere medregnes ikke ved de Tjenestegradenes For-
deling imellem Lønningsclasserne; dog bliver Ingen paa Grund af
Vacancer i yngre Classer at nedsætte fra den Lønningsklasse, hvori
han engang er kommen ind.

Den ved Oprykning i en højere Lønningsklasse tilstaaede Løn-
ningsforbedring udbetales fra den 1ste i den næste Maaned, efterat
det er afgjort, hvem Lønningsforbedringen tilfalder.

§ 29.

Hvad der før Stadfæstelsen af denne Lov har været tillagt
Nogen mere i saadan Indtægt, som medtages ved Pensionsberegning
(derunder indbefattet de ved Lov af 11te Mai 1866 for 1867—68
bevilgede midlertidige Lønningstillæg), end der ifølge de foranførte
Bestemmelser herefter vil tilkomme ham, beholder han som per-
sonligt Tillæg. Dog bliver den Deel af et saadant Tillæg, der ved
Pensionsberegning hidtil har hørt ind under Reglerne i § 5 Nr. 3
af Pensionsloven af 24de Februar 1858, fremdeles at behandle efter
de samme Regler.

Efter lignende Grundsætninger kunne ogsaa personlige Tillæg
tilstaaes saadanne pensionsberettigede Bestillingsmænd, hvis Pen-
sioner ikke staae i noget bestemt Forhold til deres Lønninger, dog
under Forbehold af Stadfæstelse ved den nærmest følgende Fi-
nantslov.

§ 30.

Personlige Tillæg bortfalde ved Lønningsforfremmelser, saavel
ved dem, der ere en umiddelbar Følge af denne Lovs Ikrafttræden,
som ved senere, saaledes at deri, indtil sammes fulde Beløb, af-

kortes ligesaa meget, som Lønningsforhøielsen andrager. Naar den, 15 Mai.
som har et personligt Tillæg, erholder Bestillingstillæg, afkortes det
personlige Tillægs Beløb i Bestillingstillæg.

§ 31.

Alle for de forskjellige Stillinger eller for særlige Forretninger
under hvilkensomhelst Benævnelser hidtil bestemte Indtægter, saavel
for Officerer og andre Embeds- og Bestillingsmænd som for Under-
classerne, bortfalde, forsaavidt de ikke udtrykkelig ere optagne under
ovenstaaende Paragrafer.

§ 32.

Indtil General-Auditeurens Forretninger ved Flaaden og ved
Hæren blive forenede, som fastsat ved Lov af 6te Juli 1867, tillægges
der General-Auditeuren for Søetaten et Honorar af 1000 Rd. aarlig.

§ 33.

Tjenesten som Commandant i Nyboder og ved Søetatens Caserne
overtages af dertil commanderede eller af pensionerede Officerer,
som der for disse Tjenesteydelser tilstaaes fri Bolig. Lønningerne
til de i Nyboder ansatte Betjente bevilges ved de aarlige Finantslove.

§ 34.

Marineministeren bemyndiges til at træffe Foranstaltning til
denne Lovs Gjennemførelse, saavidt muligt, i Løbet af et Aar.
Skulde der vise sig Nødvendighed for i længere Tid at vedligeholde
Forhold, der afvige fra de i Loven bestemte, fastsættes det For-
nødne herom ved Finantsloven eller ved særlig Lov.

§ 35.

Denne Lov underkastes en almindelig Revision inden Udgangen
af Finantsaaret 1872—73. Fører denne Revision ikke til en ny
Lov, underkastes nærværende Lov en fornyet Revision inden Ud-
løb et af ethvert følgende Finantsaar, saalænge indtil Revisionen frem-
kalder en anden Lov.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

Capt. Lieut. D. Braag beordret at foretage et Op- 15 Mai.
maalingsarbejde i Graadyb.

Ministeriet har udfærdiget den ved Allerhøieste Re- 19 Mai.
solution af samme Dato approberede Instrux for General-
inspecteuren for Søartilleriet.

§ 1.

Generalinspecteurens Hverv er at føre Tilsyn med Søartilleri-
Materiellets tidssvarende Udvikling.

§ 2.

Generalinspecteuren er som saadan umiddelbart underlagt Ma-
rineministeren og fremtræder ved de Inspectioner, han afholder, i
dennes Navn.

19 Mai.

§ 3.

Mindst een Gang aarlig inspicerer han Marinens Artilleri-Etablissementer; han undersøger ved sine Inspectioner Tilstedeværelsen og Beskaffenheden af Marinens Artillerimateriel og henleder ved Indberetninger Mariniministerens Opmærksomhed paa Alt, hvad der er af Betydning med Hensyn til Artillerimateriellets Tilstand, og hvad der skjønnes nødvendigt at foretage i det Øiemed at fremme dets Brugbarhed og Tarv. Dog er selve Tilvirkningen, saavel som Vedligeholdelsen og Magazineringen af det færdige Materiel, som hørende under Orlogsværftet, udenfor hans Ansvar.

§ 4.

Generalinspecteuren er berettiget til af Søtimesteren at forlange enhver som helst Oplysning, vedkommende Søartilleriets Materiel; forsaavidt han maatte ønske andre Oplysninger eller særegne artilleristiske Iagttagelser anstillede ombord i de udrustede Skibe, henvender han sig derom til Marineministeriet.

§ 5.

Om de Inspectioner, Generalinspecteuren agter at afholde paa Orlogsværftet eller ombord i Skibe, hvor Commandoen ikke er heist, underretter han Chefen for Orlogsværftet. Naar han ved personlig Iagttagelse ønsker at gøre sig bekendt med Artilleriets Materiel ombord i et Skib, hvor Commandoen er heist og i dette Øiemed ønsker at besøge dette, har han dertil at indhente Ministerens Samtykke.

§ 6.

Generalinspecteuren leder Behandlingen af alle tekniske Spørgsmaal Artillerimateriellet vedkommende, og fremsender til Marineministeren de Forslag til nye Anskaffelser, Forandringer eller Forbedringer, som maatte blive ham tilstillede, eller som han selv maatte finde Anledning til at fremsætte, ledsaget af Oplysning om den omtrentlige Bekostning og om den hensigtsmæssigste Anskaffelsesmaade.

Alle tekniske og videnskabelige Spørgsmaal af større Betydning, som angaa Artillerimateriellet, forelægger han Artilleri-Constructionscommissionen, hvis Betænkning han lader følge som Bilag med sin egen Indstilling til Marineministeren.

§ 7.

Forsøg med Søartilleriets Materiel foretages, efterat Marineministerens Billigelse er indhentet, ved en Commissin under Generalinspecteurens Ledelse, og Resultaterne af Forsøgene indsendes til Ministeriet.

19 Mai.

Allerh. Resol., at Lieutenant Bille tillades at bære Decorationen som Ridder af den italienske St. Mauritius og Lazarus Orden.

19 Mai.

Lieutenant E. Suenson beordret midlertidigt at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Orlogsværftets Equipage og det derunder sorterende Takkelvæsen.

Nedsat en Commission bestaaende af Orlogscapitainerne Sommer, Wrisberg og G. Schönheyder, Justitsraad Rist og Capitainlieutenant Schultz under Forsæde af Orlogscapitain Sommer, før at udarbejde Forslag til Lov om Søgager for Søværnets Officerer, Underofficerer og Menige.

Den const. Inspecteur ved Søetatens Hospital og 23 Mai. Nyboders Asyl, Overkrigscommissair Stjerne indtil videre overdraget Tilsyn ved Søqvæsthusets Bygninger og Inventar.

Reserveløge i Lægecorpsset W. Krenchel consti- 25 Mai. tueret til at forrette Tjeneste ved Orlogsværftet.

Allerh. Resol. om Udnævnelser i Søofficeerscorpsset 28 Mai. m. m.

1. Til Commandeurer i Flaadens Officeerscorps udnævnes:

Orlogscapitainerne: C. E. van Dockum, characteriseret Contre-admiral, C. L. C. Irminger, characteriseret Contreadmiral, J. P. F. Wulff, F. C. G. Muxoll, J. L. Gottlieb, M. B. Bøcher, characteriseret Contreadmiral, F. L. F. Sommer, A. C. Schultz, O. C. Pedersen, F. Frølich, G. F. W. Wrisberg, H. J. A. Hagen og R. C. M. Bruun, indtil videre med Bibehold af deres havende Gage.

2. Til Capitainer i Flaadens Officeerscorps udnævnes:

Capitainlieutenanterne: G. E. Tuxen, characteriseret Orlogscapitain, A. R. Hedemann, W. C. L. Jacobsen, E. F. Krieger, C. A. Obelitz, C. W. Schönheyder, J. C. Tuxen, J. C. Kraft, J. P. Schultz, J. S. C. Albeck, E. Duntzfelt, C. F. G. Wrisberg, F. E. A. E. Lund, D. R. Braag, L. F. Schmidt, L. Skibsted, N. F. Ravn, à la suite, A. B. Rothe, H. J. V. Rambusch, W. Michelsen og J. S. Meldal, indtil videre med Bibehold af deres havende Gage,

Lieutenanterne: J. Schoustrup, H. G. F. Garde, L. C. Braag, A. W. Schiwe, W. A. Carstensen, M. A. C. G. Wulff, P. J. C. Holbøll, W. J. Pedersen, G. J. G. Mac-Dougall, J. C. Tegner og P. H. Braëm, Alle indtil videre paa yngst Gage fra den 1ste i næste Maaned at regne.

3. Til Premierlieutanter i Flaadens Officeerscorps udnævnes:

Lieutenanterne: G. L. Rohde, W. de Coninck, P. F. Gjøde-

28 Mai.

sen, St. A. Bille, A. C. R. Bærentsen, J. U. A. Holm, H. L. M. Holm, N. Jacobsen, A. E. Christiansen, H. E. Bluhme, à la suite, G. J. J. P. Jacobson, A. W. Buchwald, O. L. M. Munthe de Morgenstjerne, P. C. H. U. Jessen, L. A. Mourier, C. F. v. d. Recke, Th. Jessen, P. U. Bruun, C. A. Garde, N. J. Jespersen, C. A. Bruun, H. H. Koch, F. P. A. Uldall, A. H. J. B. Münter, F. H. Jöhnke, J. E. V. Hansen, W. F. Koefoed, O. F. H. Irminger, H. L. R. Thalbitzer, W. C. A. F. Funch, à la suite, J. C. Oldenburg, A. F. Müller, N. C. R. Møller, P. J. Grev Scheel, G. H. N. Dreyer, F. C. Irminger, A. W. Bonnesen, Th. Braëm, S. J. Paulsen, G. V. C. J. Bardenfleth, O. Baron Guldencrone, à la suite, C. O. E. Normann, E. Suenson, J. P. M. Fischer, G. E. Fugl, J. N. Sølling, H. G. S. Olrik, N. U. Gad, C. F. Wandel og S. Bojesen, indtil videre med Bibehold af deres havende Gage.

2. At den for Orlogscapitainer, Capitainlieutenanter og Lieutenanter ved de allerhøieste Resolutioner af 5te Februar 1849 og 23de April 1858 bestemte Uniform reglementeres for respective Commandeurer, Capitainer og Premierlieutenanter.

3. At der for Secondlieutenanter reglementeres samme Uniform som for Premierlieutenanter, dog uden Anker og Krone paa Epaulletter og Brandebourgs.

4. At de for Orlogscapitainer, Capitainlieutenanter og Lieutenanter hidtil gjældende allerhøieste Bestemmelser angaaende Rang og Jurisdictionforhold forblive gjældende for respective Commandeurer, Capitainer og Premierlieutenanter, samt

5. At Secondlieutenanter gives Rang med Secondlieutenanter af Hæren.

28 Mai.

Allerh. Resol., at den ved allerhøieste Resolution af 17de Mai 1858 anordnede Commission for Avancementer i Søofficerscorpset ophæves.

28 Mai.

Aller. Resol., at Lieutenant G. V. E. J. Bardenfleth tillades at bære Decorationen som Ridder af Æreslegionen.

29 Mai.

Lieutenant Fugl beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer ved Orlogsværftets Equipage og det derunder sorterende Takkelvæsen.

30 Mai.

Premierlieutenanterne Th. Jessen og P. Bruun beordrede at forrette Adjudant Tjeneste henholdsvis hos Generalinspecteuren for Søartilleriet og hos Marineministeren.

Oversigt.

over Udcommandoerne med de i den første Halvdeel af Aaret
1868 udrustede Skibe.

Skonnerten **Fylla**.

Capitainlieutenant J. S. C. Albeck, Chef.

Lieutenant J. U. A. Holm, Næstcommanderende.

„ F. P. A. Uldall.

„ P. J. Grev Scheel.

„ U. A. de Fine Skibsted.

Reservelæge V. J. Branner, Skibslæge.

A. Møller, Proviantregnskabsfører og Skibssecretair.

Fregatten **Jylland** som Exerceerskib.

Orlogscapitain F. Frølich, Chef.

Capitainlieutenant C. F. G. Wrisberg, Næstcommand.

Lieutenant P. H. Braëm.

„ N. Jacobsen, Skoleforstander.

„ C. F. v. d. Recke.

„ C. A. Garde.

„ A. F. Müller, ved Skolen.

„ G. H. N. Dreyer, ved Skolen.

„ E. T. Løitved.

„ H. C. J. Nielsen.

„ F. P. Uldall.

„ C. K. Moe.

Corpslæge P. V. Lütken, Overskibslæge.

„ H. Gerber, Underskibslæge.

Th. Beck, Proviantforvalter og Skibssecretair.

Corvetten **Heimdal** som Cadetskib.

Capitainlieutenant A. R. Hedemann, Chef.

„ J. S. Meldal, Lærer i Sømandskab og
Meddommer.

Lieutenant A. W. Buchwald, Næstcommanderende.

„ C. A. Bruun, Lærer i Sømandskab og Med-
dommer.

Lieutenant H. H. Koch, Skibsofficer.

” J. P. M. Fischer, Lærer i Styrmandsskab.

” N. U. Gad, Skibsofficer.

Corpslæge H. T. Brønnicke, Skibslæge.

Forhenværende Reservelieutenant H. Johnsen, Proviantregnskabsfører og Skibssecretair.

Dampsibet Ægir paa Opmaalingsexpedition.

Lieutenant H. L. M. Holm, Chef.

” J. C. Oldenburg.

” C. F. Wandel.

Vagerinspectionsfartøiet Thura.

Lieutenant P. C. H. U. Jessen, Fyr og Vagerinspecteur.

” J. N. Sølling.

Logisskibet Dronning Marie.

Capitainlieutenant J. C. Kraft, Chef.

Lieutenant G. L. Rohde.

” N. C. R. Møller.

Corpslæge C. Müllertz, Overskibslæge.

Secondlieutenant af Krigsreserven Nissen, Proviantforvalter og Skibssecretair.

Skonnerten Diana.

Capitain E. Duntzfelt, Chef.

Premierlieutenant O. L. M. Munthe de Morgenstjerne,
Næstcommanderende.

” F. H. Jøhnke.

” A. W. Bonnesen.

Lieutenant F. C. Mygind.

Cand. med. & chir. R. Nielsen, Skibslæge.

A. Jensen, Proviantregnskabsfører og Skibssecretair.

Lidt Kanonbaadshistorie.

Ingen kan have læst den danske Søkrigshistorie fra vort Aarhundredes Begyndelse, uden at have følt sig i høieste Grad tiltalt af de mange hæderlige Fegtninger, som vore gamle Rokanonbaade bestode mod de talrige engelske Krydsere, der sværmede om i vore Farvande, efter at næsten hele vor søgaaende Flaade var bleven et Offer for den skjændigste Politik. Hvergang Leilighed gaves til i stille Veir at binde an med de engelske Krigsskibe, vare Kanonbaadene paa Spil, og mangen engelsk Orlogsbrig har maattet stryge sit Flag for vore utrættelige Kanonbaadsbesætninger, der endog vare lige paa Nippet til udfor Dragør at tage det engelske Linieskib »Africa«, som kun i det yderste Øieblik blev frelst af en opspringende Brise.

Men Seilskibenes Tid er forbi, og Dampen har heri, som i saa meget Andet, vendt op og ned paa alle Forhold. Kanonbaaden har mistet sin forrige Overlegenhed over det større Skib, der i Stille drev villieløst om paa Søen, medens det kun ved Vindens bevægende Kraft kunde bringe sine Bredsider til at bære paa en Fjende, hvis ødelæggende langskibs Angreb altid var rettet mod det svagt befæstede For- eller Agterskib. Nu bibringer derimod Skruen saavel det lille som det store Skib en Bevægelighed, der, hvad Farten angaaer, endog

falder ud til det sidstes Fordeel. Heller ikke føre Træskrukanonbaadene eller enkelte af tynde Jernplader byggede Baade — Robaadenes første Afløsere hos os — sværere Artilleri end de større Skrueskibe, og, om det saa er den blotte Benævnelse »Kanonbaad«, har Dampen indhyllet denne i en Taage, der gjør, at man nutildags maa være meget varsom, naar man taler om disse Fartøier, idet der paa Flaadelisten findes opført »Kanonbaade«, større end vore Skruecorvetter og ligesaa lange som de gamle Seillineskibe. Man har saaledes Kanonbaade til under 50,000 Rigsdaler, og man har Kanonbaade til $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler.

Vi skulle i det Følgende i Korthed berøre forskjellige Classer Kanonbaade, men i Almindelighed anvende vi kun denne Betegnelse om den Art Kanonbaade, der i Størrelse og Dybgaaende mest nærmer sig det naturlige Kanonbaadsbegreb \circ : den svømmende Rapert, som hverken er i Besiddelse af store nautiske Egenskaber, af nogen betydelig Fart eller af Plads til noget synderligt Kulforraad i sine Kasser.

Skjøndt altsaa Dampen og Skruen havde kulkastet Forholdene i Kanonbaadenes Virksomhed mod deres større Modstandere paa Søen, hævdede der sig dog i Træskrueskibenes saa korte og for Sømanden saa tiltalende Periode flere Steder vægtige Stemmer for, gennem talrige Kanonbaade, at dele Styrken i mange smaa, priisbillige, sværtærmerede Eenheder, der ved hensigtsmæssig Anvendelse skulde kunne bringes til at ødelægge endog den Tids største sømilitaire Eenhed, Skruelinieskibet, og det med kun et eventuelt Tab af hoist et Par af disse Smaabaade. Man vil erindre, hvorledes Enkelte i England paa den Tid søgte at fremstille Skruekanonbaadenes Overlegenhed i de lyseste Farver, skjøndt denne Overlegenhed aldrig har gjort sig gjældende i nogen Kamp, hvor det store Skrueskib med sit overlegne Artilleri og sin større Fart optraadte paa Skuepladsen,

om ikke af anden Grund, saa fordi det nu engang ikke ligger i Menneskets Natur at opoffre sig, hvor der ikke er ringeste Udsigt til at naae Maalet — det større Skrueskib mod endeel Skruekanonbaade spillede paa det Nærmeste Høgens Rolle mod en Flok Duer.

Den tidligere Overlegenhed hos Kanonbaadene var som sagt heelt forsvundet med Dampen; men Dampkanonbaadenes Nødvendighed og Berettigelse traadte lige fuldt frem derved, at denne Classe Skibe udelukkende kunde bruges paa Floder, i smalle, indviklede og grundede Farvande, kort overalt, hvor der fordredes et ringe Dybgaaende og meget korte Bevægelser. Men ogsaa i dette Tilfælde kan man vel sige, at Manges gode Mening om deres Brugbarhed er bleven skuffet, idet de seneste Krige i Europa kun have ladet dem spille en meget underordnet Rolle, der langt fra har svaret til de beskedneste Forventninger; og, vil man finde Hovedgrunden hertil, maa den fornemmelig søges i den naturlige Ulighed, der er imellem tykke Steenforter eller endog blot i Hast opkastede Landbatterier og spinkle, letsaarlige Baade, hvis Lidenhed og Ubetydelighed er deres bedste anbefaling.

Anderledes stiller det sig naturligviis udenfor Europa, hvor Europæerne have at gjøre med militairt uvidende Modstandere, som i China eller Cochinchina, hvor engelske og franske Kanonbaade have gjort ganske fortrinligt Gavn endog mod Landforter, og hvor mangen en chinesisisk og malaisk Sørøver har maattet bekjende de europæiske Kanonbaades fortrinlige Anvendelse paa Steder, hvor større Orlogsmænd vilde have været ubrugbare.

Den første europæiske Krig, hvor store Skrueflaader viste sig, var den, Vestmagterne 1854—55 førte mod Rusland. Med store Anstrengelser omdannede Frankrig og England i Hast endeel af deres gamle Seillineskibe til Skrueskibe, og mægtige Flaader indesluttede de betydelige russiske Sortehavs- og Østersøesflaader bag Seba-

stopols og Kronstadts Mure. Men den engelske Sønation fordrede mere, hvilket Admiral Napiers bekjendte Proclamation forøvrigt fuldstændig havde berettiget den til, og i Løbet af atten Maaneder byggedes ikke mindre end 162 Kanonbaade paa de engelske kongelige og private Værfter. Uden nærmere at omtale de hermed samtidige første franske Pandserbatterier, der beskøde Fæstningen Kinburn, eller hvorledes Capt. Coles til Angreb paa Fæstninger lededes til at foreslaae Kuppelskibene, som kun Krigens Ophør dengang lagde paa Hylden, ville vi her holde os til det ovennævnte kostbare Materiel af Kanonbaade, hvoraf man ventede sig saa store Sager.

De fleste af disse Træskruekanonbaade vare 215 tons drægtige, 100 Fod lange, med et Dybgaende af 6 Fod; Armeringen bestod af 2 32 *℥*ige Kanoner eller 1 68 *℥*ig og 1 32 *℥*ig, de vare forsynede med 3 Master til at lægge ned, med Latinseil; Besætningen var 30 à 40 Mand; deres Fart var kun ringe. De større vare 476 tons drægtige — af Størrelse som vore Skrueskonnerter »Fylla» og »Diana» — og stak 11 Fod; Maskinen var paa 60 H. K. med een Kjedel over og een under Vandgangen, hvilken første ikke skulde anvendes, naar Skibet var i Bataille; Armeringen bestod af 2 svære Dreiekanoner foruden et Par mindre; med begge Kjedler var Farten over 10, med den ene Kjedel, man skulde bruge under Affaire, gik den ned til 7—8. I det Hele taget viste Kanonbaadstheorien sig her meget kostbar, da disse 162 Kanonbaade fordrede ikke mindre end henved 9000 H. K. — omtrent den dobbelte Hestekraft af vor nuværende forenede Pandser- og Træskrueslaade — for at bringe et Antal Kanoner, lig det, tre Tredækkere som den Tids »Duke of Wellington» førte, langsomt over Havet.

En Mængde af disse Kanonbaade sendtes til Østersøen, hvor deres Virksomhed, som man vil erindre, indskrænkede sig til at tage Deel i et Par i og for sig

betydningsløse Krigsoperationer, og deres øvrige Historie er yderst bedrøvelig, da deres hurtige Bygning havde havt de uheldigste Følger for deres Varighed. I den korte Tid af 6—7 Aar ere de næsten alle raadnede op, eller man har maattet ombygge de forholdsviis faa af dem, der senere have fundet Anvendelse — mest imod den chinesiske Nation — og det uagtet den ganske sær-egne Omhu, det engelske Admiralitet anvendte for deres Opbevarelse, ved at bygge uhyre Skure, under hvilke de bleve satte paa Land. I 1865 stode Skurene næsten tomme: kun tre eller fire Kanonbaade vare endnu tilbage.

Imidlertid bygger man endnu, rigtignok efter en ringe Maalestok, upandsrede Kanonbaade i England med 160 H. K., Dobbeltkrue og 3 Dreiekanoner. Disse Baade stikke 10 Fod og løbe næsten 11. Syv af en anden Model — der tildeels staae paa Stablen — ere 145 Fod lange, 23 Fod brede, have 120 H. K., 1 100 \mathcal{N} ig og 1 64 \mathcal{N} ig Kanon og et Dybgaaende af kun 6 $\frac{3}{4}$ Fod; de ere bestemte til Brug i Ostindien og China.

En anden Nation, Tydskland, kastede sig for nogle Aar tilbage med Iver over Kanonbaadene, og Bladene strømmede over med Opraab til enhver patriotisk Germaner om at paalægge sig en frivillig Skat til deres Anskaffelse, hvergang han tømte et Krus Øl. Preussen mødte ogsaa i 1864 ved Krigens Udbrud med en efter Forholdene betydelig Kanonbaadsstyrke, der talte 8 Baade af 1ste Classe, hver med 3 Kanoner, 80 H. K. og 326 tons Drægtighed, og 14 af 2den Classe med 2 Kanoner, 60 H. K. og 233 tons. Hvor liden Uleilighed disse Skrukanonbaade gjorde vore Krydsere under Krigen, er velbekjendt; de havde en af Kanonbaadenes almindeligste Feil: Langsomhed, og selv i større Antal holdt de sig vel borte fra vore hverken hurtige eller svært armerede Blocadeskibe, der ofte enkeltviis vare stationerede langs Kysten. Ligeledes holdt de preussiske Kanonbaade sig som bekjendt i fornuftig Afstand under Slaget ved Helgoland.

Og vore egne tynde Jernkanonbaade, hvad gjorde de da i 1864 overfor Fjenden? Intet — fordi de Intet ere i militair Henseende. At vi ifølge vor geographiske Beliggenhed ville i Krigstid have Brug for et større Antal Smaadampere, er indlysende, naar vi overhovedet gaae ud fra, at vi ere stærke nok til at vedligeholde Forbindelsen imellem Landsdelene; men man behøver ikke 40 Mand og 2 Kanoner ombord i Fartøier, der kun kunne bruges som Bugseerdampere eller til en Tjeneste, som enhver leiet Damper vilde udrette omtrent ligesaa godt.

I England, i Frankrig og i Preussen saavel som hos os have Dampkanonbaadene under de forskjellige Krige gjort saa ringe virkelig militair Nytte, at de have viist sig som et høist ubetydeligt, men derfor ikke mindre kostbart, Led i Flaadernes effective Styrke, og siden Pandserets Indførelse har den lavtgaende Monitor aldeles overtaget Kanonbaadenes Rolle med den store Forskjel, at Monitoren er istand til at fyldestgøre de Fordringer, der tidligere stilledes til Kanonbaadene, Fordringer, der, som vi atter og atter have seet, aldrig ere blevne tilfredsstillende af disse.

Vi ere imidlertid endnu ikke færdige med Kanonbaadene, der stadig ere Gjenstand for opfindsomme Hoveders meer eller mindre vellykkede Bestræbelser. De smaa franske Kanonbaade, der ere til at skille ad, for paa Jernbane eller i Skib at bringes til Bestemmelsesstedet og der sættes sammen igjen — hvilket da altid betinger den nødvendige Ro, som en slig Operation udfordrer — ere et slet og ret Leilighedsvaaben, der vil kunne bruges og virkelig bliver brugt udenfor Europa; men hvis Anvendelighed i Europa endnu er ubeviist og vel aldrig vil blive stor. Vi skulle derfor ikke opholde os ved dem, men et Øieblik dvæle ved de saakaldte »pandsrede Kanonbaade«, idet vi dog her ligesom for Træbaadenes Vedkommende forudskikke den Bemærkning, at vi ikke beskæftige os med Skibe af Størrelse

som de italienske pandsrede »Kanonbaade» af 1ste Classe »Palestro»*) og »Varese», der ere 2000 tons drægtige, (som vort Skruelinieskib »Skjold»), have 300 H. K., 4 svære Kanoner og 251 Mands Besætning — saadanne Skibe have vi ikke i Danmark Raad til at give ommeldte beskedne Titel, hvad der ogsaa gjælder om de i England byggede brasilianske »Kanonbaade» paa 1050 tons, 150 Fods Længde, 240 H. K., 10 Miils Fart og armerede med 4 70 *N*ige whitworthske Kanoner.

I Frankrig har derimod Tyrkiet faaet bygget tre med 3½“ Plader pandsrede Jernkanonbaade til Flodbrug. Baadene ere 336 tons drægtige, 100 Fod lange, 31 Fod brede med et Dybgaaende af kun 5 Fod; Dækket er 1½ Fod over Vandet; Armeringen bestaaer af to riflede 30 *N*igere, der staae i en Slags Casemat, beskyttet for og agter af tyndt Pandser; Dobbeltskruerne drives af Høitryksmaskiner, der give Kanonbaadene en Fart af henved 8. Leverede ved Donaumundingen kostede disse Smaaskibe 185,000 Rigsdaler Stykket.

En interessantere saakaldet »pandsret» Kanonbaadsfremtoning har man i den lille engelske Baad »Staunch», der med et Deplacement af kun 150 tons fører en 12½ tons riflet Kanon, som med sin Affutage veier 44,000 *N*. »Staunch» er ifølge sine Dimensioner en ægte Kanonbaad; den er 77 Fod lang, 24 Fod bred med et Dybgaaende af kun 4¾ Fod. Kanonen staaer bag et Slags pandsret Skjerm og betjenes ved Hjælp af mekaniske Indretninger med Lethed af 6 Mand; hele Kanonsystemet kan sænkes ned under Dækket, Aabningen tildækkes med Luger, og man har glat Dæk; med 11° Slingring har man endog kunnet løfte og sænke Systemet, en Manøvre, der varer en 6—8 Minuter. Kanonbaaden har selvfølgelig Dobbelt-skruer, der med 25 H. K. give 7½ Miils Fart.

*) »Palestro», vil man erindre, blev paa Grund af utilstrækkelig Pandsring skudt i Brand og sprang i Luften i Slaget ved Lissa.

Denne lille Kanonbaad, hvis Hovedfordeel ligger i dens Lidenhed og den svære Kanon — at den manøvrerer let, giver Forholdet mellem Brede og Længde, der er som 1 til 3.2 — gjør sin sindrige Opfinder Ære; men at Fartøier af denne Slags ville blive meget betydningsløse som Krigsmaskiner, tør man vel forudsige, med en vis Sandsynlighed for at faae Retten paa sin Side; deres Mangler ligge klart for Dagen, de gjentage sig i omtrent alle de forskjellige andre pansrede Kanonbaade, som efterhaanden ere blevne byggede, og om hvilke den bekjendte maritime franske Skribent, Viceadmiral Paris, udtaler sig paa følgende Maade: „Pansrede Kanonbaadsprojecter have beskæftiget Mange; det er imidlertid ikke lykkedes Nogen hverken at tilfredsstille de overdrevne Fordringer eller lempe sig efter de forskjellige Omstændigheder, under hvilke man har villet anvende denne Classe Skibe. Hvorledes skulde disse ogsaa kunne bære et Pandser af tilstrækkelig Førlighed og Udstrækning til at yde nogen virkelig Beskyttelse, om det saa blot var for Artilleri og Betjeningsmandskab, naar Skibet skulde være saa lille, at det allerede havde ondt nok ved blot at føre sit Skyts med Tilbehør? Størstedelen af de pansrede Kanonbaade ere kun fremstaaede som Øieblikkets Børn og have gjort saa ringe Tjeneste, at det er meget tvivlsomt, om de nogensinde vilde have opfyldt det Haab, man satte til dem. Omtrent det Samme har været Tilfældet med Trækanonbaadene. Pandserkanonbaadene ere i Almindelighed kun jernklædte paa $\frac{1}{10}$ af Skrogets Overflade, de øvrige $\frac{1}{10}$ ligge aldeles blottede...“

Imidlertid er der endnu et Slags Smaaskibe, der paa Grund af deres Lidenhed og deres svære Artilleri med Rette kunne kaldes Kanonbaade. Disse Smaafartøier fremtræde i forskjellige Skikkelser, der dog have et væsentligt, sikkert det væsentligste Sammenknytningspunct deri, at Artilleriet er anbragt under et Taarn eller pansret Tag af Form som en Bikube eller en Høstak.

Dette Dækningsmiddel, der anbringes omtrent midt paa Dækket og ligesom den mest udsatte Deel af Skroget gjøres saa svært, som Bæreevnen tillader, staaer enten fast, saa at Sigtet maa tages ved Hjælp af Ror og Skrue, eller det kan, som i Monitorerne eller i Capitain Coles Skibe, dreies Horizonten rundt. Forresten udgjør Vandet den bedste Beskyttelse for disse svømmende Raperter, der naturligviis aldeles ikke kunne have Krav paa at kaldes »søgaende». Hvad man for Pandserkibenes Vedkommende forstaaer ved »søgaende» nutildags, vil mangan Sømand forresten have Vanskelighed ved skarpt at betegne.

I sin Krig med Paragnay anvender den brasilianske Regjering for nærværende Øieblik sex, i Løbet af eet Aar, i Rio Janeiro byggede Monitorer eller Kanonbaade, hvad man nu vil kalde dem, og disse Smaaskibe have havt Leilighed til paa Floderne at gjøre god Kanonbaads-tjeneste mod Paraguiternes improviserede Forsvar; heller ikke ere de aldeles usødygtige, da de ere blevne slæbte den 300 Mile lange Reise fra Rio til la Plata. De ere byggede med $4\frac{1}{2}$ '' Pandser paa 8'' Træ med Træspanter og Inderklædning over hele Skroget; de ere 115 Fod lange, 26 Fod brede og have kun $4\frac{3}{4}$ Fods Dybgaende. Paa Dækket er anbragt et aflangt Taarn, der staaer paa en cirkelformet, dreiende Platform; man har valgt den aflange Form for at vende den mindre Flade mod Fjenden, hvor Taarnet har 6'' Pantser paa 16'' Træ; denne Pandser-tykkelse er mindre paa Taarnets øvrige Overflade. Siden er kun 18'' over Vandet. Rattet er anbragt forude, og Rorgængerer beskyttet af en pandsret Skjerm. To Høitryksmaskiner à 30 H. K. drive Dobbeltskruerne; Farten er 8. Indeni Taarnet staaer en 70 Wig whitworthsk Kanon paa en Jernaffutage, indrettet til at bringe Systemets Omdreiningspunct ud til Kanonmunden; Portaabningen er derved bragt ned til et Minimum af Størrelse, hvilket under Flodaffairerne har viist sig at

være af yderste Vigtighed. Oventil er Taarnet dækket af tykke Jernstænger. Der gaaer 4 Mand til at betjene Kanonen og 4 til at dreie Taarnet. Skrogets Forende har Sporeform, og Baaden kan derfor anvendes som Vædder.

En fra den brasilianske Type forskjellig Taarnkanonbaad er den svenske »Garmen«, der ved sin Lidenhed vistnok overgaaer Alt, hvad der hidtil er præsteret. Dette lille Fartøj, der er bygget i Motala, foretager i Aar sit første Prøveløgt, og om kortere eller længere Tid vil der altsaa foreligge officielle Beretninger, om hvorledes »Garmen« har teet sig.

Dette Fartøj er af Jern og bestaaer af et 78 Fod langt Skrog med et faststaaende høstakformet Taarn paa Dækket, der kun rager omtrent 1 Fod over Vandet, og som for, agter og paa begge Sider er bueformet. Foran dette Taarn, der fortrinsviis om Portaabningen skal være beskyttet af indtil ti Lag 1" Plader, er anbragt en temmelig lav kileformet Bølgebryder; thi, naar »Garmen« er under Damp, isærdeleshed i en lille Smule Skvalp, overskylles let Skroget, der nærmest ligner Ryggen af en Hval med en Kuppel ovenpaa. Den eneste Aabning i Taarnet er Skydehullet, der dækkes af en Port, som Kanonen ved sin Tilbordesætning, klar til Skud, lukker op, og som falder til af sig selv, naar Kanonen løber ind, efter at Skuddet er affyret. Under Ladningen dumpes Kanonens Munding, da Pladsen i Taarnet er meget indskrænket; Dampens Spænding bruges til at modvirke den svære Kanons Recul. Det er endnu uafgjort, om »Garmen« vil være istand til at føre en af de svære 15" Kanoner. Rattet er anbragt i Taarnet. Da dette ikke er cylindrisk som de almindelige Monitor-taarne, og da ogsaa Dækket er buet, har man, for at Besætningen dog kan røre sig lidt, bygget et lille let Dæk omkring Taarnets Fod. Forresten er Baaden, der løber 6 Miil og stikker 7 Fod, naturligviis kun et Skjær-

gaardsfartøi. Skjøndt Taarnet ikke er bevægeligt, og Sigtet altsaa maa tages med Rattet, har »Garmen» kun en enkelt Skrue. Foruden Kanon koster Fartøiet den tilsyneladende ringe Sum af 70—80000 Rigsdaler dansk.

Vil man anvende Kanonbaade, saa kan det ikke negtes, at disse Smaafartøier, ved deres Lidenhed, ringe Dybgaaende, godt beskyttede svære Artilleri, som og ved deres Bevægelighed, tilfredsstille Størstedelen af de Fordringer, man sætter til dette Vaaben. I ethvert Tilfælde have de, ved at laane nogle af Monitorens væsentligste Egenskaber, hævet sig langt over de forskjellige ældre Kanonbaadsconstructioner, blandt hvilke t. Ex. vore saakaldte »Blikdaaser» ikke kunne vente at have nogensomhelst Betydning i en paakommende Krig.

Er der noget Land, der skulde synes at egne sig til Kanonbaadsforsvar mod en fra Søen fremtrængende Fjende, saa er det Sverrig. Ret som for at skjærme den Deel af dets Kyst, som ligger nærmest dets mægtige Nabo, har Naturen langs denne reist Myriader af Klipper og Skjær, blandt hvilke de smaa Kanonbaade kunne unddrage sig Fjendens større Skibe og pludselig falde over de af hans mindre Fartøier, der vove sig indenskjærs i den Hensigt at iværksætte en Landgang. Det er derfor intet Under, at Svenskerne sætte en vis Lid til den lille nye Baad, der rimeligviis vil blive Forbilledet for dets nye Skjærngaardsflaade.

Men, fordi Sverrig søger at afløse den ældre Skjærngaardsflotille med et mere tidssvarende Vaaben, er det derfor dets Mening, at den pansrede Kanonbaad skal i Fremtiden være dets eneste og bedste Forsvar? Nei ingenlunde! Sverrig lægger ikke mindre Vægt paa sin søgaaende Flaade end tidligere, og, havde det Evne til saaledes at udvikle denne, at det med Udsigt til Held kunde møde sin farlige Gjenbo, inden denne i en eventuel Krig blokerede dets Havne, da vilde det uden al Tvivl ikke lægge synderlig Vægt paa det Vaaben, der

først kan komme til Anvendelse, naar Fjenden uhindret omsværmer dets Kyster og prøver paa at sætte sig i Besiddelse af et fast Udgangspunct for sine Operationer paa de udfor den faste Kyst spredte Øer og Holme.

Den svenske Skjærgaardsflaade er vel en naturlig Conseqvents af Skjærgaarden; men den er paa samme Tid i en vis Forstand et Nødværgevaaben, der er blevet grebet til ved Siden af den søgaaende Flaade, fordi denne ikke kunde udvikles i Forhold til den Styrke, hvormed Landets sandsynligste Fjende er istand til at optræde.

Vore danske Kanonbaade fra Aarhundredets Begyndelse vare derimod ikke som de svenske nøie knyttede til Landets geographiske Beskaffenhed; men de havde i langt høiere Grad end disse Nødværgevaabnets Natur — man greb til dem som til den sidste Udvei, og deres Bevægelighed ligeoverfor Fjendens af Stille lammede Skibe var Nøglen til en Overlegenhed, som ved Dampen desværre for bestandig er dem berøvet.

Saalænge Danmark og Norge havde deres søgaaende Flaade, var der Ingen, der faldt paa at ville indskrænke den for at skabe en Skjærgaardsflaade, skjøndt dog Norge hist og her har en virkelig Skjærgaard. Man havde i Udlandet saa megen Agtelse for denne Flaade, at England benyttede sin bedste Søhelt, da det vilde ødelægge den, — og da den seiervante Nelson havde rendt Panden saa haardt imod de i Hui og Hast bemandede Skibe, at han fandt det klogest at høre op i Tide, var der endnu Ingen, der for Alvor tænkte paa Kanonbaade, trods den glimrende Maade, hvorpaa Willemoes brugte sin Stykpram *). Først, da England, som Slutstenen paa sit roveriske Overfald i 1807, havde bortført vor Flaade og udplyndret hver Stump og Trevl, der fandtes paa vore Værfter, først da greb man til Kanonbaadene, som før

*) Ved dette Flaadeangreb mistede England 1200 Mand, medens Hærangebet i 1807 ialt kun kostede det 235 Mand.

den Tid kun i ringe Tal havde været anvendte og først samlede optraadte mod den engelske Beleiringshær, hvilken de trods al god Villie ikke kunde lægge nogen syndelig Hindring i Veien.

Det var altsaa først, da vi vare knækkede som Sømagt, at man greb til det eneste Forsvarsmiddel, som i en Hast kunde skabes mod en sig nærmende Fjende. Nationen viste herved sin Seighed og Ufortrødenhed, og der er neppe nogen Tvivl om, at Erkjendelsen heraf har bredt en forhøiet Glands over Erindringen om, hvad Kanonbaadene dengang udrettede. Men hvor smukt, kraftigt og tappert de end optraadte, saa vil det dog vistnok blive indrømmet, at Englands Opfattelse af Krigen med os gjorde det overhovedet muligt for disse Baade i længere Tid at fortsætte deres Færd. Naar Englænderne ikke lade sig forblinde af deres Lidenskaber, ere de først og fremmest Regnemestere, — de fandt det simpeltvæk billigere nu og da at miste et af de for Størstedelen mindre Skibe, som nærmest til Handelens Forsvar kom til vore Farvande, end at bygge og udsende Fartøier, der kunde betvinge de kun i Stille farlige Kanonbaade. — Man trække ikke paa Skuldrene ad denne Paastand: Englands Maal havde fra første Færd været at knække os som Sømagt, — Maalet var naaet i 1807, og derefter var Krigens Fortsættelse ligeoverfor os nærmest at betragte som en politisk Formsag, hvori de Styrende og endnu mere deres Undergivne viste en vis Lunkenhed, der maaskee var Frugten af den vaagnende Bevidsthed om al den Nederdrægtighed, de havde paa deres Samvittighed.

Seer man altsaa hen til alle de her løst skizzerede Momenter, da maa man vistnok erkjende, at der hverken i vor Fortid eller i andre Landes Historie kan findes noget Argument for Kanonbaadenes Fortrinlighed som Søværn, — man maa tværtimod komme til det Resultat, at de nærmest kunne sammenlignes med de sidste For-

svarsmidler, en Fæstning griber til, naar dens Udenværker ere indtagne, og Fjendens Løbegrave ere naaede ind til Murene. — Danmarks Udenværker ere Havet, og dette kan kun forsvares med søgaaende Skibe.

Men, er Tanken om at lægge Vægten paa et Kanonbaadsværn hverken begrundet i Traditionen eller støttet ved andre Landes nyere og ældre Erfaringer, saa bliver Spørgsmaalet, om denne Tanke da har sin Rod i de factiske Forhold, som en nærforestaaende Krig kunne antages at medføre. Lader os derfor kaste et Blik paa disse! Har den Fjende, som vi nu have mest at frygte af, ligesom i sin Tid England, kun det Maal at knække os som Sømagt? Kunde dette antages, da var det viselig politisk — om det Hæderlige tale vi ikke — at møde ham paa Halvveien ved i Udviklingen af vort Søværn at antyde, at vi ville træde bort fra Skuepladsen som Sømagt. Man gjør sig imidlertid ikke skyldig i nogen Overdrivelse ved at paastaae, at vor sandsynligste Fjendes Maal er af en langt videregaaende Natur, og man veed, at han til at naae dette Maal raader over en Hærstyrke og en Beliggenhed, der medføre, at Beslutning og Handling hos ham træde i Hælene paa hinanden. Holder man dette for Øie, lægger man Mærke til, at denne Modstanders Kyst breder sig ofte i kun nogle faa Miles Afstand fra vore sydlige Øer, at han fra sine forskjellige Havne i nogle faa Timer kan føre Tropper over til disse, uden at nok saa mange Kanonbaade i det dybe Vand kunne træde hindrende iveien for hans store Skibe, da synes det at maatte blive klart, at vi ved at lægge vor Søstyrke i et Kanonbaadsforsvar, beslutte os til først at optage Kampen i Smaafarvandene, efterat Fjenden har faaet fast Fod i den sydligste Deel af vort Øland. Og ligesaa klart maa det staae for Enhver, der vil skjenke Forholdene en fleersidig Opmærksomhed, at en uundgaaelig Følge af Kanonbaadssystemets Overvægt vilde tillige være den, at Fjenden, nogle Timer efter at

Krigen var erklæret, besatte Belterne, tiltrods for det rigeligste Antal Kanonbaade, og saaledes gjorde en brat Ende paa enhver Forbindelse imellem de større Landsdele. Principet for ethvert kraftigt Forsvar er saavidt muligt at samle sine Kræfter — Conseqventsen af et Kanonbaadsforsvar vilde være det stik Modsatte, netop at sprede dem!

Vi ville ikke hermed ubetinget fordømme Kanonbaaden; nei, vi ville endog villig indrømme, at der gives enkelte Steder i vore Farvande, hvor de leilighedsviis kunne komme til Nytte; men vi gjentage med Admiral Paris, at de ere et »Leilighedsvaaben«, som det kan være godt at have, hvis man har Raad dertil; skal man derimod være nøieseende med Pengemidlerne, skal enhver Sum, der udgives af Marinen, bringe det størst mulige Udbytte i en eventuel Krig, da maa den ikke anvendes paa Fartøier, der kun kunne bruges under visse Omstændigheder, men tværtimod paa store Skibe, der ere skikkede til at rense Søen for den os i Landstyrke saa overlegne Fjende. Selv længere hen i Tiden, paa et senere Stadium, hvor Kappelstriden om Overvægten i Østersøen for vort eget Vedkommende maa opgives, vil en kraftig søgaaende Flaade ved at træde i Forbindelse med vore nordiske Stamfæller kunne blive af en saadan Betydning, at disse ikke ansee en Alliance med os for haabløs Gjerning.

Dog ikke nok hermed; Sagen har ogsaa sin moralske Side, som har et indtrængende Krav paa at komme i Betragtning. Enhver Nation har sine Eiendommeligheder; som den franske Soldat er uforlignelig i et Stormangreb og paa den anden Side kan løbe omkap med Haren, naar en panisk Skræk griber ham, saaledes er Englænderen urokelig som en Muur, naar det gjælder at staa rolig paa Pletten og lade sig skyde ned. Overalt, hvor Dänsken tidligere har kæmpet paa Søen, har han viist sit Kald dertil; endnu i sidste Krig gjænlød der rungende

Hurraraab for dem, der havde deeltaget i Klapjagten ved Swinemünde og i Træfningen ved Helgoland, medens der kort efter raabtes Vee over den hele Marine, fordi et enkelt Skib med hundrede Mand og et Par Kanoner ikke havde været istand til at forsvare den Ø, som Hæren med sine titusind Mand og en Mangfoldighed af Kanoner kjendtes skyldfri i at have rømmet. Ligger der ikke heri et Fingerpeg? Gjemme ikke disse tilsyneladende Tilfældigheder en Lære? Skulde det ikke baade være fordeelagtigt og klogt netop at anvende Søforsvaret paa den Maade, hvortil det har viist det største Kald? Der er Intet, der styrker os i Kampen, som Troen til egen Kraft. Paa Søen, Skib imod Skib, har den danske Sømand altid viist, at han var sit Hverv voxen — Kanonbaadskampene i Aarhundredets Begyndelse vare i deres Hovedtræk en saadan Kamp — brug ham derfor til at kæmpe med ligeartede Modstandere paa Havet, men tving ham ikke ind paa en Vei, hvor hans Tro til Vaabnet og dermed hans Selvtillid svigter ham, og hvor den sidste Tids Erfaringer kun have lært ham, at der er Bitterhed og Skuffelser ivente!

Den franske Expedition i Korea 1866.*)

Af E. Suenson.

(Med Kaart.)

Med den Tilbøielighed til at gjøre Opdagelser, til at lære selv de mest afsondrede og vanskeligst tilgængelige Pletter af vor Jordklode at kjende, som, snart i Videnskabens Interesse, snart i Handelens og snart i den tomme Nysgjerrigheds, besjæler Nutiden og i Aarhundreder har besjælet vore Forfædre, maa man ofte undre sig over, at saamange forenede Anstrengelser, saamegen utrættelig Energi endnu ikke have fuldført Værket og givet os et om end kun overfladisk Kjendskab til alle Jordens Lande. Undrer dette os med Hensyn til de store Landstrækninger af det asiatiske, afrikanske og australske Continent, hvor Opdageren kun Skridt for Skridt, under utallige Farer og med uendelige Møisommeligheder, kan bane sig en Vei, maa det saameget mere undre os med Hensyn til de Landstrækninger, til hvilke Havet aabner os en hurtig, om end undertiden lidt farefuld Adgang, og hvor vi uden

*) Da denne Fremstilling giver et Indblik i en Art Virksomhed som kun falder i enkelte større Mariners Lod, have vi optaget den, skjøndt den i nogle Retninger gaar udenfor Tidsskriftets Omraade.

Red.

store Vanskeligheder kunne gjøre os en nøiagtig Idee om Landets naturlige Beskaffenhed, om Kysternes Conformation, om Befolkningens Udseende, Egenskaber og moralske Udvikling.

Og dog findes der saadanne Kyststrækninger, der, uagtet de omslutte nogle af Jordklodens mere befærdede Farvande, endnu ikke have været Gjenstand for en Under-søgelse, selv ikke af Hydrographerne, ihvor omfattende Arbejder end disse Navigateurens trofaste Bundsforvandre have foretaget i de fleste Have.

Et af de Lande, hvortil vort Kjendskab er forbausende ringe, er den store Halvø Korea, som til den ene Side begrænder det gule Hav og den af Krigs- og Handelsskibe meget besøgte Petchili Bugt og til den anden Side det ogsaa hyppigt beseilede Koreastræde og japanske Hav. Uagtet Beliggenheden i Nærheden af China og Japan med de store Midtpuncter for europæisk Handel, kjende vi endnu idag saa godt som Intet til Koreas Kyster og ikke stort mere til Landets Indre og dets Befolkning, ihvorvel det til forskjellige Tider har været besøgt af Europæere; men disse have rigtignok i Reglen havt et andet Maal for Øie, end det at belære os, om hvad de have seet og oplevet.*) Vort ringe Kjendskab til Korea skrev sig derfor indtil for to Aar siden næsten ene fra chinesiske og japanske Kilder og fra enkelte Optegnelser af Siebold, der under sit langvarige Ophold i Japan undertiden fandt Leilighed til at underholde sig med koreanske Sømænd, som af og

*) Vi tænke her navnlig paa de talrige Missionairer, som ere udbredte hele Asien over, og som i deres Archiver eie værdifulde og aldeles ukjendte Oplysninger om Lande og Folkslag. Enhver, der har læst f. Ex. père Hucs interessante Reise gennem Mantshuriet, China og Thibet, vil beklage, at ikke flere af de fromme Fædre følge hans Fxempel og offentliggjøre deres Erfaringer; og man harmes ved at høre, at det tildeels skal være de Overordnedes Modvillie, der forhindrer mange begavede Missionairer i at gjøre det.

til besøgte Nagasaki for at drive Handel med Japanerne. Disse Optegnelser ere samlede i Siebolds bekjendte Værk »Nippon«, af hvis 7de Bind »Nachrichten über Korea« vi have uddraget følgende sammentrængte Oplysninger, som vi have sat i Forbindelse med nogle mundtlige Meddelelser fra de franske Missionairer, der i de senere Aar have opholdt sig i Korea.

Korea regjeres despotisk af en Konge, som fører Titel af »Tsio-sien'uang eller »Konge af Tsio-sien«. Han er souverain Fyrste i sit Land, men staaer dog i et Slags Vasalforhold til Keiseren af China, der ved Thronforandringer bekræfter den nye Konges Valg og til Gjengjæld modtager Gaver saavel som en aarlig Tribut. Det koreanske Hof sender hvert Aar et Gesandtskab til Peking, men efter de franske Missionairers Fremstilling har dette i Aarenes Løb snarere antaget Charakteren af en Handelskaravane, ligesom den aarlige Tribut og Keiseren af Chinas Lehnshøihed kun skulle være til af Navn.

Tidligere bestod Korea af tre selvstændige Stater, Kaoli mod Nordost, Petsi mod Vest og Sinra imod Sydost. De stode snart i krigersk, snart i fredeligt Forhold til hverandre, men maatte alle anerkjende Keiseren af Chinas Overherredømme. Omtrent 900 Aar e. Chr. besteg Dynastiet Wang Thronen i Kaoli og førte heldige Krige mod de to andre Stater, der endte med disses Underkastelse, hvorpaa Kaoli blev Navnet for hele det koreanske Rige. Som Vasalstat af China deeltog det i Kublai-Khans mislykkede Expeditioner til Japan i Aarene 1274 og 1281. 1392 blev Familien Wang styrtet, og en Usurpator Li-Tan tilrev sig Herredømmet, lod sig anerkjende af China og forandrede Rigets Navn fra Kaoli til Tsio-sien. Han forlagde Residentsen til Byen Hantsching, der blev hævet til Rigets første Stad og som saadan ogsaa fik Navnet Wang-siøng eller Siø-ur.*) Li-Tan gav Staten

*) Maaskee det af Franskmændene benævnedes »Sehoul«.

den Inddeling og Organisation, som den har bevaret til vore Dage, og afsluttede en Fredstractat med Japan, der forblev ukrænket i omtrent to Aarhundreder.

I Aaret 200 e. Chr. vare Japanerne for første Gang komne til Korea og vare i den paafølgende Tid afvexlende optraadte som Venner og som Fjender; det synes endog, at Korea i nogen Tid har staaet i Vasalforhold til Japan. De havde til visse Tider draget stor Fordeel af Koreanernes Venskab, idet de ad denne Vei havde tilegnet sig endeel af Chinas Civilisation og høiere Cultur. Efter at saaledes Buddhaismen i Aaret 372 e. Chr. var bleven indført fra China i Korea, gik den herfra i Aaret 552 til Japan, hvor den snart blev den mest udbredte Religion. I Slutningen af det 14de Aarhundrede blev det gode Forhold mellem de to Lande imidlertid afbrudt ved den berømte japanske Taikun Taiko-samas Erobringsplaner; han gjorde Krav paa Lehnshøihed over Korea og paaførte det i den Anledning Krig. I to Expeditioner, den første i Aarene 1592—1593, den anden 1597—1598, undertvang han ikke alene Korea, men truede endog China, da Døden 1598 gjorde Ende paa hans videre Planer og medførte en Fred, ifølge hvilken de japanske Erobrere rømmede Landet. Kun den lille Coloni Fusankai paa Koreas sydøstlige Kyst forblev i deres Hænder og er endnu beboet af nogle hundrede Japanere, der drive en indskrænket Handel med Befolkningen. De staae under Bestyrelse af en japansk Fyrste paa Tsus-sima, en lille Ø, der ligger midt i Koreastrædet. Denne er ogsaa Stedet for det koreanske og japanske Hof's Høflighedsudvexlinger; thi det Afhængighedsforhold, som var den nærmeste Følge af Taiko-samas heldige Krige, er i Tidernes Løb gaaet over til et recent Venskabsforhold, der yttres sig ved fredelig Handel mellem de to Nationer og ved Afsendelsen af Gesandtskaber, naar Thronforandringer have fundet Sted i det ene eller det andet Rige.

Korea er deelt i otte Provindser, af hvilke hver er bestyret af en civil og en militair Statholder. Provindserne ere atter deelte i Districter og Communer, der ligesom i China have deres selvstændige Bestyrelse, underkastet Overopsynet af Regjeringens Mandariner. Befolkningen er ordnet i fire Classer, Præste-, Soldater-, Haandværker- og Landmands-Classen. Soldater-Classen maa nærmest betragtes som en Slags Adel, og den regulære Armee indskrænker sig i Fredstid til omtrent 5000 Mand, som med deres Familier danne en Slags militair Coloni i Hovedstaden og tjene til den kongelige Families Beskyttelse; i Krigstid er med Undtagelse af Geistligheden enhver Mand pligtig til at bære Vaaben. Statsreligionen er Buddhaismen, men ved Siden af denne findes en ældre Religion, der rimeligviis svarer til Sintoismen i Japan; ligeledes tæller Confucius's Lære endeel Tilhængere og er høit i Ære. Geistligheden er som i alle buddhaistiske Lande baade talrig og indflydelsesrig, men fortjener neppe at være det. Skriftsproget er det chinesiske, derimod er Talesproget saa forskjelligt herfra, at en Koreaner og en Chineser ikke kunne forstaae hinanden.

Koreanerne stille ikke høie Fordringer til Livet; deres Levemaade er tarvelig: Riis, Grønsager, Fisk og engang imellem lidt Kjødspiser ere deres daglige Næringsmidler. Deres vigtigste Erhvervskilder ere Agerbrug, Fiskefangst, Jagt og lidt Kvægavl. Skjøndt Landet er meget bjergrigt, er det paa mange Steder frugtbart og veldyrket og frembringer navnlig i den sydlige Deel megen Riis. Havet og Floderne ere rige paa Fisk, som baade i frisk og tørret Tilstand er en temmelig betydelig Handelsgjenstand. Jagten drives fornemmelig for Peltsværkets Skyld; de koreanske Tigerkind skulle være nogle af de bedste paa Jorden; trods den nordlige Brede er Tigeren stærkt udbredt i Landet.

Industrien staaer langt fra saa høit i Korea som i Nabolandene China og Japan, men har dog i enkelte Retninger drevet det vidt, saasom i Forfærdigelsen af flettede Straa- og Hestehaars-Arbeider, Silkestoffer og Voxpapir. Den indenlandske Handel er ret levende og foregaaer deels ved Junker langs Kysterne og paa Flo-derne, deels ved Lastdyr, Heste og Oxer. Derimod er Handelen udefter kun ubetydelig og indskrænker sig til China og Japan, hvorfra der indføres Riis, Peber, Bøffelhorn og Manufacturgjenstande, medens der udføres Ginseng, Tigerskind, raa Silke, der er særdeles god, og Voxpapir. Ingensteds i Verden skal Ginsengen, dette Arcanum i den orientalske Lægekunst, være saa god som i Korea, og i Nabolandene opveier man et ægte Stykke af denne kostelige Rod med Guld. Peltsværket absorberes næsten ene af de russiske Etablissementer paa Nordgrændsen.

Europæerne have til forskjellige Tider søgt at trænge ind i Korea og aabne Handelsforbindelser med Befolkningen, men alle Forsøg herpaa ere mislykkede. Ligeoverfor Europæerne følger den koreanske Regjering den samme Politik, som China og Japan tidligere fulgte, men som disse Stater nu ere blevne tvungne til at opgive, og hvad der i de senere Aar meget har hidraget til at indskærpe Lovene, som forbyde de Fremmede Adgang til Riget, er navnlig Ruslands truende Stilling paa den nordlige Grændse.

Siebold anfører flere Exempler paa europæiske Skibsbesætninger, der i forrige Aarhundrede ere blevne holdte tilbage i Landet, saaledes 35 Mand fra det strandede hollandske Skib »de Sperwer«, som man nødte til at træde i Regjeringens Tjeneste, men forresten behandlede godt, indtil de ved deres slette Opførsel opbragte Befolkningen mod sig og bleve forviste til en Udørk af Landet. I vore Dage er den koreanske Regjering i denne Henseende mindre lemfældig, hvilket sees

af den Behandling, som ifølge Regjeringens Ordre overgik en amerikansk Skonnert, der i September 1866 besøgte den koreanske Kyst. Skibet, der var bestemt til Japan, vilde paa Veien sætte en engelsk Missionair iland paa Koreas Sydkyst; men, saasnart Stedets Autoriteter fik Underretning om dets Nærværelse, bemægtigede de sig Skibet, opbrændte det og ombragte Besætningen. Et yderligere Beviis paa Regjeringens Strengthed og Hensynsløshed mod Europæerne er dens Opførsel mod de i Landet bosatte franske Missionairer, hvilken fremkaldte den Expedition, som vi her ville gjøre til Gjenstand for en Fremstilling.

I.

Siden Aaret 1798 havde enkelte Missionairer forsøgt paa at nedsætte sig i Korea og udøve deres Virksomhed der, men bestandig uden Held. Grusomme Forfølgelser, foranstaltede af den koreanske Regjering, foraarsagede Adskilliges Død og tvang de Øvrige til at opgive et saa vanskeligt Foretagende, der ikke alene satte deres eget Liv i Fare, men ogsaa deres Proselyters. Den næstsidste af disse Forfølgelser fandt Sted i 1839. Først efter den Tid begyndte *les missions étrangères* i Frankrig at tage sig alvorlig af Sagen og søgte i større Antal fra China at trænge ind i det saa godt som ukjendte Land. Da Lovene strengt forbød de Fremmedes Nedsættelse, var det kun i Skjul, at Missionairerne kunde bosætte sig og udbrede deres Lære. Dog gjorde denne endeel Fremskridt saavel hos den høiere som hos den lavere Deel af Befolkningen, og det lader til, at de Christne i de senere Aar have levet, om end skjulte, saa dog i større Tryghed end tidligere. Forfølgelser havde i lang Tid ikke fundet Sted, og Mandarinerne, der bestyrede de forskjellige Provindser, lode til at see gennem Fingre med de Forsøg, der gjordes paa at omvende de Indfødte til Christendommen.

Grunden til dette Maadehold hos Regjeringen

maa ikke søges i virkelig Overbærelse, men alene i Koreas politiske Forhold. Dette Land, der, takket være dets afsondrede Beliggenhed og naturlige Beskaffenhed samt Ubekjendskabet til dets Kyster, med Held havde tilbageviist de faa Forsøg, som Fremmede hidtil havde gjort paa at lære det at kjende og sætte sig i Forbindelse med Befolkningen, saae sig ikke længere istand til at modsætte sig de Fremskridt, som Russerne med langsom, men utrættelig Haardnakkenhed gjorde paa dets nordlige Grændse. Regjeringen, der gjennem sine Forbindelser med Hoffet i Peking havde erfaret den Rolle, Englænderne og Franskmandene spillede i China, synes at have havt til Hensigt i Nødsfald at tilkalde disse Magter, haabende derved at kunne danne en Modvægt imod Ruslands stedse voxende Indflydelse og forhindre Landets fuldstændige Undertrykkelse af denne dets nærmeste og i Øieblikket mægtigste Fjende. Det var altsaa i Regjeringens Interesse at behandle sine eventuelle Allieredes Undersaatter med en vis Mildhed og ikke lægge for store Hindringer iveien for deres skjulte Virksomhed, forsaavidt den ikke greb forstyrrende ind i Landets politiske Ro. Saaledes havde i Aarenes Løb de Christnes Antal efterhaanden foreget sig til c. 30,000; tolv Missionairer vare bosatte paa forskjellige Steder af Halvøen; i Spidsen for dem stode tvende Bisper, Berneux og Daveluy. Missionen var næsten afskaaren fra al Forbindelse med Omverdenen; kun gjennem det ovenomtalte aarlige Gesandtskab, som Hoffet i Sehoul sender til Peking, kunde Missionairerne ved Hjælp af en eller anden trofast Koreaner sende Efterretninger til Landsmænd og Troesfæller i China.

I Begyndelsen af Januar Maaned 1866 viste to russiske Krigsskibe sig paa Koreas østlige Kyst. De ankrede i Nærheden af Cap Duroc eller Peschuroff, satte sig i Forbindelse med Mandarinen paa Stedet og begjerede gjennem ham Afstaaelsen af en Landstrækning i Nærheden. Efterretningen herom frembragte stor Bevæ-

gelse hos Regjeringen i Hovedstaden. Kongens Fader (Kongen selv var et fjortenaarigt Barn, adopteret af den afdøde Fyrste) og Ministerraadet vidste ikke, hvorledes de skulde afvise de ubudne Gjæster og lode omsider Biskop Berneux tilkalde for om muligt at benytte sig af hans Mægling. I Haab om ved denne Leilighed at erhverve sig nogle Fordele til Gavn for Udbredelsen af sin Lære efterkom Bispens Opfordringen; han forlod sit Skjulested i en afsides Provinds, men naaede først Hovedstaden i Midten af Februar, og samtidig med ham ankom Efterretningen om, at de to russiske Skibe, kjede af at vente paa Svar, havde forladt Kysten. Denne Begivenhed forandrede øieblikkelig Regjeringens Stemning. Biskop Berneux, der var kaldet op paa Slottet, blev holdt tilbage som Fange, anklagedes for Domstolene, dømtes til Døden og blev den 3die Marts offentlig henrettet.

Med denne oprørende Vilkaarlighed begyndte en almindelig Forfølgelse mod de Christne, under hvilken endnu 8 Missionairer og henved 800 Koreanere fandt Døden. Tre Missionairer lykkedes det at undflye; de søgte Tilflugt i Bjergene, hvorfra de speidede efter en Leilighed til at slippe ud af Landet. De kastede Lod om, hvem af dem der skulde søge ned til Kysten og ad Søveien see at naae China. Lodden faldt paa père Ridel. Han iværksatte lykkeligt det farlige Hverv; ved Penge og Løfter vandt han Befolkningen paa en koreansk Junke, der tog ham ombord og kort Tid efter bragte ham i Behold til China. De to efterladte Missionairer maatte endnu i lang Tid holde sig skjulte og naaede først i October Maaned efter en møisommelig og farefuld Flugt den chinesiske Grændse.

Ved sin Ankomst til China bragte père Ridel de franske Autoriteter Efterretning om, hvad der havde tildraget sig i Korea. Den øverstcommanderende Officeer over den franske Søstyrke i China og Japan, Contre-admiral Roze, tog strax Sagen i sin Haand, men var i nogle Maaneder forhindret fra at gjøre alvorlige Skridt paa

Grund af et foruroligende Oprør i Cochinchina, der hvert Øieblik kunde gjøre hans Nærværelse i Saigun nødvendig. Først i September Maaned kunde han give de ham underlagte Skibe rendez-vous i Chefu, en lille chinesisk Havn ved det gule Hav, tværs overfor Koreas Vestkyst, og der træffe de nødvendigeste Forberedelser til en Expedition.

Det var den høie Tid. Sommeren var snart tilende; om en Maaned eller to vilde det nordlige Chinas strenge Vinter sætte ind, og med den de haarde Storme og Sneebyger, der paa denne Aarstid gjøre Seiladsen paa det gule Hav vanskelig og ofte farlig. Koreas Kyster vare saagodtsom ubekjendte. Den eneste Strækning, til hvilken man havde lidt nøiere Kjendskab, var endeel af Vestkysten, Sønden for Floden Hang-kiang, hvor den franske Admiral Guérin i 1856 havde ladet foretage nogle Opmaalinger; men Udløbet af Floden fandtes ikke angivet i hans Kaart. I Begyndelsen af 1866 havde en engelsk Coffardidamper »Emperor«, med den Englænderne egne Foretagelsesaand, vel fundet Mundingen og var gaaet et Stykke op ad Floden i den Hensigt at knytte Handelsforbindelser i Landet, men den havde truffet paa saamange Vanskeligheder, baade hvad Farvands Beskaffenhed og hvad Befolkningens Holdning angik, at den var vendt tilbage med uforrettet Sag, medbringende nogle høist ufuldstændige Oplysninger om, hvad den havde seet og erfaret. Disse bleve imidlertid Admiralen meddeelte og befæstede ham i den Tanke, som den undflyede Missionairs Udsigende ogsaa stemte overens med, at Hang-kiang maatte være den Flod, ved hvilken Hovedstaden Schoul var beliggende. De koreanske Sømænd, som havde overført père Ridel og senere af Frygt for Straf ikke vare vendte tilbage til Korea, erklærede sig tilstrækkelig kjendte med Kysten til at paatage sig at lodse Skibene saa høit op ad Floden, som disses Dybgaende vilde tillade.

Inden Admiral Roze begav sig til Korea med hele sin Escadre, var det ham magtpaaliggende at indhente nøiere Oplysninger saavel om Farvandets som om Landets Beskaffenhed. Det var nødvendigt at finde en Ankerplads, hvor Skibene med Sikkerhed kunde overvintre, i Tilfælde af, at Begivenhedernes Gang skulde gjøre et forlænget Ophold nødvendigt; det var ønskeligt at kunne vælge et Punct, hvorfra de militaire Operationer kunde foretages med nogen Lethed, og hvor deres Resultater kunde være mest følelige for den koreanske Regjering. Om dette kunde den undslupne Missionair, der bestandig havde levet fjernt fra Hovedstaden i den sydlige Deel af Landet, ingen Oplysninger give, og Admiralen besluttede sig derfor til selv at gjøre sig bekendt med Forholdene, før han bestemte sig til noget endeligt Foretagende.

Den 18de September forlod Admiralen Chefu med Corvetten »Primauguet», Kanonbaadan »Tardif» og Avisodamperen »Déroulède» for at paabegynde en foreløbig Opdagelsesexpedition. Han efterlod sit Flagskib, Fregatten Guerrière, paa Rheden, hvor det skulde modtage de øvrige af Escadrens Skibe, der daglig ventedes, og træffe de sidste Forberedelser til en Expedition. Coursen blev sat Øster i, og næste Dags Eftermiddag passerede Skibene les îles ferrières, tre nøgne og skarptformede, men ikke synderlig høie Klippeøer, der ligge paa omtrent 37° N. Brede og 123° 30' Ø. Længde P. og ere henved 8 Miil fjernede fra Midten af Koreas Vestkyst. Man gik Sønden om Øerne i l'archipel du Prince Impérial, de to Smaaskibe bleve sendte forud for at lodde, og om Aftenen ankrede man paa 17 Favne Vand i Munden af Prinds Jeromes Bugt. Den 20de om Morgenen blev Déroulède sendt Nord i for at lede efter Munden af Floden, som Admiralen antog maatte være Nord for Ronas Banke og le chapeau, Grændsen, hvortil Admiral Guérins Kaart naaede. De to andre Skibe stode længere ind

i Prinds Jeromes Bugt og fandt en god Ankerplads paa en lille Sandbanke med 8 à 10 Favne Vand. Man opreiste en Vandstandsmaaler paa Kysten af en nærliggende Ø; denne var ubeboet, men bar Spor af jevnlig at være besøgt af Fiskere. Paa Grund af dens smukke Natur og paa enkelte Steder yppige Vegetation døbte Admiralen den efter Keiserinden med Navnet Eugénie. Kanonbaaden «Tardif», der i alle Henseender var i en ynkelig Forfatning og navnlig havde Havari paa Skruen, løb sig paa Land for at reparere; den stod under Lavvandet fuldkommen tør og kunde udbedre det alvorligste af sin Skade.

Imidlertid fortsatte Déroulède sin Vei Nord i. Den havde père Ridel ombord som Tolk og en af de koreanske Sømænd som Lods; han var iført fransk Matrosdragt for ikke at blive gjenkjendt af sine Landsmænd, i Tilfælde af, at han skulde komme i Berøring med dem. Seiladsen gik meget heldigt; man undgik lykkeligt de mangfoldige Banker og Klippeskjær, der gjøre dette Farvand særdeles vanskeligt for den Ukjendte, og hvis Tilværelse man først senere ved de hydrographiske Arbejder fik nøiagtigt Kjendskab til. Allerede den første Dag kom man ind i Floden og fandt en fortræffelig Ankerplads selv for de største Skibe tæt ved en lille Ø, der blev kaldt Ile boisée, fordi den var bedækket med Træer og derved adskilte sig fra de omliggende nøgne og stenede Kyster. Reisen blev fortsat høiere op ad Floden, som efterhaanden aflag i Brede, indtil den ved det nordostlige Hjørne af den store Kang-hoa Ø pludselig dreiede i østlig og sydostlig Retning ind i Fastlandet. Paa dette Sted ankrede man ud for en befæstet Plads, som af Lodsens angaves at hedde Kako-dje og være Havneplads for Øens Hovedstad Kang-hoa, der laa omtrent en Fjerdingsvei inde i Landet. Officererne gik uhindrede iland med père Ridel og besaa Fæstningsværkerne, som vare i slet Forfatning og kun forsynede med nogle næsten ubrugbare Kanoner. Deres

Ankomst vakte imidlertid stor Opsigt. Størstedelen af Befolkningen tog Flugten; dog blev en Mandarin tilbage og spurgte dem, hvem de vare, og hvad de vilde, hvortil de svarede, at de vare Franskmænd og vilde see Landet. Den 21de September vendte Déroulède med disse Oplysninger tilbage til Ankerpladsen ved Ile Eugénie.

Den næste Morgen lettede Admiralen med alle tre Skibe og stod, lodset af Déroulède, op efter Ile boisée; men, da han herfra vilde søge at naae Kako-dje, løb Corvetten »Primauguet« sig, ved en skarp Bøining af den snevre Flod, fast paa en Klippebanke. I mindre end fem Minutter blev Corvetten, takket være dens dygtige Chefs Forudsynethed, afstøttet med sine Bramstænger og Spiir og kom med stigende Vande af Grund, dog ikke uden at have givet voldsomme Stød og mistet Størstedelen af sin Straakjøl, der i store Stumper førtes bort af den rivende Strøm. Man besluttede sig derfor til at lade det store Skib blive tilbage ved Ile boisée og fortsætte Opdagelsesreisen med de to Smaaskibe alene. Den 23de passerede Admiralen med disse Kako-dje og dreiede derpaa ind i den hidtil ukjendte Deel af Floden, hvor han om Aftenen ankrede ved Landsbyen Potomeh. Her var Befolkningen i store Skarer samlet paa Kysterne, og, da et af Skibenes Fartøier, der var ude at lodde, nærmede sig Flodbredden, blev det paa Fransk praiet af en Koreaner med Raabet: »moi parler comme vous«! Inden man kunde indhente nøiere Oplysninger, havde nogle tilstedeværende Mandariner fjernet Manden, som rimeligviis maa have været en christen Koreaner. Forresten var Befolkningens Holdning meget fredelig. En Sampan med Indfødte lagde til ved Admiralskibet, og disse gjorde følgende Meddelelse og Spørgsmaal, som nedskreves med chinesisisk Skrift paa smaa Lapper Papir, imedens de i Fartøiet afventede Svaret: »Stedets Mandarin Pouphang vil komme om lidt for at gjøre Eder Spørgsmaal. — Fra hvilket Rige ere I, og hvorfor komme

I? — Maaskee var det Eders Hensigt at gaae til Japan, og I have taget feil af Veien og ere komne hid.

Mandarinen af Sau-psing vil ogsaa komme og gjøre Eder Spørgsmaal. — Vil det fornøie Eder?»*)

I tre Dage fortsattes Seiladsen op ad Floden, der blev snevrere og snevrere og var saa opfyldt med Sandbanker og Skjær, at man maatte gaae frem med den yderste Forsigtighed og desuagtet hyppigt kom paa Grund. Paa flere Steder var Flodleiet saa lidet dybt, at Skibene kun kunde passere det med Høivande, hvilket betydelig forsinkede Reisen. De Indfødte viste sig som oftest meget venskabelige og afsloge kun en eneste Gang at forsyne Skibene med Provisioner; men, da Admiralen truede Mandarinerne med at gjøre Brug af sine Kanoner, fik Alle øieblikkelig travlt med at gjøre Jagt paa Oxer, Sviin og Fjerkræ, der bleve bragte ombord og betalte med Pjastre efter en af pære Ridel fastsat Priis. Tjenstvilligheden gik endog saa vidt, at, da et af Fartøierne en Dag manglede Steen til at reise en Vandstandsmaaler, nedreve Koreanerne et Vaaningshuus for at tilveiebringe det fornødne Materiale; det maa bemærkes, at Husene her ikke vare glimrende; pære Ridel angav deres Gjennemsnitspriis til 5 francs. Fra Tid til anden kom nogle koreanske Øvrigheds personer ombord, der bestandig gjorde de samme Spørgsmaal, som ovenfor ere nævnte. Kysterne vare afvejlende høie og lave, Omgivelserne ret maleriske, og Landet tilsyneladende frugtbart og noget dyrket i Nærheden af Floden; derimod syntes det fjernere Land overalt at være en vild og øde Bjergnatur. Det ene Fjeld optaarnede sig i sønderreven Vildhed ved Siden af det andet, og flere af Bjergtoppene vare belagte med Sne.

*) Vi have saavel her som i de officielle koreanske Actstykker, der senere skulle blive gjengivne, søgt at bevare Sprogets naive originale Form.

Den 26de September ankom man til en af Sehoul's Forstæder. Idet Skibene nærmede sig, syntes en fjendtlig Stemning at have bemægtiget sig Koreanerne. Et stort Antal Junker og Tømmerflaader vare opankrede paa Floden som for at spærre Passagen, og, da Mandarinerne ikke efterkom Admiralens Opfordring til at fjerne disse Forhindringer, lod han affyre et Par Kanonskud paa Junkerne. De bleve besvarede fra Flodbredderne, og et aflangt Projectil slog ned i Vandet agtenfor Skibene; nogle Riffelskud adspredte dog snart Mængden, og kort efter ankrede man uhindret foran Sehaul. Selve Hovedstaden var ikke synlig fra Ankerpladsen, idet et Høidedrag adskilte den fra Kysten, men paa Bakkerne vare Tusinder af Tilskuere forsamlede, og man fandt det derfor ikke raadeligt at have Samkvem med Land, men indskrænkede sig til de sædvanlige Opmaalinger paa Floden.

Hovedøiemedet med Expeditionen, at gjøre sig bekendt med Hovedstadens Beliggenhed og det dertil førende Farvaude, var nu opnaaet, og, da Regjeringen ikke lod høre fra sig, var der Intet, som holdt Admiralen tilbage.

Inden Skibene den næste Dag tiltraadte Tilbagereisen, kom en Koreaner, der udgav sig for at være afsendt af Folket, ombord og overrakte Admiralen følgende Bønskrift: »Nu, efter at I have besøgt Floden og Bjergene i dette lille og ubetydelige Kongerige, ville I gaae Eders Vei; hele Folket er meget glad og tilfreds derover. Imidlertid, hvis I ved at kaste det sidste Blik paa os ville bortfjerne al Mistanke, al Tvivl fra vore Pjertes, ville vi være meget lykkelige. Vi vove tusinde Gange, titusinde Gange at bede og haabe, at I ville give os denne Forsikkring.» Kort efter Modtagelsen af dette Andragende lettede Admiralen. Da Escadren senere vendte tilbage til Korea, erfarede man, at Overbringeren var bleven udnævnt til en høi Værdighed som den, der havde bevæget Franskmandene til at fjerne sig fra Hovedstaden.

Tilbagereisen gik for sig uden alvorlige Uheld, uagtet Skibene flere Gange kom paa Grund, og Befolkningens hidtil saa venlige Holdning havde antaget et fjendtligt Præg. Da man den 30te September kom forbi Kako-dje, vare Fæstningsværkerne besatte med Krigere, der aabnede en levende Ild paa Skibene; dette gjentog sig fra en Række Forter, der beherskede hele Flodens sydlige Løb. Man besvarede Ilden efter bedste Evne og havde paa Grund af Koreanernes slette Sigtning og den Hurtighed, hvormed Fart og Strøm førte Skibene afsted, intet Tab at beklage. Derimod blev ved Uagtsomhed med Skydningen et Par Mand lemlæstede ombord i *Déroulède*.

Admiralens Tilbagekomst blev hilset med Jubel ombord i *Primauguet*. Man havde der været i stor Uro paa Grund af hans lange Fraværelse, som han ved sin Afreise kun havde angivet til to eller tre Dage, medens den nu havde medtaget otte. Skibets Næstcommanderende, hvem Commandoen i denne Tid var overdragen, havde omsider besluttet sig til endnu engang at forsøge paa at naae Kakodje med Corvetten og derfra paa Junker trænge høiere op ad Floden for at erfare de andre Skibes Skjæbne. Forberedelserne hertil vare alt trufne, da Admiralens Ankomst gjorde dem overflødige. Corvettens Officerer havde i Mellemtiden beskæftiget sig med Opmaalinger og Observationer; de havde hyppigt været iland og overalt truffet paa en meget velvillig Stemning hos de Indfødte; undertiden vare endog Sampaner komne paa Siden for at bringe Foræringer og gjøre Spørgsmaal, bestandig skriftligt, af hvilke vi skulle anføre nogle enkelte.

„Da I ere komne fra et fjernt Land, Skibene, Masternes Seil og alle Sager, nødvendige for en lang Reise, ere de ikke anstrengte, ere de ikke beskadigede? Da jeg har sagt alle disse Ting til Mandarinen, har han befalet mig at gjøre Eder nogle smaa Foræringer; skjøndt de kun ere af lidet Værd, bede vi Eder have den Godhed at modtage dem — Psing-ni den 18de Dag, den 8de

Maane.» Hermed fulgte en Liste over Forrøingerne: 1 Oxe, 20 Høns, 200 Æg, 200 Kam (en Frugt), 100 Pærer, 5 tørrede Fisk og 10 Vifter.

— »Vi have ikke Kræfter til at sætte Oxen ombord i Eders Skib, tag den selv op. — Det er os umuligt at modtage disse Penge, vi sende Eder dem tilbage. — Vi vilde ogsaa bringe Eder Vifter og Olie, men vi have glemt det. — Vi vilde gjerne møde Eder, men I have saa megen Beskjæftigelse, at vi ikke kunne gjøre det.

— Hver Dag er der megen Vind; desuagtet, befinde I Eder vel? Oxen og Vifterne, som vi sendte, ere som en Høflighedsforøring til Folk, komne langveis fra.

— Dersom vi gjøre Eder saamange Spørgsmaal, er det, fordi det er Landets Lov. Vær saa god ikke at forurolige Eder og besvare vore Spørgsmaal.

— Kom og lad os sætte os ned paa et roligt Sted, hvor vi kunne samtale i Mag.»

Admiralens første Hensigt var at forblive ved Ile boisée med de to Smaaskibe og sende Corvetten til Chefu for at afhente den øvrige Deel af Escadren; men, da nogle christne Koreanere, som vare blevne lokkede hid ved Rygtet om Franskmandenes Ankomst, bragte Efterretning om, at der overalt paa Kysten blev truffet krigerske Forberedelser til at afslaae et eventuelt Angreb, opgav han denne Plan og afseilede den 1ste October til Chefu for at bringe Koreanerne til at troe paa en definitiv Afreise.

I Chefu, hvor Admiral Roze indtraf den 3die October, havde efterhaanden alle de ham underlagte Skibe indfundet sig. Den samlede Styrke bestod af:

Fregatten Guerrière	—	600 H. Kr.	—	34 K.	—	534 M. B.
Corvetten Primauguet	—	450 H. Kr.	—	12 K.	—	200 M. B.
Corvetten Laplace	—	400 H. Kr.	—	8 K.	→	190 M. B.
Kanonbaaden Tardif	—	60 H. Kr.	—	3 K.	—	54 M. B.
Kanonbd. Lebrethon	—	60 H. Kr.	—	3 K.	—	56 M. B.
Avisoen Kien-chan	—	70 H. Kr.	—	2 K.	—	43 M. B.
Avisoen Déroulède	—	80 H. Kr.	—	1 K.	—	43 M. B.
Skonnerten Mirage*)	—			1 K.	—	24 M. B.

*) deeltog ikke i Expeditionen.

Hertil kom omtrent 170 Mand, detacherede fra et Corps Marinere, som laa i Garnison i Yokohama, og en Snees Mand, der kunde afsees fra Besætningen paa Kung-tung, en lille Ø ved Chefu, som den franske Regjering siden Krigen med China i 1860 har vundet en Slags Hævd paa, uagtet den aldrig er bleven factisk afstaaet.

Admiralen gjorde sig ikke Illusioner om med saa ubetydelig en Styrke at kunne foretage et alvorligt Felttog. Det var ham paalagt med Kraft at haandhæve de franske Undersaatters Interesser og det franske Flags Ære i disse fjerne Lande, men uden paa nogensomhelst Maade at binde den franske Regjering. Han ansaae det for sin Pligt ved et coup de main strax at tage Hevn over det paa Missionairerne begaaede Mord, men samtidig begjerede han i Frankrig en betydelig Forstærkning af Kanonbaade og Mandskab og de nødvendige Instructioner for paa en eftertrykkeligere Maade at tvinge den koreanske Regjering til for Fremtiden at efterkomme Civilisationens og Menneskelighedens Fordringer. Hvad det for Øieblikket kom an paa, var at bibringe Hoffet i Sehoul et saa føleligt Slag som muligt. Rette Operationerne mod selve Hovedstaden var vanskeligt. Skjøndt denne By kun er otte Miil fjernet fra Vestkysten, kunde man, paa Grund af Landets bjergrige, utilgængelige Beskaffenhed, ikke tænke paa at naae den tillands; man manglede desuden aldeles Transportmidler til Artilleri og Proviant. Flodveien var for lang til at kunne benyttes, da man ved det ringe Antal Smaaskibe vilde nødsages til i flere Dage at holde Folkene sammenstuede i aabne Fartøier. Et Par Junker, sænkede i den øvre Deel af Floden, kunde fuldkommen afspærre denne og alvorlig udsætte baade Skibe og Mandskab. Ogsaa var det voveligt med saa liden en Styrke at angribe en stor og folkerig By, i hvilken Kjernen af den koreanske Hær var concentreret — og et Nederlag kunde Admiralen ikke udsætte sig for ved et Foretagende, der fandt Sted uden den franske Regjerings Ordre eller Vidende.

Det Kjendskab til de geographiske Forhold, som man havde vundet ved Opdagelsesexpeditionen, gjorde Udførelsen af en anden Plan tilraadelig. Efter at være løben forbi Sehoul fortsætter Floden Hang-kiang sit nordvestlige Løb paa en Strækning af 8—10 Mil; her deler den sig i to Arme, en nordlig og en sydlig, der omslutte den store Ø Kanghoa og et Antal større og mindre Klippeøer Vesten og Sonden for denne. Den nordlige Arm er den bredeste; det var ad denne Vei, at den engelske Coffardidamper »Emperor» i Foraaret havde søgt at nærme sig Hovedstaden, men den havde truffet paa saamange Sandbanker og Grunde, at den havde opgivet at naae sit Maal. Den sydlige Arm er smallere, ligeledes opfyldt af Grunde og navnlig blinde Skjær, men i Reglen dybere; det var den, Admiral Roze med Held havde benyttet. Øen Kang-hoa var efter Missionairens og Koreanernes Sigende en af de rigeste og bedst dyrkede Provindser i Landet; den skulde indeslutte en temmelig folkerig By med et kongeligt Palads, store Vaabenmagasiner og Oplag af Riis, hvad ogsaa de efter koreanske Forhold stærke og talrige Fæstningsværker, som vare opførte ud til Floden, tydede paa. Da Egnen om Hovedstaden Sehoul er meget bjergrig og uveibar, skeer hele Tilførselen til Byen alene ad Flodveien. Om Efteraaret, naar Riishøsten er tilende, samles utallige tungladede Junker fra Koreas forskjellige Provindser i Munden af Hang-kiang og lade sig af Vind og Strøm føre op til Sehoul, hvor de losse deres Ladninger og forsyne Stadens Magasiner med Levnetsmidler for Vinteren; denne Aarstid er nemlig saa streng i Korea, at lisgangen forhindrer al Skibsfart.

Paa disse Forhold byggede Admiral Roze sin Plan. Han besluttede at bemægtige sig Øen Kang-hoa og befæste sig i en stærk Stilling ved Kakodje, hvilket Stedets naturlige Beskaffenhed meget vilde lette ham. Herfra kunde han med sit Feltskyts beherske det sydlige

Udløb af Floden, medens et Par Kanonbaade, stationerede i den nordlige Arm, ogsaa der vilde forhindre al Gjennemfart og gjøre Tilførselen af Levnetsmidler til Hovedstaden umulig. Paa denne Maade vilde han muligviis kunne tvinge Hoffet i Sehoul til at træde i Underhandlinger med sig og derved uden stor Blodsudgydelse naae det ønskelige Resultat, Afstraffelsen af Ophavsmændene til Mordet paa Missionairerne og Garantier for, at lignende Forfølgelser ikke skulde finde Sted i Fremtiden; eller, han vilde directe kunne tage Hevn over Regjeringen ved at bemægtige sig den anseelige By Kanghoa, fængsle Mandarinerne og ødelægge de Regjeringsbygninger, Vaaben- og Proviant-Magasiner, der maatte findes paa Øen, og endelig der afvente de yderligere Instructioner, han til den Tid vilde modtage fra den franske Regjering.

I de otte Dage, der forløb efter Admiralens Ankomst til Chifu, bleve de sidste Forberedelser til Expeditionen drevne med Iver. Baade Officerer og Mandskab imødesaae med Længsel denne Afvexling i det temmelig eensformige Skibsliv, og efter deres Udsigende, som havde deeltaget i den første Reise, kunde de love sig et interessant og righoldigt Udbytte af denne alvorligere Expedition. Skibene fyldte Kul og Vand samt indtog Proviant for sex Maaneder. Et Par store Dæksfartøier, der befandt sig paa Øen Kung-tung, bleve udbedrede for at gjøre Tjeneste ved Transporten af Mandskab og Materiel. Man syede Seildugstornistre og gjorde Indkjøb af forskjellige Leirgjenstande, med hvilke man ikke var tilstrækkelig forsynet. Landgangscompagnierne øvedes i spredt Fegting, i Teltopslagning og i Kastning med Krigsraketter. Ombord i Skibene foretog man Øvelser med Varerundholterne for i Tilfælde af Stranding strax at kunne afstøtte Skibet. En Generalordre angav Dannelsen og Inddelingen af Expeditionscorpset, Ordningen af den administrative og medicinale Tjeneste, Mandskabets Fordeling i Fartøierne

under Opseilingen af Floden og den Plan, Admiralen havde isinde at følge under Angrebet.

Da de tre større Skibe ikke kunde gaae op ad Floden, skulde de forblive tilankers ved Ile boisée. Admiralen tog selv Commandoen af hele Expeditionsstyrken, der fordeeltes paa følgende Maade:

1ste Corps bestod af Fregattens Landgangscompagni og talte	193 Mand.
2det Corps bestod af Corvetternes Landgangscompagnier og talte	195 Mand.
3die Corps bestod af Detachementet fra Yokohama og talte	178 Mand.

Hvert af disse Corps var ledsaget af et Artilleri paa to Stykker riflede 4 *Ni*ge Kanoner i deres Feltlavet, men uden Forstilling; Munitionskasserne hvilede i Bøiler paa Lavetten og surredes ovenpaa denne og Kanonen. I Tilfælde af en længere Transport var det nødvendigt at skille Kanon og Lavet og i Mangel af Lastdyr bære dem paa Ryggen, i hvilken Anledning man havde forsynet sig med et stort Antal lange Bambusstænger. Folkenes Klædedragt var blaa ulden Skjorte, Klædes Beenklæder, Lædersko og Seildugsgamascher udenom Beenklæderne. De vare alle bevæbnede med Rifler og Hirschfængere, førte Seildugstornistre, hvis Indhold var angivet i Generalordren, og havde desuden Teltmaterialier og Kogekar fastspændte til Tornistrene. Detachmentet fra Yokohama var forsynet med Feltkapper, Resten med uldne Tæpper. Til hvert Corps hørte en Læge, en Sygevogter og Ambulancesager.

Et Ingenieurcorps, der fornemmelig bestod af

Haandværkere, talte	53 Mand.
Central-Ambulancen	4 Mand.
Administrationspersonalet	5 Mand.
Admiralen med Stab, Escorte, Flagmænd &c.	35 Mand.

Ialt 663 Mand.

Til Troppetransporten var bestemt fjorten Fartøier, deri indbefattet Fregattens Dampchalupe; de havde en Besætning af 86 Mand.
 De to Kanonbaades og Avisodamperes Mand-
 skaber talte 201 Mand,
 saa at den samlede Operationsstyrke beløb
 sig til 950 Mand,
 hvoraf 663 udelukkende vare bestemte til Landtjeneste.
 Ombord i de tre store Skibe ved Ile boisée vilde der
 saaledes blive efterladt omtrent 380 Mand.

Den 10de October afholdt Admiralen paa Øen Kung-tung en Revue over Expeditionscorpset, der overværedes af den i China og Japan commanderende engelske Admiral King og ved et ret mærkeligt Træf ogsaa af en fordreven fransk Prinds, Hertugen af Alençon, der befandt sig i den engelske Admirals Selskab.

Den 11te om Morgenen forlod Escadren Chéfu og satte Coursen efter les Iles Ferrières. De fire Smaaskibe bleve bugserede af Fregatten og Corvetterne og satte først Dampen op, da man den følgende Dag nærmede sig Øerne i l'archipel du Prince Impérial. Her bleve Slæberne kastede los; Tardif og Déroulède sendtes forud paa hver Side af de større Skibe, som gik i Kjølvandslinie, og tilkjendegave ved Signaler de Dybder, de forefandt. Man stod ind efter Ile Eugénie, men kunde paa Grund af det indfaldende Mørke ikke gjenfinde Mærkerne for den tidligere Ankerplads og maatte derfor om Aftenen ankre paa 15 Favne Vand. Ved Daggry lettede Escadren og gik, atter lodset af Smaaskibene, op til Ile boisée. Den naaede snart Mundingen af Floden, der imod Øst er begrændset af den klippefulde, nøgne og tilsyneladende ubeboede Fastlandskyst, hvis golde, ørkenagtige Charakter kun en sjelden Gang oplives af en Gruppe vantrevne og forpidskede Træer, og imod Vest indesluttes af en Række Klippeøer og Skjær, hvis

Toppe vare bedækkede og omflagrede af store Sværme skrigende Søfugle.

Først da man naaede Ile boisée, begyndte Omgivelserne at antage et venligere Præg. Escadren ankrede paa 10 Favne Vand udfor et lille Fiskerleie, der laa paa Kysten af den grønne, skovbevoxede Ø. De større Skibe, der beredte sig paa et længere Ophold, fortøiede for Ebbe og Flod, medens Smaaskibene lagde sig paa Svai. Fartøierne bleve strax udsatte, og de endelige Forberedelser trufne til at gaae op ad Floden. Chefen for Corvetten Laplace, der i Admiralens Fraværelse skulde overtage Commandoen af Fregatten og Corvetterne, fik Ordre til ved en streng Blocade at afskære al Seilads paa Floden, til nøie at vaage over Befolkningens Holdning paa de omliggende Kyster, og til endelig at lade de tilbageblivende Officerer foretage saa udstrakte hydrographiske Arbejder baade i og udenfor Floden, som Omstændighederne vilde tillade.

Den 14de October Klokken 3 om Morgenen lød Reveillen ombord i alle Skibene. 1ste og 2det Corps indskibede sig i Fartøierne, der vare armerede med deres Kanoner og Munitionskasser; desuden blev hvert af dem forsynet med Dræg, Drægtoug, dobbelt Fangeline og Landgangsbrædt. 3die Corps, Ingenieurafdelingen o. s. v. fordeeltes paa de fire Smaaskibe, der ligeledes overtog Provianten, Krigsmateriellet og Mandskabets Tornistre. For ikke at betyngne Folkene under Landgangen og den eventuelle Kamp havde man kun ladet dem beholde deres Vaaben og Patroner, deres Kappe eller Tæppe, som de barc sammenrullet over Skulderen, og deres Felttaske og Flaske, der indeholdt en Ration Brød og Beskøiter, en Ration Viin, blandet med Vand, samt en Kasse Sardiner for hver tre Mand. Admiralen med sin Stab indskibede sig paa Ayisodamperen Déroulède, der heiste hans Flag; og Klokken 7 gav han Signal til Letning. Escadrillen stod i Kjølvandslinie op ad Floden med

Kanonbaaden Tardif i Spidsen, de to Avisodampere med Fartøjerne paa Slæb, Fregattens Dampchaloupe og Kanonbaaden Lebrethon som Agtermand. Alle Skibene havde Klarskib og vare beredte til at afstøtte sig med Spir og Stænger, i Tilfælde af at de skulde komme paa Grund; en Forholdsregel, der senere kom til at vise sig gavnlig. De to Kanonbaade vare saa lidet som muligt belemrede med Tropper og Materiel for med større Lethed at kunne betjene deres Kanoner og bringe de andre Skibe Hjælp, ifald det skulde blive nødvendigt. Paa Avisoernes Slæbere var der med passende Mellemlum anbragt Knobe, omkring hvilke Fartøiernes dobbelte Fangeliner vare fastgjorte, saaledes at hvert enkelt Fartøi var Herre over sine Bevægelser og i et givet Øieblik kunde kaste los.

Afgangstiden var saaledes beregnet, at man kunde ankomme til Kako-dje i Begyndelsen af Ebben og have Strømmen imod sig, hvorved man med større Lethed vilde kunne manøvrere og vælge sin Ankerplads; desuden opnaaede man derved at passere et af de snevreste og vanskeligste Steder af Floden med Høivande og liden Strøm, hvilket sidste var af Vigtighed paa Grund af Flodens skarpe Bøining paa dette Sted, der fik Navn af Knæet.

Man havde saaledes i Begyndelsen af Opseilingen Strømmen med sig og gled hurtig fremad. Floden, der i sin Udmunding er temmelig bred, snevrer sig snart sammen og afvexler under Høivande mellem 2 og 6 Kabellængder i Brede. Under Lavvande er Bredden paa mange Steder ikke Halvdelen heraf; en Mængde Sandbanker og Klippeskjær blive da synlige over Vandet og tjene til Tumbleplads for Tusinder af Søfugle. Floden efterlader paa begge Kyster en Strækning speilglat Dynd, der tilbagekaster Billedet af Himmel og Land og giver Anledning til de forunderligste Afspeilinger og Øienbedrag. Vandstanden formindskes under Ebben med indtil 20 Fod i den øvre Deel af Flodarmen og indtil

35 Fod ved Ile boisée; desuagtet efterlades en smal Rende, som paa intet Sted har under 9 Fods Dybde. Strømmen løber med en Fart af indtil sex Miil, og ved Knæet, hvor Floden pludselig fra en større Vidde snevrer sig ind mellem bratte Fjeldvægge, løber den med en saa stor Voldsomhed, at de Skibe, der, naar Ebben er paa sit Stærkeste, vove sig derind, udsætte sig for at blive slyngede ind mod Klipperne. Langs begge Sider løber en Modstrøm, der paa enkelte Steder er saa stærk, at en Niveauforskjel i Vandfladen kan iagttages med det blotte Øie. Kysterne, der som oftest ere steile, klippeformige og bedækkede med en sparsom Vegetation, skjule det bagved liggende Land for Blikket; kun en sjelden Gang aabne de sig og tillade Øiet at skue ind over et Dalstrøg, der paa Fastlandssiden er nøgent og udyrket, men paa Kanghoasiden bedækket med frodige Riismarker, mellem hvilke en Landsby eller et Fiskerleie kikker ud til Floden.

Farvandet er i Regelen dybest langs den høire Flodbred. Paa hver fremspringende Pynt var denne besat med Forter, opførte af store, utilhugne Steen, løst sammenhobede ovenpaa hverandre og afstøttede ved en Jordvold. Fra Fort til Fort fulgte en Steenmuur, forsynet med talrige Skydeskaar, Kystens Bøininger paa næsten hele Flodens Længde. Disse Fæstningsværker syntes imidlertid temmelig forfaldne; de vare rimeligviis i sin Tid blevne opførte for at forhindre en Fjende i at seile op ad Hang-kiang og gjøre Landgang paa den rige Kanghoa Ø, men en lang Fredsperiode havde tilladt Tiden og Elementerne at slaae dybe Revner i Muren og bedække Stenene med et tæt Tæppe af Mos og Slyngplanter. Hist og her gabede Løbet af en Kanon ud gjennem et Skydeskaar og bragte Kanoncommandeurerne i Skibene til at stramme Fingrene om Laaselinen, og Officererne til at rette deres Kikkerter imod Stedet; men alt Liv syntes uddød bag de truende Mure, og forgjebes speidede man efter Leilighed til at løsne et Skud. Be-

folkningen i Landsbyerne og de adspredte Huse havde søgt Tilflugt paa Høiderne og syntes med ængstelig Forventning at stirre ned paa de forbiglidende Skibe. Beständig samlede i Klynger paa de høieste Puncter toge de sig, i deres hvide Klæder og med store, sorte Hætte paa Hovederne, ud som kæmpemæssige Fugle. Deres Ubekjendskab til de europæiske Opfindelser røbede sig ved, at de skyndsomst toge Flugten, hvergang man rettede en Kikkert paa dem, af Frygt for at det skulde være et Skydevaaben.

De koreanske Sømænd viste sig ikke modigere end Landboerne. Naar de enkelte Junker, som Escadrillen under Opseilingen kom forbi, i lang Frastand bleve Skibene vaer, løb Folkene fra Fartøiet paa Land, toge Flugten over Hals og Hoved med Fare for at drukne i Dyndet og overlode Skib og Ladning til Fjendens Barmhertighed. Junkerne i Korea ere omtrent af samme Bygning som de japanske; de ere fladbundede og lidet dybtstikkende. Agter hæve de sig op i Høide med Hækken paa en Fregat, medens Forenden kun er nogle faa Fod over Vandet. Her anbringe Koreanerne en uhyre Vinde, omkring hvilken det otte Tommer tykke, sletspundne Ankertoug er opskudt. Ankeret, der er en stor Trækrog med indflettede Steen, lettes ved at dreie Vinden rundt som en Trædemølle. Den eneste, svære og høie Mast er forsynet med en Raa og et bredt, uhandeligt Seil, der gjør Junken aldeles uskikket til Krydsning. Det uhyre Ror, som stikker dybt ned i Vandet, kan lettes op i en skraa Stilling for ikke at tage Skade, naar Fartøiet under Lavvande strander paa Bankerne eller paa Flodbredderne. Til Bygningen af de koreanske Junker bruges intet Jern, uagtet Brugen af dette Metal er velbekjendt i Korea; Tømmer og Planker holdes ene sammen ved Hjælp af Trænagler og Tovsurringer.

Escadrillen kom lykkeligt forbi det frygtede Knæ, der omtrent ligger midtvejs mellem Ile boisée og Kakodje; men, da man var naaet indtil henved halvanden Mil fra Bestemmelsesstedet, løb Kien-Chan sig fast. Med sin ringere Hurtighed var den bleven noget agterudseilet af de forangaaende Skibe og havde ikke kunnet følge nøiagtigt i deres Kjølvand. Kanonbaaden Lebrethon blev efterladt for om muligt at hjælpe den af Grund, og, hvis det ikke lykkedes, for at tage dens Fartøier paa Slæb og snarest muligt indhente Admiralen, der langsomt fortsatte Veien med de andre Skibe. Lebrethon maatte indskrænke sig til det Sidste; det hurtigt faldende Vand gjorde det umuligt at faae Kien-Chan flot; den afstøttede sig med sine Stænger og Ræer og stod under Lavvandet fuldkommen tør midt paa en stor Banke, der optog tre Fjerdedele af Flodens Brede, og som den ved denne uheldige Begivenhed gav sit Navn, le banc du Kien-Chan. Først med næste Høivande kom Avisoen atter af Grund og kunde slutte sig til Admiralen.

Klokken 11 om Formiddagen ankom Resten af Escadrillen til Kakodje. Man traf her ikke mere Modstand end under Opseilingen. Fæstningsværkerne vare ubesatte, Flækkens Beboere havde taget Flugten, og kun paa en afsides Plet af Flodbredden saae man en eensom, koreansk Bonze, der med truende Haandbevægelser syntes at nedkalde Himmels Forbandelse over Voldsmændene. Skibene ankrede i een Linie — i en Kabellængdes Afstand fra Kysten; Fartøjerne roede ind mod Land, Folkene besatte hurtigt de forladte Stillinger, og snart forkyndte Raabene »vive l'empereur!» og en Masse trefarvede Flag, der udfoldede sig fra alle de høieste Puncter, at Kakodje var fransk Besiddelse. Det er en almindelig Vane blandt de ærgjerrige franske Soldater og Matroser, inden en Affaire at forsyne sig med et lille Flag eller Noget, der ligner det, da den Første, der

planter de franske Farver paa en erobret Plads, i Reglen er sikker paa en Belønning.

Kakodje kan samtidig betragtes som en Fæstning og som en Havneplads for den en halv Miils Vei inde paa Øen liggende Stad, Kang-hoa. Den bestaaer af en Samling temmelig usle Huse, der ligge ved Foden af et isoleret Høidedrag. Fra dette behersker man en bølgeformig Dal, der strækker sig lige til Kanghoas Mure. Landskabet var malerisk skjønt og mindede meget om den sydlige Deel af de japanske Øer. En lille Bæk, hvori de franske Matroser senere troede at udskylle Guldsand, slyngede sig i mangfoldige Bugtninger gennem de frodige Riismarker, hvor Høsten endnu ikke var tilende. Smaa Skovpartier, hvis mørke Løv begyndte at antage Efteraarets glødende Farvepragt, beskyggede et Par Landsbyer og nogle adspredte Bøndergaarde; hist og her saae man en lille hvidmalet Pagode skinne frem mellem de graaagtige Leerhytter. Paa Toppen af hver Bakke og Forhøining havde Koreanerne, med den Sands for Naturskjønheder, der udmærker mange af Orientens Folkeslag, efterladt smaa Trægrupper, som afgave tiltrækkende Hvilepuncter for Øiet, og som i en Ramme indesluttede det lange Perspektiv, der først endte ved Kanghoa, hvor Byen amphitheatralsk hævede sig op ad en Bjergskraaning, bekrandset af hundreaarige Træer, mellem hvilke de kongelige Bygningers snirklede Tage kom tilsyn.

Imod Flodsiden forsvares Kakodje af et Par Forter og Fortsættelsen af den alt omtalte Steenmuur. Forbindelsen med Flodbredden skeer gennem to monumentale Porte, opførte af smukt tilhugne Granitblokke og forsvarede af overbyggede Blokhuse. Flodens Brede paa dette Sted er under Høivande 3—4 Kabellængder; man kunde altsaa med Lethed naae den modsatte Flodbred saavel med Feltartilleriet som med Riflerne. Ligeoverfor paa Fastlandskysten ligger et lignende Ud- og Indskib-

ningssted ved en Landsby, der ogsaa er forsvaret af et massivt Porttaarn. Landet er der meget bjergrigere og vildere; næsten umiddelbart bag Landsbyen hæver Jordsmonnet sig op til et høit og vildt Fjeld, paa hvis øverste Top en Slags befæstet Pagode syntes at tjene til Tilflugtssted for den ængstede Befolkning. Langs Foden af Bjerget slynger en Landevei sig ind i en søndenfor liggende Slette, der, aaben ud mod Floden, i Baggrunden trækker sig sammen til en snever Kløft, i hvilken Veien taber sig for Øiet. Det hed sig, den førte til Sehoul, og en anseelig Port, der midtveis mellem Landsbyen og Kløften forsvarede den, bidrog til at bekræfte dette Udsagn.

Efter at have besat de vigtigste Puncter og ved fremrykkede Poster sikkret sig mod et Angreb fra Landsiden, blev der anvist Folkene Cantonnementer i den forladte Flække. Husene vare i nogenlunde beboelig Tilstand, saameget mere som Indvaanerne paa deres skyndsomme Flugt ikke havde havt Tid til at medtage det mindste Bohave. De vare i Reglen opførte af Steen og Leer og tækkede med Straa; indvendig vare de deelte i flere større og mindre Rum, af hvilke de mindste, der tjente til Sovesteder, vare ophøiede et Par Fod over de andre. Gulvet under dem var huult og sat i Forbindelse med Arnestedet, saaledes at Røgen herfra benyttedes til om Vinteren at opvarme Værelset. Gulvene vare af sammenstampet Leer. Bohavet var tarveligt; det indskrænkede sig som oftest til de nødvendigste Kjøkkenredskaber, til nogle faa Klædningsstykker, som vare opbevarede i slet forarbejdede Skabe og Kister, og til nogle store, vatterede Sengetæpper, der vare Matroserne et kjærkomment Bytte. Kun et Par tegltakte Huse, som rimeligviis havde tjent til Boliger for Landsbyens Øvrigheds-personer, vare udstyrede med større Luxus og indeholdt Gjenstande af nogen Værdi, saasom Gudebilleder og Røgelsekar af smukt forarbejdet Bronze, kostbare Silke-

dragter, Mandarinattributer og Vaaben. Her forefandt man ogsaa Trægulve, som vare belagte med fint flettede Straamaatter, ordentlige Sovesteder, metalsmykkede Skabe og Alt, hvad der udfordres til et overflødigt Maaltid — Riisbrændevinen ikke at forglemme.

Det var vanskeligt nok at skaffe ordentlig Plads til de 6—700 Mand, som vare satte iland, og som man ønskede snarest muligt at skaffe under Tag, da Veiret, der om Formiddagen havde været smukt, pludselig var slaaet om. Himmelen var mørk og truende, Regnen skyllede ned, og alle Forløberne paa et Uveir havde indfundet sig. Man var nødt til at bortvise et Par udlevede Oldinge og en svagelig Kvinde med et spædt Barn, som vare de eneste menneskelige Væsener, man havde truffet i Hytterne. De fik imidlertid Lov til at tage deres vigtigste Eiendele med sig og bleve endvidere forsynede med nogle Exemplarer af Admiralens paa Chinesisk affattede Proclamation, for at den kunde blive bekjendt i Landet. Den var ogsaa til stor Opbyggelse for de franske Matroser bleven opslagen paa Gadehjørnerne i Kakodje og indeholdt en Fremstilling af Aarsagerne til Expeditionen og Forsikringen om, at det ene var Regjeringen, man vilde tillivs, hvorfor den fredelige Befolkning blev opfordret til trygt at forblive i sit Hjem, hvor baade den og dens Eiendom vilde blive respecteret.

Omsider lykkedes det dog at skaffe Rum til alle Folkene ved at lægge Beslag paa en gammel Pagode, hvis forfaldne Tilstand og falmende Buddhabilleder ikke tydede paa nogen udviklet Religjøsitet hos Koreanerne. Tiden var imidlertid ikke gaaet ubenyttet hen. Man havde visiteret alle Fæstningsværkerne og ødelagt saa meget som muligt af det der opbevarede Krigsmateriel. Det Antal Vaaben af alle Arter, som man forefandt, og de store Oplag af Krudt godtgjorde tilstrækkeligt, at Kakodje af Regjeringen maatte være betragtet som en stærk Plads, og at det kun var Franskmændenes pludse-

lige Ankomst, der var Aarsag i, at intet Forsvar var blevet forsøgt. Siden Déroulèdes Besøg paa Opdagelses-expeditionen var der blevet gjort Adskilligt for at sætte Stedet i bedre Forsvarsstand. Man fandt i Forterne en Mængde Jern- og Bronze-Kanoner; af de første vare flere temmelig svære og tilsyneladende af europæisk Oprindelse; de sidste vare af koreansk eller chinesisk Fabrication, ret godt forarbejdede og forsynede med et, rigtignok meget primitivt, Bagladningssystem. Paa Overkanten af Bagstykket var udboret et aflangt, firkantet Hul, som havde Løbets Brede, og hvorigjennem Ladingen blev indført; en Jerncylinder, der havde en lidt mindre Diameter end Løbets, og hvis Overside var forsynet med et Haandtag, blev derefter sat ind og lukkede meer eller mindre nøiagtigt for Hullet, idet den havde en lidt større Længde end dette. Lavetter lode ikke til at være kjendte; Kanonerne hvilede enten i Gaffler, som vare plantede i Jorden, eller laae plat ned og vare surrede til et Par nedrammede Pæle; de kunde saaledes kun med stor Vanskelighed bringes til at bære i forskjellige Retninger. Af Haandvaaben var det navnlig Luntebøsser, Sabler og Buer med tilhørende Pile og Koggere, der bleve forefundne i Overflodighed; de fleste vare forarbejdede med en vis Omhu. Bøsserne og Sablerne syntes gjorte efter japansk Model. Buerne vare derimod meget mindre end de japanske og sammensatte af forskjellige Sorter Træ, der undertiden var indlagt med et Stykke Fiskebeen for at forøge Spændigheden; Buestrengen var tvunden af raa Silke; Pilene vare af meget lette Rør med en tung Jernspids i den ene Ende og tre Rækker Fuglefjedre, anbragte i Spiral, i den anden.

Seent om Eftermiddagen inspicerede Admiralen Cantonementerne og Posterne. Matroserne havde med den dem egne praktiske Sands vidst at indrette sig saa hyggeligt, som Omstændighederne tillode det. De strakte sig velbehageligt i Koreanernes varme Tæpper, sladdrede

og røg Tobak, eller vare samlede omkring de blussende Baal, hvor de med spændt Opmærksomhed fulgte Aftensmaaltidets Fremskridt i Gryden. Aldrig havde Suppen været bedre, takket være Koreanernes Kjøkkenhaver og de Masser af Fjederkræ og Sviin, som heldigviis ikke havde taget Flugten.

Fra en af de fremrykkede Poster paa Kanghoa Kanten indbragte man en koreansk Mandarin med Følge, der havde meldt sig som Parlamentair. Det var en udlevet Olding, der ankom i sin Bærestol, som var overtrukken med regntæt Voxpapir; han var saa svag, at han maatte lade sig understøtte af To af sit Følge, da han fremstillede sig for Admiralen. Hans Aandskraft syntes imidlertid mindre svækket end hans Legeme. Efter at have erfaret Hensigten med Admiralsens Komme erklærede han, at den koreanske Regjering havde handlet rigtigt i at aflive Missionairerne, der »havde tilegnet sig Landets Rigdomme, stiftet Splid blandt Befolkningen og skjændet dens Kvinder.« Da Admiralen, i sin billige Harmе over disse krænkende og løgnagtige Beskyldninger, bød ham vogte sin Tunge, hvis han ikke vilde udsætte sig for Straf, svarede han koldblodigt, at han ikke troede, det var Skik i Europa at straffe fredelige Mænd, der fremstillede sig i Egenskab af Gesandter. Samtalen førte ikke til noget Resultat, og Mandarinen drog skyndsomst tilbage til Kanghoa.

Om Aftenen brød Uveiret løs med en forrygende nordvestlig Storm. Vinden susede ned ad Bjergsiderne og hvinede i Skibenes Reisninger, Regnen strømmede ned som en Syndflod, og den oprørte Flod brusede som et Vandfald forbi Skihssiderne. Fra Høiderne lyste Vagtsblussene ud over Floden; Matroserne havde Møie med at holde dem vedlige, men de vare dog lykkeligere end de fordrevne Koreanere, de havde Ly og Varme. — Det var Franskmændenes første Nat i Korea.

Dagen efter Ankomsten blev anvendt til at forstærke Stillingen, ordne Cantonnementstjenesten og træffe de nødvendigste Forberedelser til et længere Ophold. Man begyndte paa at opkaste Forskandsninger ind mod Landsiden, hvor der blev opkjørt Kanoner paa begge Sider af en Landevei, der førte til Kanghoa. Kakodje havde ellers et naturligt Forsvar deels i den ovenomtalte Bæk, der paa den ene Side omslyngede Foden af Høidedraget, deels i de sumpige og moradsige Riismarker, der gjorde det meget vanskeligt for en Fjende at nærme sig Stedet undtagen ad den slagne Landevei. De store Masser Krudt af slet Fabricat, som man forefandt paa forskjellige Steder, blev enten kastede i Floden eller sprængte, hvorved der indtraf det Uheld, at to Mand blev stærkt forbrændte. — En Kanonbaad fik Ordre til at postere sig i den nordre Flodarm for ogsaa der at afskære al Seilads og Tilførsel til Hovedstaden.

Man afsendte et Recognosceringscorps i Retningen af Kanghoa for at gjøre sig bekendt med denne Byes Omgivelser og Forsvarsmidler. Da dette nærmede sig Murene, blev det i stor Afstand beskudt fra et lille Fort, som laa i Nærheden, og hvor Besætningen var uforsigtig nok til at vise sig paa Voldene uden at ane de franske Riflers Rækkeevne. Nogle velrettede Skud nedlagde et Par Koreanere, og, da Colonnen ordnede sig til Angreb, tog Resten iilsomt Flugten ind til Byen, hvorhen man ikke ansaae det raadeligt at forfølge den. Efter Officerernes Beskrivelser lod Staden til at have en betydelig Udstrækning; den hævede sig terrasseformigt op ad Bjergene, der omsluttede den paa de tre Sider og foroven vare bevoxede med tæt Skov; paa den fjerde Side aabnede den sig ud til Dalen, hvorfra et Angreb heldigst maatte kunne foretages. Nogle adspredte Forter og en Muur, der slyngede sig uafbrudt fra Dalen til Toppen af Bjergene, omgave Byen paa alle Sider; men disse Fæstningsværker syntes ikke i bedre Stand, end hvad

man hidtil havde truffet paa af koreansk Befæstning, og man havde ikke seet Tegn til stor Virksomhed paa Murene. Dog meente man, at de tre Porte, der paa forskjellige Sider førte ind til Staden og vare endnu solidere byggede end de ved Kakodje, kunde gjøre det nødvendigt at anvende Artilleri. Efter at have modtaget disse Oplysninger bestemte Admiralen sig til at angribe Byen den næste Dag.

Den følgende Morgen, den 16de October, var Alt beredt til Asmarche. Admiralen efterlod i Kakodje kun det nødvendige Mandskab til at besætte de vigtigste Poster og overlod forresten Stedets Forsvar til Skibene og deres Besætninger. Med en Avantgarde i Spidsen rykkede den lille Hær frem ad Kanghoaveien og tog sig heel anseelig ud med sine Faner, sine sex Kanoner, ikke at tale om Sapeurerne, hvortil man ifølge Traditionen i den franske Armee havde udvalgt de mest beskjærgede Karle af Mandskaberne. Hvor man kom frem, traf man kun forladte Huse; de fleste Deboere havde alt fjernet sig de foregaaende Dage, og de Tilbageblevne bleve bortskræmmede ved Synet af denne drabelige Krigsstyrke. Da man var i et Riffelskuds Afstand fra Staden, gjorde Veien en Bøining til Siden og løb paa et Stykke parallelt med Murene, inden den dreiede ind gjennem den befæstede Taarnport. Paa dette Sted gjorde Admiralen Holdt for at ordne og udvikle sin Styrke. Terrainet foran var temmelig tilgroet med Smaatræer og Buske og hævede sig jevnt op mod Murene, som paa begge Sider af Portene vare besatte med væbnede Koreanere, der havde samlet sig omkring et Par Bannere, bemalede med ildspyende Dragebilleder; men i længere Frastand fra Porten vare Murene ubesatte; idetmindste var der ingen synlige Tegn paa, at man der vilde forsvare sig. Den Modstand, man kunde vente sig, syntes altsaa ikke betydelig.

Et af Corpserne fik Ordre til at rykke frem og aabne Ilden mod Porten; i Begyndelsen blev den ret livlig be-

svaret; men, da en anden Deling samtidig blev sendt imod det ikke forsvarede Stykke af Voldene, bemærkede man snart Tegn til Forvirring hos Fjenden. Matroserne entrede op ad Murene som ad et Vant og naaede snart, med et skingrende »Vive l'empereur» og de uundgaaelige Smaaflage, Muurtinden, hvorfra de aabnede Ilden i Flanken paa de vigende Koreanere; de stormede fremad og sprængte Porten indvendig fra, saa at Hovedstyrken ad denne Vei kunde trænge ind i Byen. Koreanerne spredtes i alle Retninger; en lille Afdeling samlede sig omkring Bannerne og trak sig fegtende op ad Bjergskraaningene, men et hidsigt Angreb nødte ogsaa disse sidste Forsvarere til at kaste Vaabnene og frelse sig ved en hurtig Flugt op mellem Træerne, hvor det var umuligt at forfølge dem.

Dette Skinforsvar havde saameget Udseendet af en Snare, at det var med den yderste Forsigtighed, at man rykkede frem i Gaderne, idet man bestandig frygtede for at falde i et Baghold. Andet Corps forblev udenfor Murene med Ordre til at afsøge hele Omegnen, indsende de Fanger, det maatte gjøre, og navnlig bestræbe sig for at faae Fingre i Mandarinerne, hvis det endnu var Tid.

Det var en uddød By, man havde indtaget. Intet Spor til Liv saaes eller hørtes i de mennesketomme Gader; selv Dyrene havde taget Flugten. De lange Rækker af Huse, der som oftest ikke vare prægtigere at see til end de Bøndergaarde, man var kommen forbi paa Veien, vare alle lukkede og tilstængede. Paa den store Markedsplads vare Skurene tomme og forladte; her blev 3die Corps efterladt for at gjennem søge Byen, medens Admiralen med 1ste Corps vedblev at rykke frem ad Hovedgaden, der førte op til Mandarinhusene og det kongelige Palads. Dette laa op ad Bjergskraaningene midt i et smagfuldt og storartet Parkanlæg, omgivet af Mure. Gjennem en smuk, i chinesisisk Stil opført

Port gik Veien til flere gruusbelagte Forgaarder, i hvilke der fandtes store Staldrum og Bygninger til Vagthold og til Brug for Tjenerpersonalet. Gjennem Parken naaede man op til selve Kongens Palads, der bestod af flere afsondrede Pavilloner, som ligeledes vare byggede i den bekjendte chinesiske Smag. De vare ikke ret store, men de høie, spidst tilløbende og svaiede Tage, der vare belagte med smaa, glindsende Teglsteen og paa alle Sider understøttede af svære Træpiller, gave dem et ganske imponerende Udseende.

Ogsaa her var Alt tavst og forladt. Man maatte sprænge Dørene for at trænge ind i Bygningerne, hvis Indhold Folkene fik fri Raadighed over. De benyttede denne Tilladelse paa den mest udstrakte Maade, og snart var Alt, hvad der fandtes af Silketæpper, kostbare Klædningsstykker, Broncesager og Samlinger af alle Arter, draget frem for Dagens Lys. De fleste Ting vare imidlertid mere seeværdige end egentlig værdifulde; alle Kostbarheder syntes iforveien at være bortskaffede. Først flere Maaneder senere erfarede man ombord i Skibene, at Mandskabet ikke havde fremviist alle de erobrede Sager; saaledes var der blandt Andet under en løs Planke i Gulvet blevet fundet et Par kunstigt forarbejdede Skildpadder af Guld, i hvilke det store kongelige Signet var indgraveret. Den ene, som faldt i en enkelt Mands Hænder, blev solgt i Nagasaki for 31000 Francs; den anden, der skulde deles mellem Syv, blev hugget i ligesaa mange Stykker og havde efter Sigende en endnu større Værdi. I et af Husene fandt man en Samling af pragtfuldt udstyrede, kongelige Bærestole; i et andet et uhyre Oplag af Vaaben, Vifter, Pensler til Skrivebrug og deslige; men det interessanteste Fund var uden Sammenligning Bibliotheket.

Dette var anbragt i en afsondret Bygning; Bøgerne laae opstillede i en Orden og med en Omhu, der beviste, hvormegen Værdi Koreanerne tillagde dem. Den hele

Samling kunde anslaaes til henved 800 Bind, næsten alle Manuscripter, adskillige smukt heftede i røde, gule og blaa Silkebind og omhyggeligt indsvøbte. Efter Udsigende af pære Ridel og en skriftklog Chineser, der fulgte en af Officererne i Egenskab af Tjener, indeholdt den navnlig historiske, geographiske og religiøse Bøger, der kunne bidrage til at kaste Lys over Koreanernes Fortidshistorie og Cultur. Enkelte af Værkerne vare ledsagede af Tegninger, som oplyste selv den i Sproget Ukyndige om Bogens Indhold. Saaledes fandtes der vidtløftige Beskrivelser af Ceremoniellen ved Hoffet og ved Kongens Reiser, hvor hver Oplysning var forsynet med en coloreret Skildring. Et stort Landkaart over hele Korea med Notitser over de forskjellige Provindsers særegne Beskaffenhed og Frembringelser var ligeledes af stor Interesse. Kostbarest var en Samling af henved en Snees metalbeslaaede Kasser, der indeholdt Stabler af sammenheftede Tavler, dels af Marmor, dels af sjeldne Træarter, paa hvilke Landets Love vare indgraverede med store gyldne Skriftegn. Der blev optaget en nøiagtig Fortegnelse over Bibliothekets Indhold, hvoraf de værdifuldeste Ting, forsaavidt de undgik Plyndring, senere bleve sendte til Museerne i Paris.

Fra det kongelige Palads, hvor Admiralen foreløbig opslog sit Hovedkvarter, kunde man i Fugleperspectiv overskue hele Byen Kanghoa. Den kunde rumme henved 20000 Indvaanere og bestod for det meste af sletbyggede Leerhuse; mellem disse viste sig dog hist og her anseeligere Steenbygninger, hvis Teglstenstage og omgivende Mure betegnede dem som Mandarinhuse. Ligeledes fandtes der et Par forfaldne Pagoder og nogle meget store Magasiner, som indeholdt Oplag af Vaaben og Riis. Byens eneste egentlige Mærkværdighed var en stor Metalklokke, der tilsyneladende var mange hundrede Aar gammel og bedækket med løierlige Tegn og Figurer; den var ophængt i et Trætaarn i Nærheden af Markeds-

pladsen og bragtes til at lyde ved Hjælp af en Knevel, som hang ved Siden af den. Man opdagede i Løbet af Occupationen, at den var Gjenstand for Koreanernes største Ærefrygt, hvilket vistnok var en af Grundene til, at man forsøgte paa at bringe den ombord i Skibene. Den var imidlertid tung, og Flytningen gik saa langsomt, at man, da Tilbagetoget blev iværksat, ikke havde faaet den bragt mere end halvveis til Kakodje og maatte efterlade den midt paa Landeveien.

De to andre Corps havde imidlertid ikke været ledige. Byens Omgivelser og næsten alle Husene vare blevne gjennemsøgte, rigtignok ikke uden at Proclamationens milde Ord angaaende den private Eiendomsret vare blevne udtydede paa en særegen Maade af Matroserne. Nogle hundrede Fanger bleve efterhaanden indsendte til Hovedkvarteret; de vare alle af den laveste Classe og bleve hurtigt løsladte, da de ikke vare grebne med Vaaben ihænde. Efter deres Sigende vare Mandarinerne og næsten alle Soldaterne allerede flygtede den foregaaende Dag, men maatte rimeligviis endnu befinde sig paa Øen. Det var rørende at see deres Jubel, da de havde læst Proclamationen og erfaret, at de hverken skulde skydes eller hænges; de udførte Dandsebevægelser med opløftede Arme og sang Hymner til Ære for Admiralen. En af dem gjorde Korsets Tegn og fremviste et Crucifix, der strax forskaffede ham pære Ridels Beskyttelse.

Nogle af de udstrakte Vaabenmagasiner vare ogsaa blevne gjennemsøgte. De indeholdt Vaaben af alle Arter, Kanoner af Jern, Bronze, Træ, ja endog af Papir; Jernrustninger, Hjelme, Luntebøsser, Sabler, Buer med Koggere og Pile, Stridspleiler og Køller i tilstrækkeligt Antal til at bevæbne en Armee. Alt var velordnet og omhyggeligt vedligeholdt. De koreanske Rustninger ligne ikke de europæiske; de bestaae af smaa Jernplader, nittede til hverandre som Skjæl og forede med Bomulds-

tøi, hvilket tilsammen bidrager til at give Rustningen en forholdsvis stor Lethed og Bøielighed. Hjelmene ere runde, smuktformede Jernhuer, indrettede til foroven at anbringe en Fjederbusk. Stridspleilerne ere sammensatte af to Stykker, et langt Skaft, gjort af en særegen Art meget seigt Rør, til hvis ene Ende der lækkes et kortere Stykke tungt Træ, paa hvilket et Jernbeslag med spidse Staalpigge er anbragt. Blandt andre Mærkværdigheder fandt man ogsaa nogle Jernmasker, bestemte til at beskytte Ansigtet; de havde fuldkommen Form efter dette, med Udskæringer til Øine og Mund, og vare under Næsen prydede med et stivt Mundskjæg af Svineborster. Ved Rydningen af et Magasin stødte man underst i Bunken paa nogle tunge, tillukkede Kasser. Man aabnede dem og havde den Overraskelse at finde dem fulde af Sølvplader, store som Tallerkener. Det hele Antal Kasser beløb sig til 20, hvis samlede Værdi udgjorde 200000 Francs; de bleve strax bragte ombord i Skibene og Indholdet senere uddeelt som Priispenge.

Dagen var næsten tilende, før man var færdig med de nødvendigste Efterforskninger. Første Corps blev efterladt som Garnison og forskandsede sig i det kongelige Palads, hvorfra det beherskede hele Byen. Der blev aftalt Signaler for det Tilfælde, at et Angreb skulde finde Sted, og Hjælp gjøres fornøden. Man tiltraadte derpaa Tilbage-marchen. De koreanske Fanger maatte bære den tungeste Deel af Byttet, Resten læssede Matroserne paa deres egne Skuldre, og den om Morgenen saa martialske lille Hær tog sig om Aftenen ud som en Røverbande, der vender tilbage fra et Streiftog. Ved Ankomsten til Kakodje bleve Fangerne frigivne og belønnede med nogle Haandfuld Riis, som man gratis kom til fra en strandet Junke.

En Dagsorden, hvori Admiralen takkede Expeditions-corpsset, for hvad det havde udført, gjorde Mandskaberne bekendte med Betydningen af de sidste Dages Begiven-

heder. De tvende vigtigste Pladser paa Kanghoa Øen vare næsten uden at løsne et Skud faldne i Erobrernes Hænder, og Franskmændene vare dermed den første europæiske Nation, som havde faaet fast Fod i Korea. *)

*) I et senere Hefte vil der blive givet en Fremstilling af Expeditionens videre Udvikling. Red.

Pandsrede Søforter.

Ved Granatens almindelige Anvendelse til Skibskamp rystedes det Forhold, der gjennem Rækker af Aar havde bestaaet mellem Forsvars- og Angrebsejnen, og kun en langvarig Fred forhalede Tidspunctet for Indførelsen af de jernklædte Skibe, der til en vis Grad vare blevne en ligefrem Nødvendighed. Pandser-skibene havde derefter et Øieblik Overvægten: Granaten sønderloges mod de tykke Plader, og det massive Projectil formaaede kun paa det korteste Hold at trænge igjennem det 4½" Jernlag paa en solid Bagklædning; men Bladet vendte sig hurtigt, idet Pandsret fremkaldte de svære Kanoner, der for nærværende Øieblik kunne siges at have naaet en afgjørende Overlegenhed over det svømmende Forsvar, idet der — maaskee paa en ganske enkelt Undtagelse nær — ikke flyder noget Skib paa Søen i Europa eller America, som jo ikke de nyeste pandserbrydende Kanoner ere istand til at slaae gjennem paa kortere eller længere Hold, ja, endog de bekendte haardstøbte hule Projectiler trænge gjennem de fleste Skibssider og have saaledes givet endnu et Stød til den kostbare Veddestrid mellem Pandser og Kanoner, i hvilken de fleste Nationer for ikke at overfløies af hverandre ere nødte til at deeltage.

gjennemskudt af den $12\frac{1}{2}$ tons Kanon, og den Range 8" Pandser, der ligger ovenover de 9" og langs med Batteriportenes Underkant, vil ikke kunne holde Projectilerne ude paa et Hold af under 600 Alen. Men »Hercules» er omtrent enestaaende i sit Slags, og gaaer man til Skibe som de andre svære engelske og franske store Pandserfregatter, ville deres Sider overalt blive gennemskudte paa henved 4000 Alen.

For at følge Sammenligningen maa man ikke lade et andet Forhold, nemlig Skibenes Bevægelighed, ude af Beregningen. Angaaende en sandsynlig Virkning af en Skydning paa det korte Hold af 300 Alen bemærker Chefen for det engelske Exerceerskib »Excellent«, der er Centralpunctet for Officerernes og Matrosernes artilleristiske Uddannelse: »Med ringe Røg og med en langsom og koldblodig Skydning, vil Fortets Pandserklædning blive truffen een Gang af tre; men betænker man, hvorledes det gaaer til under Bataille, vil man indsee, at det vil være et reent Lykketræf, om Pandserklædningen træffes blot nogenlunde hyppigt. Jeg troer ikke, at Kanoncommandeuren ombord, endog paa det korte Hold af 300 Alen, vil mere end een Gang hvert 7de, 8de Minut ret tydelig kunne see Pandserklædningen, paa Grund af Røgen fra Skibets og Fortets Kanoner«.

Hvad Skudsikkerheden fra Skibe, der skulle forcere et Indløb, angaaer, bemærker yderligere den ovennævnte Officeer: »Ikke eet af syv Skud ville træffe, da man ombord kun har det meget naturlige Ønske at slippe hurtigt forbi. Træffere ville være reent Lykketræf.« Vi ville blot tilføie, at flere Autoriteter vare at samme Mening.

Dette om Skydningen fra det bevægelige Skib; nu lidt om Skydningen imod dette. Her maa man igjen

*) Her er endnu kun Tale om Skydeskaarsbeklædningen i »Gibraltarskiven«.

tye til Forsøg, anstillede mod en 5□Fod stor, bevægelig Skive, der hurtigt af Heste blev trukken forbi en $12\frac{1}{2}$ tons Kanon paa en Afstand af 1500 Alen. I $8\frac{1}{2}$ Minut affyredes 10 Skud, af hvilke to ramte Maalet, medens de andre sloge ned tæt ved. Men ved Shoeburyness gaaer naturligviis Alt for sig med langt større Præcision end i Krigen. Sammenligner man dog det anførte Maals Flade med den Flade, som den mindste Kanonbaad vilde frembyde for Fjenden, er det sandsynligt, at Kanonbaaden vilde blive truffen af hvert Skud paa en 600 Alens Afstand, hvergang den var saameget fri af sin egen Røg, at den kunde fyre.

Ganske interessant er det, at Commissionen af Februar 1868, paa Krigsbestyrelsens Spørgsmaal: »Hvilke Forandringer foreslaaer Commissionen at anbefale i Bygningsmaaden af lignende Søfortsbeklædninger?», meget nær kun havde følgende Svar at give, skjøndt den naturligviis havde hentet de paalideligste Oplysninger fra de competenteste Mænd: »Endnu see vi os ikke istand til at anbefale noget bestemt System», og videre: »Vi ere ikke istand til at betegne, hvilke Forandringer det vilde være hensigtsmæssigt at indføre i de nye Søfortspandsrekklædninger, ligesaa lidt som det er os muligt at fastslaae Principerne for disse Forters Bygningsmaade.»

Saa vidt er man naaet i 1868, efter at have udøst Millioner til vidtløftige Forsøg!

Efterat have undersøgt, hvorledes det har stillet sig med Pandsringen af Skydeskaarene paa Gibraltar, Malta og Bermudas, ville vi gaae over til at give en sammentrængt Fremstilling af de nye Forter, der opføres i England til Beskyttelse af nogle af dets væsentligste Puncter saasom: Themsen, Portland, Milford Haven, Cork, Portsmouth og Plymouth. Det maa dog bemærkes, at Skydeforsøgene under disse Forters Bygning sikkert ville medføre Forandringer i den Maade, hvorpaa Forterne pandsres, baade hvad Pandsertykkelsen og hvad Forbindingen

angaaer. For Søforternes Vedkommende er Pandsringen som sagt væsentlig kun et Pengespørgsmaal; er 12" ikke tilstrækkeligt, kan man hænge 18" eller 24" Jern paa, hvorimod den Jernvægt, et Skib kan bære, selvfølgelig har sin naturlige Begrænsning i dets Dimensioner.

De ovennævnte Forter ere indbyrdes forskellige. Et er bygget af Granit med to Batterier, hvor kun Skydeskaarene ere bepandsrede; det underste Batteri skal bestykses med 18 tons, det øverste med 12½ tons Kanoner. Et andet har fuld pandsret Yderflade, et casematteret Batteri, bestykket med 18 tons Kanoner, og ovenpaa dette dreiende Pandsertaarne, hvert til to 23 tons Kanoner. Denne Construction skal anvendes ved Plymouth.

En tredie Art er Forterne paa »Horse Sand» og »No Maus Land» ved Portsmouth. Disse ere byggede 3000 Alen fra hinanden, og man har ved det ene især havt stor Vanskelighed med Fundamentet, idet man maatte igjennem et tykt Lag Mudder, inden man naaede et fast Underlag til Anbringelsen af Fortets Grund, der er 210 Fod i Diameter, og hvorpaa den 14½ Fod tykke og 16 Fod høie af Granitblokke og Portland Cement bestaaende Ydermur er reist. I denne Mur er der anbragt Huller til Bolte, hvis det fremtidig skulde blive nødvendigt ogsaa at pandsre denne solide Basis. Denne Muurs Overkant ligger i Niveau med et indre Rum, hvor Projectiler, Krudt, Proviant, Vand osv. opbevares; alle disse Magasiner dækkes af sværtbyggede Dvælvinger. Midt i Fortet er et aabent Gaardsrum, omtrent 40 Fod i Diameter. Ovenpaa Magasinerne kommer der to casematterede Batterier, der bygges saaledes, at deres Stabilitet bliver uafhængig af mulige Brescher i Undermuren. Udvendig ere disse Batterier klædte med 15" Pandser; Bestykningsen skal bestaae af 18 tons Kanoner. Omtrent 50 Fod indenfor Fortets runde Yderside, ovenover det øverste Batteri, har man isinde at anbringe fire dreiende Pandser-

taarne, bestykkede med de kraftigste Pjecer; disse Taarnes Forstøtning skal være aldeles uafhængig af de casematterede Batterier.

Man vil see, at Taarnene anbringes saaledes, at de tildeels dække det indvendige aabne Rum mod plongerende Skud; men Muligheden for Træffere er dog tilstede. En fransk Forfatter kalder denne det engelske Søforts aabne Plads »en Bomberede». Lys og Luft kan ikke undværes, og et Gaardsrum af Størrelse som en Brønd maa baade blive mørkt og kvalmt. Imidlertid paastaaes der, at den bekjendte franske Admiral og Videnskabsmand Labrousse ved »en ligesaa simpel som sindrig Opfindelse» har overvundet disse Ulemper ved Forter af lignende Bygning.

Taarnene skulle hvert koste i Gjennemsnit 80,000 Rigsdaler. Skydeskaarene saavel i Taarnene som i selve Forterne blive mindre end oprindeligt bestemt, da den engelske Artillericapitain Heathorns Affutager, der bringe Kanonsystemets Omdreiningspunct, hvad Retningen i Verticalen angaaer, til at ligge ved Kanonens Munding (muzzle pivoting guns), fordre langt ringere Høide i Skydeskaaret end tidligere.

I indeværende Aars Juni og Juli Maaned har man i Shoeburyness med de nye Søfortsbygningsarbeider for Øie anstillet nogle høist interessante Forsøg for at prøve de pandsrede Søforters Modstandsevne mod de svære Kanoners haardstøble, massive og hule Projectiler. Forsøgscasematten er bygget af to eller tre Muurværkspiller, mellem hvilke Kanonerne skulle staae; disse Piller ere omtrent 11 Fod brede, $7\frac{1}{2}$ Fod tykke og 7 Fod høie; Halvdelen af Høiden fra Casemattens Gulv er bygget af Muursteen, det Øvrige af Beton; det Hele er for til og paa Siderne beklædt med tynde Jernplader. Muren mellem Pillerne, der er 11 Fod bred, 8 Fod høi og 14" tyk (foruden Pandser), er dannet af et celleformet Jernskelet, hvis Celler ere udfyldte med Beton; $\frac{3}{4}$ " tykke

Jernplader danne Bagklædningen; Skydeskaaret forstærkes ved en massiv Jernindfatning; Casemattens Tag er bygget af Muurværk, dækket af Beton. Hele Skiven er klædt med 2" tykke Plader, udenpaa hvilke Pandsringen er anbragt paa sex forskellige Maader; Skiven er i den Hensigt deelt i sex uligestore Dele efter Pandsringens Beskaffenhed.

1) 8" Pandserplader.

2) Jernstænger, dækkede af $4\frac{1}{2}$ " Pandserplader; Mellemrummene mellem Jernstængerne ere udfyldte med Jordbeg.

3) Udhulede Jernstænger*), anbragte ligesom Stængerne i Nr. 2; udenpaa 6" Pandserplader; denne Pandsring dækkede for en Deel den ene Pille.

4) Som Nr. 2, men Stængerne tættere ved hverandre; 4" tyk Pandsring.

5) Som Nr. 4 med $4\frac{1}{2}$ " tyk Pandserplade.

6) $4\frac{1}{2}$ " tyk Pandserplade udenpaa et 7" Betonlag.

Pandsringen fastholdes af Bolte, der gaae igjennem hele Væggen, paa hvis Bagside der er anbragt tynde Plader til Boltens Befæstelse og til at opfange de af Projectilerne løsrevne Jernstumper, Bolte, Muurværk osv.

At gaae i Detail med hvert enkelt Skud vilde føre for langt, vi ville derfor holde os til de indvundne Resultater.

Jerncellerne, fyldte med Beton, dækkede af 4" til 6" Pandsring, viste sig aldeles uanvendelige, ikke alene paa Grund af deres ringe Modstandsevne, men tillige paa Grund af de talrige løsrevne Jernstumpers dræbende Virkning paa Kanonbesætningen. Massiv Beton, beskyttet af tynde Plader bag til og af tykke Pandserplader for til, synes, efter Forsøgene, at yde større Modstand end Muurværk; Projectilerne anrettede stor Skade i Muurværket, medens Betonen pulveriseredes til et Slags Støv eller

*) Rimeligviis af Form som Jernbaneskinner.

Gruus, der syntes at standse Projectilet. Granaterne ere kun farlige, naar de springe lige inde ved den tynde, indre Jernklædning; hvor man altsaa har Plads, kan man anvende meget tykke Betonlag.

Nr. 1's Pandsring syntes den fordeelagtigste, men i det Hele taget slaarer det 10" Projectil igjennem Casematten, det 9" Projectil og Casematten holde hinanden netop Stangen, og det 7" trænger godt ind. Inderklædningen fyldestgjorde aldeles ikke sin Hensigt, men Stumper og Stykker af den kastedes ind i Casematten. Kanonerne vare opstillede 275 Alen fra Maalet.

Under en Prøveskydning mod en Casematte — nærmest fremstillende Plymouth Søfort — klædt med 15" og 20" Pandser, paa samme Hold og med de samme Kanoner, stod Skiven sig forholdsviis godt, da den ikke blev gjenembrudt, ihvorvel den blev en Deel beskadiget.

Vi have i det Foregaaende talt om Pandsring med de forskjelligste Pladetykkelser. Imidlertid er det ikke ligegyldigt, om denne Tykkelse er anvendt i een Plade eller fordeelt paa flere tyndere Lag. Den almindelige Regel for Pandserpladens Modstandsevne er, at denne forholder sig som Qvadratet af Tykkelsen — en Regel, der for de lagviis byggede Pandsersider ikke holder stik. Vi ville blot til nærmere Belysning nævne et engelsk Forsøg, anstillet ifjor med en 7" riflet Kanon mod tre 7" tykke Pandserskiver. Den ene Skive var en fuld 7" Plade, den anden to $3\frac{1}{2}$ " Plader og den tredie tre $2\frac{1}{3}$ " Plader. Efter den ovennævnte Regel ligefrem anvendt maatte den første Skives Modstandsevne sættes til 49, den andens til 24 og den tredies til 16. At dette Forhold ikke kunde være det rette, maatte man saa at sige inden Forsøget have paa Fornemmelsen, og det viste sig ogsaa, at Pallisers ogivale Projectil, for at slaae igjennem den første Skive, maatte være begavet med 61 tonsfod levende Kraft; for at slaae igjennem den anden, med 57 tonsfod, og for at gjenembryde den tredie, med 52 tonsfod.

De lagviis byggede Skiver havde altsaa en, skjøndt ringere, dog ikke ubetydelig Modstandsevne, sammenlignede med den fulde Plade, et Forhold, der ikke er uvæsentligt for Søforternes Vedkommende, da det her hedder: kraftigst og billigst, hvorimod Hovedfordringen ombord uomstødeligt bliver: kraftigst og lettest.

Da vi have omtalt de nye engelske Forters eventuelle Armering, er det ikke uden Interesse at see, hvormange svære Kanoner England for nærværende Øieblik er i Besiddelse af, og vi benytte som Kilde en engelsk Meddelelse af indeværende Aars April Maaned:

6½ tons	riflede	7"	Kanoner	502	Stykker.
7	—	—	—	63	—
9	—	—	8"	79	—
12½	—	—	9"	258	—

		Projectilvægt.		Krudtladning	
				(grovtkornet Krudt).	
6½ tons	eirca	104	℔	circa	20 ℔
9	—	163	-	—	27 -
12½	—	227	-	—	39 -

Endvidere er der ved Shoeburyness een 18 tons 10" riflet og fem 23 tons 12" riflede Kanoner; de sidste udskyde 544 ℔ige Projectiler. Regjeringsfabrikerne ere for Øieblikket istand til at levere tyve svære Kanoner i et halvt Aar.

Ovenfor have vi berørt, at den førstomtalte engelske Pandsring pr. Kanon kostede 9000 Rigsdaler dansk, og at den russiske Pandsring pr. Kanon løb op til 20—30,000 Rigsdaler: intet Under derfor, at Pengespørgsmaalet spiller en Hovedrolle, isærdeleshed naar der som i England er Tale om at opføre en heel Række Søbefæstninger. Vi have seet et Regnestykke opstillet, for hvis Paalidelighed det er vanskeligt at indestaae, men som er stort nok til at slaae af paa, og ifølge hvilket der vil udfordres 3000 svære Kanoner til at forsvare Storbritanniens Kyster. Disse Kanoner ville omtrent kunne repræsentere en

Værdi af 30 Millioner Rigsdaler*); lægges hertil Pandsrets Priis, kommer man lavt anslaaet til en Sum af 70 Mill. Rigsdaler, som man aldeles ikke havde gjort Regning paa ved det Overslag, der 1860 blev forelagt Parlamentet, der dengang voterede omtrent 60 Millioner Rigsdaler til Kysternes Forsvar! Men som sagt: Forholdene have forandret sig stærkt i de forløbne otte Aar, og den engelske Nation maa tage til Takke med Pandsercommissionens Trøst: »at de Udgifter, en Forøgelse af Pladetykkelsen vilde paaføre Statskassen, ere for Intet at regne mod de Pengesummer, som en eventuel Fjende maatte ofre for at ødelægge disse Pandserplader«.

*) De riflede Woolwich Kanoners Priis have vi seet anslaaet til:

Den 7"	Kanon	omtrent	4200	Rigsdaler.
— 8"	—	—	5300	—
— 9"	—	—	7000	—
— 10"	—	—	11000	—
— 11"	—	—	13400	—
— 12"	—	—	15500	—

Blandinger.

Den „nordtydske“ Pandserflaade bestaaer for Øieblikket af fem Skibe, nemlig: Printz Adalbert, Arminius, Kronprintz, Friedrich Carl og König Wilhelm I. De to første ere Kuppelskibe paa tre Kanoner, medens de tre sidste ere Batteriskibe, de to paa 16 Kanoner og den største paa 33. Printz Adalbert er af Træ, de øvrige af Jern. Taarnskibene ere henholdsvis paa 680 og 1230 Tons og have begge Maskiner paa 300 Heste; Kronprintz er paa 3004 Tons med 800 Hestekraft, Friedrich Carl paa 4044 Tons med 950 Hestekraft og König Wilhelm I paa 5939 Tons med 1150 Hestekraft.

Adalbert og Friedrich Carl ere byggede i Frankrig, det første af N. Armand i Bordeaux, det andet af la Societé des Forges et Chantiers de la Méditerranée i la Seyne tætved Toulon; Arminius og Kronprintz af Samuda i London og König Wilhelm I af det bekjendte Thames Iron Works. Pandserførligheden i Adalbert og Arminius er $4\frac{1}{10}$ “ engelsk, i Kronprintz og Friedrich Carl 5“ engl. og i König Wilhelm I 8“ engl. Dette sidste Skib kan altsaa sættes lige med det stærkeste Skib af denne Art i England, nemlig Herkules. Alle fem ere de bestykkede med Baglade-Riffelkanoner af preussisk Construction. Adalbert har to 36 \mathcal{L} igere og een 72 \mathcal{L} iger, König Wilhelm I har 27 Stkr. 96 \mathcal{L} igere og de øvrige 72 \mathcal{L} igere.

Den »nordtydske« Flaade kan ikke stilles ved Siden af den franske og den engelske med Hensyn til Skibenes Antal; men hvad disses Egenskaber angaaer, navnlig Angrebs- og Forsvarsevnen, frygter den ingen Sammenligning. Med sine Kanoner kan den gjennebryde ethvert Skib, der har 4 $\frac{4}{10}$ '' Plader, hvilket kun de færreste engelske og franske Skibe ere istand til. Dens 96 *Ä*igere ville kunne gennemtrænge Plader paa 6'' engl. Kronprintz og Friedrich Carl kunne med deres Pandser yde Modstand mod de Franskes 24cm. (9 $\frac{4}{10}$ engelsk) Kanoner, og König Wilhelm kan taale Skud af Englændernes 12'' Kanon.

(Efter det østerrigske militaire Tidsskrift.)

Den „nordtydske“ Marines Budget for 1869 andrager:

ordinaire Udgifter 2,636,405 pr. Thaler,

extraordinaire Udgifter. 5,981,498 - —

hvilke sidste fordeles saaledes:

Fortsættelse af Havnearbejderne og Fæst-

ningsværkerne i Jahde. 2,430,000 Th.*)

Torpedoskib til Bugten (Restbevilling). 15,000 —

Havnearbejder og Fæstningsværker i Kiel 1,510,000 — **)

Svært Artilleri og Skydeprøver. 300,000 —

Undersøisk Forsvar i Havnen. 10,000 —

Skibsbygningsarbejder. 1,704,198 —

Extramandskabs-Beklædning 12,300 —

Ialt 5,981,498 Th.

hvilket udgjør 3,353,122 Thaler mere end ifjor.

I Motiverne fremhæves Vigtigheden af, at Orlogshavnen i Jahde bliver færdig til at benyttes som Station inden Udløbet af 1869, og at Kielerhavn i det kortest mulige Tidsrum ved sine Dokker, Bedinger og Værk-

*) Hidtil er allerede brugt 7,800,000 Th.

**) Overslaget er paa 7,000,000 Th.

steder sættes istand til at besørge alle Marinens Reparationer og Nybygninger.

Foruden disse Arbejder paatænkes i en nær Fremtid Udvidelsen af de ældre og Anlæget af et Par nye Østersøhavne, hvorved Antallet af de »nordtydske» befæstede Marinestationer paa Østersøens Kyster bringes op til sex.

Det nordtydske Søofficerscorps bestaaer ifølge officielle Beretninger af: 3 Admiraler (Rang med Generaler), 4 Linieskibscapitainer (Oberstrang), 20 Fregat- og Corvetcapitainer (Oberstlieutnants- og Majorsrang), 34 Capitainlieutenanter (Capitainsrang), 47 Lieutenanter (Premierlieutenantsrang) og 32 Underlieutenanter; ialt: 3 Admiraler, 24 Stabsofficerer og 113 subalterne Officerer. I 1867 bestod Officerscorpset af: 2 Admiraler, 21 Stabsofficerer og 95 Subalterne.

General v. Roon er Krigs- og Marineminister, Viceadmiral Jachmann Marine-Directeur i Ministeriet; Commandoen og Intendanturen har Sæde i Berlin.

Den yngste Linieskibscapitain er 44 Aar, den yngste Corvetcapitain 34 Aar og den yngste Capitainlieutenant 25 Aar. Den ældste af Fregat- og Corvetcapitains-Classen er 61 Aar, den ældste Capitainlieutenant 39 Aar og den ældste Lieutenant 40 Aar. De subalterne Officerer ere i det Hele taget meget unge, da den stadigt voxende Flaade giver hurtigt Avancement.

Tidligere klagedes der stærkt over, at Landofficerer uden videre bleve satte over i Marinen. Dette finder aldrig mere Sted; der findes nu kun 5 eller 6 forhenværende Landofficerer i Flaadens Tjeneste. Paa Grund af Forholdene ere de høiere Classer næsten udelukkende recruterede fra Handelsmarinen; af de 47 Lieutenanter have 20 denne Oprindelse; nu opdrager Marinen selv alle sine Officerer. Antallet af østerrigske Søofficerer, der forlade deres Fædrelands Marine for at tage Tjeneste i den »nordtydske» Flaade, voxer stadigt.

Den russiske Pandserescadres Øvelser*) i finske Bugt ere iaar blevne fortsatte, under Admiral Boutakov, paa Grundlag af de ifjor foretagne Øvelser. Nogle af disse have havt til Formaal at øve Officererne i Anvendelsen af Pandsereskibenes farligste Vaaben, den fremspringende Stævn eller »Spore»; de ville maaskee yde et Bidrag til Løsningen af dette i alle Mariner meget drøftede Spørgsmaal, og de bevise i ethvert Fald, at Russerne have brudt med den gammeldags Routine, der langt oftere, end man skulde troe, gjør sig gjældende i flere andre Mariners Øvelser.

To Kanonbaade, omgivne med en fremspringende løs Træramme og forsynede med en løs Træspore, klædt med Riisknipper, bleve brugte som Vædderskibe. Escadrens Officerer skiftedes efter Lodtrækning til at føre dem under Forsøgene paa at løbe hinanden ned. Hvor stor en Rolle den personlige Dygtighed har spillet, fremgaaer af Resultatet, idet een og samme Lieutenant den første Dag overvandt tolv af sine ældre og yngre Collegaer. Til Belønning gav Admiralen ham ved en anerkjendende Dagsbefaling Tilladelse til at heise Commando-stander paa sin Baad. — Den paafølgende Dag fortsattes Tourneringen, og en Fregatcapitain blev ti Gange Seirherre i dette de nyere Søkriges Dystløb; men, da Lieutenanten havde rendt Sporen i Modstanderen oftere end han, beholdt han sin Stander vaiende. Storfyrst Constantin, som var tilstede, interesserede sig varmt for disse Øvelser, der vistnok i ikke ringe Grad maae udvikle Deeltagernes praktiske Blik for en vigtig Side af Fremtidens Kampe. Det skal være Hensigten næste Aar at fortsætte disse Dystløb efter en lang større Maalestok.

*) See Blandinger i forrige Hefte.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle »Retninger» ere misvisende, naar ikke »(retv.)» er vedføjet. (Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).

B) »Længden» er fra Greenwich Meridian.

Juni—October 1868.

Afsluttede den 31te October 1868.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
Lds. Lindse.
Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmil.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde	o Dec.	i	Høide	Farve, Form	
Danmark	Kattegat	Kobbergrundens Flydefyr er flyttet	3 F.	N 57 8,8 Ø 11 22,7	Fyrskibet ligger nu paa 10 Favne Vand, c. 1½ Kvm. i NØ t. Ø fra dets forrige Plads.
do.	Storebelt	Nyt Blinkfyr paa Sprogø	B.	B. hver 2 Min.	Sp.	3die	130	4½	N 55 19,9 Ø 10 58,4	42	rundt gult m. røde Belter	tændt 1 Sept. 1868 istedetfor det hidtil paa samme Plads værende Fyr.	
Sverrig	Østersøen	Nyt Flydefyr for Svenske Bjørn	2 F.	.....	..	..	38	2½	N 59 35 Ø 19 46	..	Skib rødt	Fyrskibet har 2 Master med røde Kugler paa Toppen, det er forsynet med Taageklokke og udlagt i August 1868.
Rusland	do.	Nyt Blusfyr ved Libau	FB.	hvidt B. i 5 Sec. hver Min.	Lds.	2den	98	3½	N 56 31 Ø 20 59,7	90	rundt rødt m. grøn Lant.	Fyrtaarnet staaer tæt ved Havet paa Sydsiden af Havnen — tændt i August 1868.	
do.	Finskebugt	Nyt Havnefyr ved Hangø-Odde	F.	rødt og hvidt	..	..	38	1½	N 59 48 Ø 22 58	..	.....	paa NØ-Pynten af Holmen Gustafsværn, lyser rødt mod Indløbet, hvidt mod Ankerpladsen.
do.	do.	Forbedring af Hoglands lave Fyr	F.	hvidt	Lds.	4de	32	1½	N 60 6,4 Ø 26 58,7	20	hvidt r. rødt	lyser fra S 48° V gj. Nord til S 36° Ø (retv.); det var hidtil et Speilfyr.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Fyrets		Lys- vidde	og		Farve, Form	Anmærkninger.
						Styr- ke	Hoide		Længde	Hoide		
						Orden	Fod	Mill	o	Dec.	Fod	
Rusland	Finskebugt	Forandring af Tolbaakens Fyr	B.	hvidt B. hver Minut	Lds.	3die	90	3 $\frac{1}{2}$	N 60 2,5 Ø 29 33,7	83	rundt hvidt m. grøn Lant.	var hidtil et fast Spellfyr.
do.	S-Qvarken	Nyt Blinkfyr paa Södra Skæl- skær	B.	rødt B. hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	2den	144	4 $\frac{1}{2}$	N 60 24,8 Ø 19 3	100	rundt hvidt m. rødt Tag	er tændt i September 1868.
do.	N-Qvarken	Nyt Flydefyr ved Snipan	F.	rødt	Sp.	..	27	1 $\frac{3}{4}$	N 63 26,7 Ø 20 45,7	..	Skib brunt	5 Kbl. NV fra Grunden, med Kum- melskær Baake i S 83° Ø (retv.) og Gaddens Fyr i N 6° Ø (retv.), paa Stormasten har Fyrskibet gult Flag med blaåt Kors, paa Fokkem. Ballon; i Taage ringes med en Klokke. Udlagt i September 1868.
Nordtydsk- land	Nordsøen	Nyt Flydefyr ud- for Eideren	F.	hvidt	Lds.	6te	34	2 $\frac{1}{4}$	N 54 15,8 Ø 8 17,5	..	Skib	udlagt i Mai 1868 udfor Eideren paa 6 $\frac{1}{2}$ Favnes Dybde, med Helgo- lands Fyr i V $\frac{1}{2}$ S, 15 $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	Eiderens indre Fyrskib er flyttet	F.	hvidt	Sp.	..	..	..	N 54 15,6 Ø 8 32,7	..	do.	ligger nu noget nordligere end for med St. Peter Kirke i ØNØ, Garding Kirke i Ø t. N., Blauort Baake i SSØ $\frac{1}{2}$ Ø samt det ydre Fyrskib og Mundings-Vageren i VNV $\frac{1}{2}$ V.
Belgien	do.	Nyt Tidefyr ved Ostende	F.	rødt	..	..	..	..	N 51 14,8 Ø 2 55,8	..	..	tændes naar der er over 11 Fod, til der er 16 Fod i Havnen (for- uden de tidligere der værende Fyr).
England	Kanalen	Temporairt Flydefyr ved Spithead	F.	hvidt	..	..	..	..	N 50 43 V 1 1,7	..	Skib	udlagt 40 Favne SSØ for et Vrag i det østlige Løb til Spithead. (Misv. 20° 40' V i 1868).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i	Fod	Farvo, Form	
Frankrig	Kanalen	Forandring af Pt. Berck Fyr	B.	hvidtB. hvert 6 Sec.	..	..	112	3½	N 50 24 Ø 1 33,5	90	.. . . .	var før et fast Fyr, forandret 15 September 1868; see forr. Hefte. (Misv. 19° 14' V i 1868).
do.	Seinen	Forbedring af Caudebec Fyr	F	hvidt	..	..	19	1½	N 49 31,3 Ø 0 45,2	..	.. . . .	tændt 1 August 1868 istedetfor det tidligere der værende lille Fyr.
do.	Kanalen	Nye Fyr paa Port Carentan	1) F.	rødt	..	..	16	1¾	N 49 20,6 V 1 11,3	13	.. . . . Træ- baaker	paa Havnediget.
			2) F.	hvidt	..	..	48	2	.. . . . .	38	.. . . .	1370 Alen i S 30° V (retv.) fra forannævnte Fyr.
do.	do.	Nyt Blinkfyr paa Roches Douvres	B.	hvidt	Lds.	..	176	5	N 49 6,4 V 2 49	..	Jern, hvidt	under Bygning; ventes tændt i Slutningen af 1868.	
do.	do.	Nyt Fyr ved Portrieux	F.	rødt	..	..	33	1½	N 48 38,8 V 2 49,5	..	hvidt	tændt fra Juni 1868 istedetfor det tidligere der værende Fyr.
do.	Brest Red	Nye Havnefyr ved Port Napoleon	2 F.	røde	Lds.	4de	32	1¾	N 43 22,7 V 4 29,2	..	Jern, hvide	Stedbestemmelsen er for Fyret paa den vestlige Mole, det andet Fyr staaer paa den sydlige Mole 340 Alen i SØ (retv.) fra dette.	
do.	Biscaiske Bugt, NV-Pynt af Belle Isle	Nyt Blinkfyr paa Pt. des Pou- lains	B.	B. hvert 5 Sec.	Lds.	3die	108	3½	N 47 23,3 V 3 15,2	50	4kant. hvidt	dette Fyr holdt overet med Belle Isle Fyr (med Bl. hver Minut), fører 7 Kbl. fri Ø. af Plateau des Birvideaux.	
do.	Biscaiske Bugt	Flytning af Fyret ved Adour Floden	F.	hvidt	..	..	54	1¾	N 43 31,8 V 1 31,6	40	.. . . .	Fyret er flyttet 480 Alen mod V. til et Taarn paa den sydlige Mole. Det viser rødt Lys naar det er umuligt at staae Floden ind. 2 grønne Fyr angive Løbets Retning mellem Molene

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	og Længde	Hoide	Farve, Form	Anmærkning
Frankrig	Biscaiske Bugt	Nyt Havnefyр ved St. Jean de Luz	F.	rødt	..	..	18	1	N 43 23,3 V 1 40,3	10	.. . . .	paa Nivelle Flodens venstre Bred, Molen Ciboure.
Algier	Middelhavet	Nyt Blinkfyр paa C. Falcon	B.	hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	1ste	320	6	N 35 46,9 V 0 46,8	..	.. . . .	tændt i August 1868.
do.	do.	Forandring af Mers el Kibir Fyр	F.	hvidt	Lds.	4de	290	2	N 35 44,4 V 0 41,3	..	.. . . .	var tidligere et Blinkfyр.
do.	do.	Nyt Fyр V. for Nemours	F.	hvidt	Lds.	..	220	..	N 35 6,9 V 1 50,7	..	.. . . .	tændt 1 August 1868, samtidig blev Fyret øst for Nemours slukket.
do.	do.	Nyt Fyр ved Tipazza	F.	grønt	..	..	98	2	N 36 35,8 Ø 2 28,2	..	.. . . .	c. 3 Mil i Ø 5' S (retv.) fra Sherchells Fyр. (Misv. 16° 15' Ø i 1868).
do.	do.	Nyt Blinkfyр paa C. Caxine	B.	hvidt B. hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	1ste	200	6	N 36 48,7 Ø 2 58,7	..	.. . . .	tændtes ved Udgangen af Sep- tember paa Forbjergtet i N 15° V (retv.) fra Algier.
do.	do.	Nyt Fyр paa C. Matifou	F.	hvidt	Lds.	4de	236	2 $\frac{1}{2}$	N 36 48,7 Ø 3 15	..	.. . . .	tændtes ved Udgangen af Sep- tember 1868.
Spanien	do.	Nyt Fyр paa MedasØerne	F.	hvidt	Lds.	3de	275	3 $\frac{1}{2}$	N 42 2,9 Ø 3 13,6	43	bleg- rødt, øverste Deel rund, neder- steDeel 4kant.	paa Toppen af den største af Medas Øerne, i Bugten ved Rosas.
Frankrig	do.	Nyt Havnefyр ved Herault	F.	rødt	..	..	39	1 $\frac{3}{4}$	N 43-16,8 Ø 3 26,5	30	hvidt	paa Midten af det vestlige Havne- hoved, tændt 15 September 1868.

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.	Fod	Hoide	Farve, Form	
Sardinien	Middeihavet	Nyt Blusfyrr paa Tavolara	FB.	hvidt B. hvert Min.	Lds.	1ste	520	7	N 40 55 Ø 9 44,8	..	..	tændes 1 September 1868 paa NØ- Siden af Øen Tavolara ved Sar- diniens NØ-Kyst.
Italien	do.	Nyt Eyr paa Vada Klippen	F.	hvidt	Lds.	4de	53	2½	N 43 19,2 Ø 10 21,9	..	paa Jern- piller	i V t. S fra Torre di Vada og c. 3¼ Mill S for Livorno. (Misv. 15° V i 1868).	
do.	do.	Nyt Blinkfyrr paa Pianoso	B.	afvexl. rødt og hvidt hvert Min.	Lds.	4de	133	4	N 42 35,1 Ø 10 5,7	..	..	paa Øens Østside; tændt i Juli 1868.
Malta	do.	Forandring af Blinkfyret p. Delamare Pynten	B.	rødt og hvidt afvexl. hvert ½ Min.	Lds.	3die	146	3¼	N 35 49,7 Ø 14 34	70	Skant., over et Huus	tændt i Juli 1868 efter Forandring, see forr. Hefte. (Misv. 12½° V i 1868).	
Italien	Adriaterhavet	Nyt Havnefyrr ved Brindisi	F.	grønt	Sp.	6te	16	..	N 40 39,5 Ø 17 58,7	..	Jern- opstalt paa Steen- sokkel	paa SØ-Siden af Molen Pigionati i Indløbet til Inderhavnen.	
do.	do	Nyt Eyr paa Tremiti Øerne	F.	hvidt	Lds.	4de	114	4	N 42 8,5 Ø 15 32	..	Skant., hvidt over et gult Huus	paa NØ-Pynten af Holmen Caprara 1 Kbl. fra Stranden, lyser fra N 77° 28' V gennem N til S 1° 3' V (alt retv.). (Misv. 12½° V i 1868).	

Stat, Land	Farvande, Beliggenhed	Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoido	Lys- viddo	Og Længde	Hoido	Farvo, Form		
							Orden i Fod i Mil		0 Doc. i Fod				
Italien	Adriaterhavet	2 nye Fyr i An- conas Havn											
		1)	F.	hvidt	..	..	32	2 $\frac{1}{4}$	N 43 37,5 Ø 13 30	..	..	Det hvide Fyr ved Nordenden af det sydlige Dige, det grønne Fyr paa Forlængelsen af det nordlige Dige. Det røde Havnefyr nedlægges, men tændes dog naar det grønne Fyr i meget stormfuldt Veir ei kan blive tændt.
		2)	F.	grønt	..	..	32	2 $\frac{1}{4}$				angives at blive saa mangelfuldt passede, at man ei bør stole paa at see dem tændte.
Grækenland	Joniske Hav	Fyrene paa Corfu og Paxo	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	.....
Tyrkiet	Arkipelagos	Flydefyrene ved Smyrna ere flyttede	.....	.....	..	..	..	..	N 38 25 Ø 27 2	..	.....	Hermus Fyrskib 176 Alen i SV paa 10 Favne Vand og Sanjak Kalessi 96 Alen i NNØ paa 6 Favne.
Rusland	Sortehav	2 nye Fyr ved Poti... 1)	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	Baaker	Det ydre Fyr er rødt; overreet angive de Løbet i den søndre Arm af Rion-Floden, der har 6 Fods Dybde over Barren.
		2)	F.	rødt	..	..	10	..	N 42 9 Ø 41 37	..	..	tændt i September 1868 istedetfor Fyrskibet her, som er inddraget; Taarnet er bygget i 12 Fod Vand, større Skibe maa holde dem i en Afstand af c. 1000 Alen fra Fyret.
N-Amerika, Forenede Stater	Chesapeake Bay, Virginia	Fyr paa Smiths Point Banken i Potomac Floden	F.	hvidt	Lds. 4de	36	2 $\frac{1}{4}$	N 37 52 V 76 10	..	hvid Opsats p. røde Piller	
do.	do.	Fyr i Rappa- hanok Floden	F.	Lds. 4de	do.	ligeledes anbragt her istedetfor et inddraget Fyrskib.
do.	Bulls Bay, S-Carolina	Fyret paa Nord- enden af Bulls Island	F.	hvidt	Lds. 4de	33	2 $\frac{1}{2}$	N 32 55,3 V 79 33,7	har været nedlagt.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o . Dec.	i Fod	Hoide	Farve, Form	
N-Amerika, Forenede Stater	Atlanterhavet, Florida	Nyt Blinkfy paa C. Canaveral	B.	hvidt B. hvert Min.	Lds.	1ste	135	4½	N 28 27 V 80 33	..	Jern, hvidt	det tidligere herværende Fyr er nedlagt.	
do.	Mississippi Floden	Fyret paa Øst Pascagoula	F.	hvidt	Sp.	5te	34	2½	N 30 21 V 88 33	..	i Gavl. af et hvidt Huus	har været nedlagt, tændt igjen fra April 1868.	
Vestindien	Cuba, NØ-Side	Nyt Blinkfy paa Lucretia Pynt	B.	rødt B. hvert Min.	Lds.	2den	126	4½	N 21 4,4 V 75 37,7	..	.. . . .	Taarnet staaer 70 Alen fra Stran- den, som her er lav, men meget ujevn.
Øst-Afrika	Røde Hav	de temporaire Fyr i Annes- ley Bay ned- lagte	.. . . .	.. . . .	..	..	..	..	.. . . . .	..	.. . . .	see forr. Hefte; tillige ere de ud- lagte Tønder borttagne.
Ostindien	Floden Maul- main i Birma	Fyret ved Am- herst nedlagt	.. . . .	.. . . .	..	..	..	..	N 16 4,5 V 97 35	..	.. . . .	der ophøres tillige med at tænde Blaalys her hver Time, som tid- ligere. Double Island Fyr er nu det eneste Fyr ved Maulmain Floden.
do.	Java, N-Kyst	Nyt Fyr ved Cheribon	F.	hvidt	Lds.	..	26	2	.. . . . .	..	.. . . .	paa Yderenden af nordre Mole.
China	Yangtsekiang	Nyt Flydefyr i Flodens Mun- ding	B.	rødt B. hver 20 Sec.	..	..	37	3	.. . . . .	..	Skib, rødt	har 1 Mast med Ballon; en Klokke lyder hver 16 Sec. i Taage og der affyres Skud, naar Skibe sees at tage feil af Seilløbet; der kan signaliseres med Skibet efter Mar- ryatts System.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Fyrets			og		Farve, Form	Anmærkninger.				
							Heide	Lys- vidde	Længde	Heide	Farve, Form						
							Orden	i	Fod	i	Mill	o	Dec.	i	Fod		
Australien (Ny Hol- land)	Spencers Gulf	Forbedring af Tipara Shoal Flydefyr	2 F.	hvide	Sp.	..	37 28	2½	S 34 4 Ø13725,3	fra Januar 1869.
	do.	St. Vincents Gulf	Nyt Fyr ved Port Ade- laide	F.	hvidt	Lds.	4de	48	3½	S 34 47 Ø13830	tændes 31 December 1868 iste- detfor Flydefyret der.
do.	Moreton Bay	Forandring af Yellow Patch Fyr	F.	hvidt	Lds.	5te	48	2½	S 27 2 Ø15327,5	42	6kant, hvidt	..	..	..	..	Fyret er flyttet i Nord fra dets tidligere Plads; det staaer nu i V ½ N fra C. Moreton, 44 Alen fra Stranden ved Høivande. (Misv. 9½ Ø i 1868).
do.	Broken Bay	Temporaire Fyr v. Stewarts Light	2 F.	hvide	..	..	337 306	3	..	..	..	..	..	..	..	det lavere Fyr staaer 570 Alen i ØSØ fra det høiere.
Ny Zeeland	Port Nicholson	Nyt Fyr paa Soames Is- land	F.	rødt hvidt grønt	Sp.	4de	72	2½	..	..	Skant, hvidt	..	..	..	..	lyser hvidt i Midten af Far- vandet, rødt mod Vest og grønt mod Øst. (Misv. 15° 40' Ø i 1868).
S-Amerika, Chili	Bugten ved Coquimbo	Nyt Blusfyr paa Tortuga Pynt	FB.	hvidt B. hvert ¼ Min.	Lds.	4de	104	3	S 29 56,9 V 71 24	25	4kant, hvidt, grøn Lant.	..	..	..	..	I Retningen af P. Saillante mellem S og SV (retv.) fra Fyret, findes en Række Klipper. (Misv. 15° 14' Ø i 1868).
do.	Magellan Strædet	Nye Fyr paa Sandy Point	1) 2)	F. F.	.. ..	.. ..	18 18	..	..	..	..	..	..	..	..	i NØ og SV 30 Alen fra hinanden, paa Strandbredden. (Misv. 22° Ø i 1868).

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varde), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand. Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Fanø	Sømærket	Møllebaaken	.....	.....	er flyttet c. 2 Kbl. i Syd	for overeet med Jerne Kirke at kunne angive Indseilingen til Graadyb, der nu er et Par Kbl. sydligere end ifjor.
do.	Graadyb	Tønne med stribet Stage, sort Ballon	hvid, mrk. A	.....	21 Fod	er flyttet sydefter med Nordenden af Hjerting til Østenden af Skalling Knolde, og Jerne Kirke til lidt Syd for Nordby nordre Mølle	
do.	Østf. Smørsand	ny Tønne	hvid, mrk. B	....	8½ -	Niels Dams Gaard fri af Fanø Nordklit og Jerne Kirke lidt N for Nordby nordre Mølle	
do.	do.	Tønne	hvid, mrk. C	.....	.....	er flyttet 2 à 3 Kbl. i Øst fra sin tid- ligere Plads	Fra Tønden A kan styres til B og derfra til C, Syd og Øst om Smørsand mellem dette Sand og Fanø. men der kan neppe paaregnes mere end 6 Fods Dybde med dagl. Lavvande.
do.	Indenfor Graa- dybets Barre	den sorte	Vager med 2 Koste	.....	.....	i Indseilingslinien Jerne Kirke til Mølle- baaken	
do.	do.	Spidstønde	mrk. Nr. II	.....	.....	forbliver liggende	
do.	Løbet til Hjer- ting	2de Vagere	ere borttagne	.....	.....	paa Vestsiden af Løbet	Løbet er nu alene betegnet med Prikker paa Vestsiden.

Stat, Land	Parvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens Slags	Navn	Dybde paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger	Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
Danmark	Ringkøbing Fjord	Temporairt Mærke	for Triangel Maaling	.....	.....	læt V for Stadil Kirke, paa Huusby Klit	bestaaer af opstillede Bjelker med 2 mod hinanden vendte Trekanter, i Form af et Timeglas, paa Toppen — 20 Fod over Grunden.
do.	Nissum Fjord	do.	do.	.....	.....	N for Thorsminde	lignende Mærke, men kun 10 Fod over Grunden.
do.	Tyborøn Kanal	Dybden paa {	Havrevlen	6½ Fod	} .....	.....	i September 1868.
			Mellemgr. Fjordgrund.	6½ -			
				7 -			
do.	Kattegattet	Stage med grønt Flag	paa et Vrag	8 Fod	20 Fod	Jydske Aas i NNW, Hou Mølle i SV t. V	Flaget er 22 Fod over Vandet. (October 1868).
do.	do.	Dybden i	Grenaa Havn	8 à 9 Fod	.....	.....	opgivet saaledes af Havnecommissionen dersteds, i Juni 1868.
do.	Sundet	Fiskegarns	Vagere	.....	7 Favne	langs Kysten mellem Helsingør og Humlebæk	i October og November Maaned. Skibe advares imod her at gaa Landet nærmere.
do.	Kjøbenhavn	Tidssignal	ved Fald af en Kugle	.....	.....	fra Nicolai Taarn	hver Søndag Kl. 1 (eller 12T. 9m. 40,8 Greenwicks Tid). Kuglen heises 5 Min. før Kl. 1, halvt og 2 Min. før, helt op paa Stangen.
do.	Trekroners Batteri	grøn Spidstønde	mrk. Vrag	.....	14 Fod	150 Alen NNØ ½ Ø fra Batteriets NV-Hjørne	for at advare for nedlagte Betonblokke, c. 50 Alen udenfor disse.
do.	do.	do.	do.	.....	18 -	150 Alen NV ¾ V fra Batteriets NV-Hjørne	c. 70 Alen udenfor Betonblokkene.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Ulfesund	Sømærket p.	Tæro	.....	.....	N. Br. 54° 51' 4 Ø. Lgd. 12° 6'	istedetfor Ballon er paa Toppen anbragt en sort Tavle, der viser øst og vest i Farvandet.
Sverrig	Østersøen	Korsprik	paa et Vrag	.....	10 Favne	N. Br. 55° 20' Ø. Lgd. 13° 0'	med Falsterbo Fyr i NV t. V og Fredshøj Mølle i NØ t. N ¼ Ø.
Rusland	Finskebugt	ny Vager ved	Klippen Smely	15 Fod	.....	mellem Tverminne og Hange Odde	Klippen har kun 3 à 4 Fods Dia- meter. Der er dybt rundt om den.
do.	do.	Rette mærker med paama- lede Tai	for Compassets Afvigning	.....	.....	ere opsatte paa Skat- odden ved Helsing- fors	den nøiagtige Misvilsning ved Hel- singfors er 7° 2' Vest i 1868.
do.	Bottniske Bugt	ny Vager paa	Guldsøkars Grund	7 Fod	.....	8 Kbl. SØ t. S ½ Ø fra Øen Moshag	
do.	do.	do.	Carlsons Grund	14 -	.....	5 ½ Kvm. NV for Løko, N. Br. 60° 59' Ø. Lgd. 21°	paa Sydsiden af Grunden er en Vager med rodt, og paa Nord- siden en Vager med hvidt Flag, udsat.
Nordtydsk- land	Helgolandsbugt	Grund	kaldet Loreley	22 -	.....	NV-Baaken paa Sand Insel i V ⅔ N, 2 ½ Kvm. overet med Helgo- lands Fyr	midt paa den Banke med 5 Favne, som findes paa de danske Kort over Helgolandsbugt og Binnen Helgoland; 3 ½ Kvm. Øst for Helgo- land. (Misv. 16 ½° i 1868).
do.	Neue Weser	ny rød Tønde	mrk. E. E.	.....	7 ½ Favne	240 Alen i S fra Tøn- den E	for at gjøre opmærksom paa, at Grunden her falder steilt af og at Coursen skal forandres.
Holland	Vester Ems	Tonderne	i Ranzel Gatt	.....	.....	.....	blive fremtidigt sorte hvor de nu ere rode.
do.	do.	5 røde Tønder	ved Meuwen- start	.....	.....	Østside af Grunden	istedetfor de 5 sorte Tønder, som for laa her.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Holland	Zuidersøen	Vragtønde	ved Harderwyk	7 Fod	11 Fod	Harderwyk i SSØ, 2 Mil fra Kysten	paa Vrag af en Tjalk, ladet med Kul, sunket i Juni 1868.
Irland	Dublin Bay	nyrød Spidstønde	paa Rosbeg Banke	15 -	30 -	Bankens SØ-Ende	med Baily Fyr i NØ $\frac{1}{2}$ Ø, 8 $\frac{1}{2}$ Kabl., og Poolbeg Fyr i V t. N $\frac{3}{4}$ N, 3 $\frac{1}{2}$ Kvm. (Misv. 24° V i 1868).
do.	Irske Hav	rød Klokke- bøie	paa Ridge Bank	.....	.....	ved Østenden af Ban- ken, nær South Rock Fyr	her har hidtil ligget en almindelig Tønde.
do.	do.	ny sort Spidstønde	paa Barrels Rock	.....	15 Favne	1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S $\frac{1}{4}$ Ø fra Klippen	herfra er Tuskar Fyr O $\frac{1}{4}$ N, 7 $\frac{1}{2}$ Kvm. og N Saltee Baake V t. N $\frac{1}{2}$ N, 7 $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	nyrød Tønde	.....	.....	.....	lidt øst for Lucifer Fyrskib	for at betegne dette Fyrskibs Plads, hvis det drives fra sin Station.
do.	Killala Bay	Steenbaake	nordre St. Pa- tricks Rock	.....	.....	Kilcummin Head i N $\frac{3}{8}$ V og Castlenagee Ruin i V $\frac{1}{8}$ N	} det er ei tilraadeligt at søge Løbet til Killala uden Lods. Mærket for at klare St. Patricks Klipperne fra SØ-Siden er Kil- lala runde Taarn fri af Sandy Point ved Ross.
do.	do.	Jernstang med Kurv	søndre St. Pa- tricks Rock	.....	.....	Steenbaaken i N $\frac{3}{4}$ V, Killala runde Taarn i SV t. V $\frac{1}{2}$ V	
Italien	Civita Vecchia Havn (nordre Indløb)	Baake med	rød- og hvid- ringet Ballon	.....	9 Fod	50 Alen fra Nord- enden af Diget, 150 Alen fra Punta di Lazaretto	Vageren er 14 Fod høj og holdes om Styrbord ved Indseiling i Havnen.
do.	St. Eufemia Bugt	Dige i Bygning	ved St. Venere	.....	.....	Diget faaer en krum Retning fra NØ til SV, c. 500 Alen fra Stranden	paa Nordenden af den fuldendte Deel af Diget brænder et rødt Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Tyrkiet	Sortehav	Klipperne, hvorpaa de røde Baaker staa	ved Joun Burnu, - Elmaz Tapia, - Kelagra Burnu og - Kara Burnu	.....	.....	paa den asiatiske Kyst ved Indløbet til Bos- phoros	ere nu malede hvide, for bedre at fremhæve Baakerne.
Azorerne	Atlantehavet	ny Havn ved	Porto Del- gada	.....	.....	Sydsiden af Øen St. Miguel	er i Bygning, og bestemt til at op- tage de største Skibe.
Vestindien	Øst for Trinidad	Klippe	.....	2 à 3 Fod	.....	N. Br. 10° 35' V. Lgd. 60° 38' Manzanilla Pynt i Ø ½ N, 17 Kvm.	fundet af Capt. G. Pierre 6/1868; et britisk Orlogsskib har nylig fundet en Banke med 4 Favne, c. 1 Miil syd for den angivne Plads for Klippen.
do	Turk Island Passage	Klippebanke	Fawn Shoal	8 Favne	.....	N. Br. 20° 51' V. Lgd. 71° 29',5	fundet af Capt. Heysham, britisk Orlogsskib "Fawn".
Afrika	Cap gode Haab	Klippebanke	.....	10 -	.....	Cap Fyr i SØ ½ S, 6½ Kvm., Polesberg Ø t. S, Slangkop Pynt i N t. Ø ¼ Ø, 10 Kvm.	Banken ligger 1½ til 2 Kvm. fra Kysten, den har en Længde af c. 1 Kvm. (Misv. 30° V i 1868).
Øen Am- sterdam	Indiske Hav	Østlig Længde	af Øen Amster- dam	.....	.....	er 75° 17' fra Paris, 77° 37' fra Greenw.	ikke, som angivet i franske Be- skrivelser og Conn. des Tems, 75° 4' 56" (meddelt af Lieutn. Lund i den danske Marine).
Ostindien	Bombay	Tonden	Fairway Buoy	.....	.....	ved Indløbet til Havnen	er borttaget som unødvendig.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Phillip- pinerne	Chinesiske Hav	Banke	Ø. for Malan- gaban	8 Fod	.....	N. Br. 11° 21',7 Ø. Lgd. 123° 11'	fundet af Capt. Claudio Montero; en anden Banke med 11 Fod Vand er fundet 1½ Kvm. NØ her- for. (Misv. 1° Øst i 1868).
Australlen	Coralhavet	Klipperev	.....	.....	.....	S. Br. 17° 38' Ø. Lgd. 154° 43'	fundet af en Capt. Brown, i Oc- tober 1867.
Ny Zeeland	Middelhøens Vestkyst	Klippe	Falcon	2 Fod	.....	midt imellem N-En- den af three Steeples, ved Cap Foulwind og Udløbet af Buller Floden	fundet af Commander Percival, brit. Orlogsskib "Falcon".
Californiaen	St. Lorenzo Kanal	Klippegrund	Southshoal	9 -	.....	i V ¼ S, 1¼ Kvm. fra Arranco Cabella Pynt, N ¼ V, 1½ Kvm. fra St. Lo- renzo Pynt	Vandet viser Affarvning lidt N for Banken, hvor der er 6 Favnes Dybde. (Misv. 10° Øst i 1868).

Officielle Meddelelser.

(Fortsat.)

1868.

28 Mai.

Allerh. Resol.: at de tre Grader i Flaadens Underofficerers 1ste Classe benævnes 1ste, 2den og 3die Grad; at Benævnelsen for Underofficerernes Tjenestestillinger i hver af Artillericorpsets og Matroscorpsets to Klasser fastsættes saaledes:

For Underofficerer af 1ste Classes 1ste Grad henholdsvis: Overkanoneer, Stabshornblæser, Overbaadsmand;

For Underofficerer af 1ste Classes 2den Grad: Kanoneer, Baadsmand;

For Underofficerer af 1ste Classes 3die Grad: Underkanoneer, Underbaabsmand; og

For Underofficerer af 2den Classe: Overconstabler, Overmatroser.

4 Juni.

Allerh. Resol. Hs. Excellence Viceadmiral St. A. Bille, S. K.* D. M., meddeles efter Ansøgning Afsked i Naade af Marinen med Pension, hvorhos der som Anerkjendelse af Viceadmiralens lange, tro og hæderlige Tjeneste i Marinen tillægges ham Rang i 1ste Classe Nr. 4.

Allerh. Resol. Contreadmiral C. E. van Dockum, 4 Juni. S. K.* D. M., udnævnes til Admiral og Chef for Søofficeerscorpset.

Allerh. Resol. De for Contreadmiraler hidtil gjældende Bestemmelser med Hensyn til Rang og Uniform forblive gjældende for Admiraler.

Chefen for Skonnerten Diana, Captain Duntzfeldt, meddeelt Seilordre.

Captain Kraft beordret at fratræde Tjeneste som Chef for Logisskibet Dronning Marie, og at overlevere Commandoen af samme til Premierlieutenant Rohde. 6 Juni.

Resolveret, at Tillægsgagen for Chefer og øvrige Officerer, der ere udcommanderede med de udrustede Skibe, bliver at beregne efter Reglerne i den allerhøieste Resolution af 23. April 1858, saaledes, at hvad deri er bestemt om Orlogscapitainer gjælder for Commandeurer, om Captainlieutanter for Capitainer og om Lieutanter for Premierlieutanter. Endvidere, at Diætpengene for Commandeurer, som i benævnte allerh. Resol. bestemt, indtil videre fastsættes til $5\frac{1}{2}$ Rigsdaler daglig.

Allerh. Resol. Directeur N. E. Tuxen, C.* D. M., udnævnes til Directeur for Skibbyggeriet, Maskin- og Bygningsvæsenet, samt Underfabrikmester, Orlogscapitain G. P. Schönheyder, R.* D. M., udnævnes til Underdirecteur ved Orlogsværftet, Begge med den for disse Stillinger i Loven af 15. Mai d. A. om Lønninger m. v. ved Søværnet fastsatte Lønning fra 1ste i n. M. at regne. 8 Juni.

Allerh. Resol. Directeur for Søartilleriet O. W. de Fine Skibsted, R.* D. M., meddeles Afsked i Naade, paa Grund af hans Embedes Inddragelse, med Commandeurs Charakter og med Vartpenge, hvorhos han udnævnes til Commandeur af Dannebrogsgordenens 2. Grad.

Allerh. Resol. Orlogscapitain C. M. Meinertz, R.* D. M., og Captainlieutenant O. A. K. Wilde, R.*, meddeles Afsked i Naade af Marinen, hen-

- holdsviis med Commandeurs og med Capitains Charakter og med Pension, samt med Tilkjendegivende af Hs. Majestæts Tak for deres lange og tro Tjeneste.
- 8 Juni. Allerh. Resol. Overmaskinmester, Underdirecteur W. Wain, D. M. R.*, meddeles Afsked i Naade, paa Grund af hans Embedes Inddragelse, med Vartpenge, samt med Tilkjendegivende af Hs. Majestæts Tilfredshed med hans gode og tro Tjeneste, hvorhos der tillægges ham Rang i 5te Classe Nr. 3.
- - Beordret til Medlemmer af Forfremmelsesraadet for Flaadens Officeerscorps Admiral van Dockum som Formand og Commandeurerne P. Wulff og M. Bruun, samt ved Forfremmelse til Commandeur Commandeurerne Sommer og Petersen og ved Forfremmelse til Capitain Capitainerne F. Lund og Schoustrup.
- 10 Juni. Ministeriet meddeelt Commandeur Hagen, at han den 1. October førstk. vil have at fratræde Inspections-officeersposten ved S. E. Drengeskoler.
- 11 Juni. Meddeelt Chefen for Orlogsværftet Bestemmelserne m. II. t. Overgangen af Artilleri- og Matroscorpsernes nuværende Styrke til den ved Loven af 24. April fastsatte. Hvert af de to militaire Corpser deles fremtidig i 2 Afdelinger, og Styrken normeres for enhver af disse.
- 12 Juni. Capitainlieutenant E. C. C. Tuxen udnævnt til Bogholder ved Helsingørs Lodseri.
- - Allerh. Resol. Ministeriet bemyndiges til at sætte Loven om Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Mai d. A. i Kraft fra d. 1ste i n. M. for de Cadres, som til den Tid ere ordnede i Henhold til Lov om Søværnets Ordning af 24. April d. A.
- 13 Juni. Capitain Kraft beordret til indtil videre at forrette Tjeneste som Tøimester med det for denne Post bestemte Bestillingstillæg af 400 Rd. aarlig fra den 1ste i n. M. at regne.
- 15 Juni. Forøget Antallet af Lodser ved Kjøbenhavns Lodseri til 20 ved Antagelse af 2 nye Lodser.

Udfærdiget Instrux for Vagstationen paa Kjøbenhavn 15 Juni.
Rhed.

Beordret Capitain Obelitz til som Commandant for 16 Juni.
S. E. Caserne at overtage de Forretninger ved bemeldte
Caserne, der hidtil have været overdragne Directeuren
for Søartilleriet.

Udfærdiget Bestemmelser for Armeringen af Flaadens - -
Skibe.

Allerh. Resol., at en Oversættelse af det af England 18 Juni.
og Frankrig antagne Signalsystem for alle Nationer ap-
proberes til Brug i den danske Marine.

Allerh. Resol. Orlogscapitain P. H. C. Smidth - -
entlediget som Adjutant hos H. M. Kongen, i Naade og
med Pension, og Capitain Meldal udnævnt til Adjutant
hos Allerhøistsamme.

Allerh. Resol. Premierlieutenant Jespersen be - -
ordret at tiltræde en Reise til England og Frankrig i
1 Aar for at uddanne sig i Skibbygnings- og Maskin-
fagene.

Udfærdiget specielt Reglement og Taxt for Præstø 20 Juni.
Fjords Lodseri.

Resolveret, at Capitain à la suite Ravn indtræder 22 Juni.
i Numer og Gage i Marinen fra d. 1^{ste} i n. M.

Allerh. Resol. Til Commandeurer i Flaadens Offi- 23 Juni.
cerscorps udnævnes:

Capitainerne E. F. Krieger, C. W. Schönhey-
der og A. R. Hedemann.

Til Capitainer i Flaadens Officeerscorps udnævnes:

Premierlieutanterne P. F. Gjødesen, H. L.
M. Holm, St. A. Bille, A. C. R. Bæ-
rentzen og A. E. Christiansen.

Til Premierlieutanter i Flaadens Officeerscorps
udnævnes:

Lieutanterne E. F. Løitved, F. L. C. Wulff,
F. Lund og K. C. J. Nielsen.

23 Juni. Allerh. Resol. Justitsraad Rist udnævnes til Contoirchef, Krigsraad Knub til Hovedmagasinsforvalter, Krigsraad C. A. Rasmussen til Controleur og Intendant Ancker til Overintendant ved Orlogsværftet fra d. 1ste i n. M.

— Allerh. Resol. Etatsraad, Departementsdirecteur F. C. Eskildsen og Justitsraad, Contoirchef L. C. Tuxen, meddeles Tilladelse til at bære de dem tildeelte Decorationer, henholdsvis som Commandeur og Ridder af Vasaordenen.

— Efter at have modtaget Betænkning fra Constructions- og Reglerings-Commissionen over de artilleristiske Spørgsmaal i Commandeur Sommers Generalrapport om Pandserfregatten »Peder Skram» efter Togtet i f. A. har Ministeriet resolveret Følgende:

Ved given Leilighed gjøres Forsøg paa et af de først udrustede Skibe med at anbringe koniske Knapper, over hvilke Baxningsarmene kunne smøges og fastholdes ved en Split, istedenfor Samlingsbolte i Bøsebænkene.

Temperingsboer medgives fremtidig for hveranden riflet Kanon i Skibene.

En Falk anbringes paa hver Side af de armstrongske Kanoner.

Til Iagttagelse ved Værftet stilles:

1. at de skarpe Kanter paa Baxningsarmene afrundes;
2. at Klamperne til Klapløberne, som staae paa Inderkanten af de armstrongske Slæder, gjøres stærkere;
3. at Bæreskaalene forfærdiges saaledes, at Projectilerne ikke kunne glide af under Transporten;
4. at Hexene i Speilportene ere for smaa;
5. at Visirvinkelen paa $2\frac{1}{2}^{\circ}$ ikke kan tages nøiagtig paa de 18 Nige riflede Kanoner, og
6. at der medgives to Stjerter til Vippetailerne paa de armstrongske Affutager.

— Givet Chefen for Orlogsværftet nærmere Bestemmelser m. H. t. Artilleri- og Matroscorpsets fremtidige Organi-

sation i Henhold til Lov af 24. April om Søværnets Ordning. Den nye Ordning indtræder fra 1ste n. M. og de ved allerh. Resol. af 28. f. M. fastsatte Benævnelser for Underofficersgraderne og Tjenestestillingerne træde samtidig i Kraft. Regler gives for Forfremmelse, Udbetaling af Lønning, Alderstillæg m. m.

Maskinmester C. H. Ursin allernaadigst udnævnt 23 Juni. til Mester i Maskinværkstedet med den i Lov af 15. Mai § 13 om Lønninger m. v. ved Søværnet fastsatte Lønning, at regne fra 1. Juli d. A.

I Henhold til allerh. Resol. af 23. Juni er fastsat 26 Juni. følgende aarlige Lønninger for Flaadens Officerscorps fra d. 1. Juli d. A.:

1. For Admiral, Chef for Søofficerscorpset, C. E. v. Dockum..... 4000 Rd.
2. For Commandeurerne: C. L. C. Irminger (chart. Contreadmiral), J. P. F. Wulff, F. C. G. Muxoll, J. L. Gottlieb, M. B. Bøcher (charakt. Contreadmiral)..... 3000 Rd.
- F. L. Sommer, A. C. Schultz, O. C. Pedersen, F. Frølich, G. F. V. Wrisberg..... 2600 Rd.
- H. J. A. Hagen, R. C. M. Bruun, E. F. Krieger, C. W. Schönheyder, A. R. Hedemann..... 2200 Rd.
3. For Capitainerne: G. E. Tuxen (charakt. Orlogscapitain) V. C. L. Jacobsen, C. A. Obelitz, J. C. Tuxen, J. C. Kraft, J. P. Schultz, J. S. C. Albeck, E. Duntzfeldt, C. F. Wrisberg, F. E. A. E. Lund, D. R. Braag..... 1800 Rd.
- L. F. Schmidt, L. Skibsted, N. F. Ravn, A. B. Rothe, H. J. V. Rambusch, W. Michelsen, J. S. Meldal, J. Schoustrup, H. G. F. Garde, L. C. Braag, A. V. Schiwe, W. A. Carstensen..... 1500 Rd.
- M. A. C. C. Wulff, P. J. C. Holbøll, W. J. Pedersen, G. J. G. Mac-Dougall, J. C. Tegner, P. H. Braëm, P. F. Gjødesen, H. L. M. Holm, St. A. Bille, A. C. R. Bærentzen, A. E. Christiansen..... 1200 Rd.
4. For Premierlieutenanterne: G. L. Rohde, W. de Coninck, J. U. A. Holm, N. Jacobsen,

G. J. P. Jacobson, A. W. Buchwald, O. L. M. de Morgenstjerne, P. C. H. Jessen, L. A. Mourier, C. F. v. d. Recke, Th. Jessen, P. U. Bruun, C. A. Garde, N. J. Jespersen, C. A. Bruun.....	750 Rd.
H. H. Koch, F. P. A. Uldall, A. H. J. B. Münster, F. H. Jöhnke, J. E. V. Hansen, W. F. Koefod, O. F. H. Irminger, H. L. R. Thalbitzer, J. C. Oldenburg, A. F. Müller, N. C. R. Møller. P. J. Grev Scheel, G. H. N. Dreyer, F. C. Irminger, A. V. Bonnesen, Th. Braem	600 Rd.
S. J. Poulsen, G. V. J. C. Bardenfleth, C. O. E. Normann, E. Suenson, J. P. M. Fischer, G. E. Fugl, J. N. Sølling, H. G. S. Olrik, N. U. Gad, C. F. Vandel, S. Bojesen, E. F. Løitved, F. L. Wulff, F. Lund, K. C. J. Nielsen....	450 Rd.
I personligt Tillæg: Commandeur F. L. F. Sommer	400 Rd.
Premierlieutenanterne: G. L. Röhde, W. de Coninck, J. U. A. Holm, N. Jacobsen, G. J. P. Jacobson, A. V. Buchwald, O. L. M. de Morgenstjerne, H. H. Koch, F. P. A. Uldall, A. H. J. B. Münster, F. H. Jöhnke, J. E. V. Hansen, W. F. Koefod, O. F. H. Irminger	50 Rd.
S. J. Paulsen, G. V. C. J. Bardenfleth, C. O. E. Normann og E. Suenson.....	100 Rd.

27 Juni.

I Henhold til allerh. Resol. af 23. dennes har Ministeriet angaaende de i Lov af 15. Mai d. A. fastsatte Bestillingstillæg taget følgende Bestemmelser:

Contreadmiral M. B. Bøcher erhoder som Chef for Orlogsværftet et Tillæg af 800 Rd. aarlig og ifølge samme Lovs § 25 fri Bolig paa Søkvæsthuset.

Bestillingstillægget til Commandeur G. F. W. Wrisberg som Eqvipagemester bortfalder som Følge af, at han oprykker i den for Commandeurerne bestemte næstældste Lønningsklasse. For den Commandeuren anviste Tjenestebolig indeholdes i Henhold til § 25 af Lov af 15. Mai d. A. 350 Rd. aarlig.

Capitain J. C. Kraft erhoder som Tøimester et Tillæg af 400 Rd. aarlig.

Capitain O. E. Blom af Artilleriet, der er indtraadt

i Numer og Gage i Artilleriet, erholder som Undertøimester, og Premierlieutenant P. U. Bruun som Adjutant hos Marineministeren hver et Tillæg af 300 Rd. aarlig.

Alt fra den 1^{ste} i n. M. at regne.

I Henhold til samme Lovs § 33 tilstaaes Capitain C. A. Obelitz som Commandant ved Søetatens Caserne fri Bolig paa Kasernen.

Ministeriet har erdelig, i Henhold til den Samme ved allerh. Resol. af 12. ds. meddeelte Bemyndigelse, fastsat den aarlige Lønning for efternævnte ved allerh. Resol. af 8. dennes ansatte Embedsmænd ved Orlogsværftet, nemlig:

Directeur for Skibbyggeriet, Maskin- og Bygningsvæsenet, N. E. Tuxen, som Directeur med over 15 Aars Tjenestetid til 3500 Rd. For den Directeuren anviste Tjenestebolig indeholdes i Henhold til § 25 af Lov af 15. Mai d. A. 350 Rd. aarlig, hvorimod der tillægges Directeuren i personligt Tillæg 150 Rd. aarlig.

Underdirecteur ved Orlogsværftet, Orlogscapitain G. P. Schønheyder, som Underdirecteur med over 15 Aars Tjenestetid til 2400 Rd.

Alt fra den 1^{ste} i n. M. at regne.

Minist. Resol., at Bestemmelserne i § 23 af 29 Juni. Lov om Lønninger m. m. ved Søværnet af 15. Mai d. A. angaaende Fritagelse for Erlæggelse af Bestallingsgebyrer og Forbedringsgage sættes i Kraft for de ved allerh. Resol. af 28. Mai d. A. udnævnte Capitainers Vedkommende fra den 1. dennes, hvorimod ^{gæns} øvrige Bestemmelser sættes i Kraft fra den 1^{ste} i n. M.

Minist. Resol., at den ved det forrige Adm. Colleg. - - - Skrv. af 24. Febr. og 15. Decbr. 1834 fastsatte Renovationsafgift for det faste Mandskab, deres confirmerede Børn og Logerende m. fl. i Nyboder bortfalder fra 1^{ste} Juli d. A. at regne.

Minist. Resol., at Bestemmelserne i § 23 af Lov om 3 Juli. Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Mai ang. Fritagelse for det ved allerh. Resol. af 9. April 1735 og Fundatsen

af 17. Aug. 1821 § 8 bestemte Afdrag i det faste Mand-
skabs, det indkaldte værnepligtige Mandskabs og de
udcommanderede Officianters Søgager sættes i Kraft fra
1ste dennes.

- 3 Juli. Fastsat hvad der, efterhaanden som Lønningsloven
af 15. Mai d. A. træder i Kraft, vil være at afkorte de i
sammes § 11 omtalte Underofficerer, Assistenten, Skri-
vere og Menige, der ere indtraadte i den nye Lønning,
naar de i Sygdomstilfælde indlægges i det militaire
Sygehuus, samt naar deres Koner og Børn indlægges i
Sygehuset.
- 6 Juli. Allerh. Resol., at Panderskibet Nr. 53 skal bære
Navnet »Lindormen».
- — Allerh. Resol. Pensioneret Orlogscapitain P. H.
C. Smidth, C.* D. M., meddeelt Commandeurs Cha-
rakter.
- 11 Juli. Bestemt at inddrage Posten som Inspectionsofficer
ved S. E. Drengeskoler fra førstk. 1ste October og over-
draget Commandanten i Nyboder i Forbindelse med hans
Stilling som Commandant fra samme Dato al overtage
de med bemeldte Post som Inspectionsofficer ved Dreng-
skolerne forbundne Forretninger.
- 18 Juli. Allerh. Resol. Krigsassessor M. P. Secher, As-
sistent hos Intendanten ved Orlogsværftet, meddeelt
Afsked med Pension fra den 1ste August.
- — Allerh. Resol. Toihuslieutenant Niels F. Ordrup
allern. meddeelt Afsked af Marinens Tjeneste med
Pension efter Loven fra 1. i n. M. at regne og derhos
allern. udnævnt til Ridder af Dbg.
- 16 Juli. Approberet Apterings Tegninger til Pandserfregatten
»Danmark».
- 17 Juli. Den ved Minist. Skrv. af 12. Juli 1865 anordnede
Besigtelsescommission for Støbegods og Dampmaskinerne
ophæves, og vil fremtidig Besigtelsen af Støbegods være
at foretage efter de almindelige Regler, dog saaledes, at
for Dampmaskinerne og andre større Gjenstande skal

den sædvanlige Commission af 3 Medlemmer forøges med Underdirecteuren og en Mester.

Bestemt, at Vagttjenesten paa Hovedvagten indtil 20 Juli. videre skal udføres ved Inspectionsofficererne paa alle Arbejdsdage, fra Kl. 8 om Morgenen i Tidsrummet fra 1. April til 30. September og fra Kl. 9 om Morgenen i Tidsrummet fra 1. October til 31. Marts, hele Aaret indtil Kl. 3 $\frac{1}{2}$ om Eftermiddagen, og ved Capitainer i den øvrige Deel af Etmaalet samt paa alle Søn- og Fridage.

Bekjendtgjørelse om, at Kobbergrundens Fyrskib er flyttet omtrent 1 $\frac{1}{2}$ Kvartmiil N.O. t. O. hen, fra 4 til 10 Favne Vand.

Bestemt,

21 Juli.

at der til militaire Dommere i combineret Ret beordres:

- 1 Commandeur som Præses,
- 2 Capitainer,
- 2 Premierlieutenanter og
- 1 Secondlieutenant,

ialt 6;

at Antallet af de til combineret Ret commanderede Officerer altid skal være lige;

at de nuværende Lieutenanter, søm ikke ere udnævnte til Premierlieutenanter, hvad denne Tjeneste angaaer, henregnes blandt Tallet af Secondlieutenanter;

at der, naar ingen Secondlieutenant eller Lieutenant haves til Disposition ved Officeerscorpset til denne Tjeneste, beordres en Premierlieutenant istedet;

at Capitainer beordres istedetfor Premierlieutenanter, naar det ovenbefalede Antal af disse ikke haves til Disposition ved Corpset; samt

at der af Chefen for Søofficeerscorpset vil være at gjøre Indberetning til Ministeriet, naar der ikke haves et saadant Antal Officerer til Dis-

position, at Retten kan sættes efter de ovenstaaende Bestemmelser.

- 22 Juli. Oldermansposten ved Aalborg Lodseri inddrages, hvorhos der for Lodseriet normeres 3 Fastlodser istedfor som hidtil 1 Fastlods og 2 Reservelodser.
- 25 Juli. Chefen for Vagtstationen ved Kjøbenhavn, Premierlieutenant G. Rohde, beordret at indtræde som Medlem i Quarantainecommissionen for Kjøbenhavn.
- 27 Juli. Bifaldet, at Styktransportprammen Nr. 2 ophugges.
- 28 Juli. Bestemt, at den nuværende Skibbygningsskole vil være at nedlægge den 1^{ste} October førstk.
- 29 Juli. Bestemt, at Premierlieutenant Münter fra Værftet beordres at gaa ombord i Skibene, naar de hjemkomme fra Togt og forblive ombord, medens de inspiceres af Flaadeinspecteuren.
- 30 Juli. Overtallig Corpslæge H. F. Brünniche allernaadigst udnævnt til Corpslæge.
- - Allerh. Rescript, at Panderskibet »Lindormen« skal sættes i Vandet den 8. August, Kl. 11 Formiddag.
- - Allern. tilladt Capitainerne F. E. A. E. Lund og G. J. G. Mac-Dougall at bære de dem af His. Maj. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decorationer som Riddere af Sværdordenen.
- 1 August. Commandeur Frølich beordret midlertidigt at overlevere Commandoen af Fregatten »Jylland« til Commandeur Pedersen.
- - Premierlieutenant A. Müller beordret at fratræde Tjeneste i Fregatten »Jylland«.
- 3 August. Commandeurerne P. Wulff og Sommer samt Overauditeur Becher beordrede at sammentræde i et Overkrigsforhør til Undersøgelse af Omstændighederne ved Fregatten »Jyllands« Grundstøden paa Saltholm Flak den 28. Juli d, A.
- 4 August. Lieutenant Caroc beordret at fratræde Tjeneste i Corvetten »Dagmar« og at forrette Tjeneste i Fregatten »Jylland«.

Premierlieutenant C. Bruun beordret til Chef for Kanonbaaden «Schrödersee» paa et Øvelsestogt med Cadetterne, og Premierlieutenant Koch til at forrette Tjeneste derombord. 4 Aug.

Premierlieutenant Gad heordret at fratræde Tjeneste i Corvetten »Heimdall» og at forrette Tjeneste i Dampskibet »Slesvig». 10 Aug.

Cadetunderofficererne P. C. A. Schultz og O. F. V. Schwanenflügel udnævnes til Secondlieutenanter i Flaadens Officerscorps. 12 Aug.

Commandeur P. Wulff beordret at overtage Commandoen af Officerscorpset under en Chefen bevilget Permission. —

Underbaadsmand R. E. Rasmussen ansat som Assistent ved Sprogø Fyr fra 1. September. —

Bekjendtgjørelse om, at det nye Blinkfyrr paa Sprogø vil blive tændt den 1. Septbr. d. A. og samtidigt dermed det midlertidige Fyr nedlagt. 14 Aug.

Premierlieutenanterne C. Bruun og Koch beordre at forrette Tjeneste henholdsvis som 1ste og 2den subalterne Officer ved Søcadetcorpset, den Første dog kun midlertidigt. 17 Aug.

Tøimesteren Capitain Kraft, Capitain Schiwe og Premierlieutenant Th. Jessen beordre som stemmeberettigede Medlemmer at indtræde i den under Hærens Artilleri sortereude Artilleri- og Constructions-Commission, hvis Virksomhed for Marinens Vedkommende omfatter Behandlingen af alle tekniske og videnskabelige Spørgsmaal af større Betydning, som angaae Flaadens Artilleri-Materiel og som af Generalinspecteuren for Søartilleriet forelægges Commissionen. 22 Aug.

Beordret Capitain D. Braag til Chef for Logisskibet »Dronning Marie» samt Premierlieutenant Rohde og Lieutenant H. P. Holm til at forrette Tjeneste derombord. 25 Aug.

Corpslæge Müllertz ansat som Overskibslæge paa Logisskibet »Dronning Marie». 26 Aug.

- 26 Aug. Beordret Premierlieutenant G. Jacobson til at forrette Adjutant-Tjeneste hos Marineministeren.
- - Beordret Capitain Tegner og Premierlieutenanterne P. Bruun og N. Møller at forrette Tjeneste ved Exerceerskolen for indkaldte Værnepligtige, den Første som Forstander, samt Secondlieutenanterne Schultz og Schwanenflügel at gennemgaae denne Skole.
- 27 Aug. Charakteriseret Overlæge Krieger oprykker fra 1ste September i den for ældste Lønningsklasse af Corpslægerne reglementerede Gage.
- 28 Aug. Allerh. Resol. Overtallig Corpslæge C. A. Hagen udnævnes til Corpslæge.
- - Etatsraad Eskildsen af Ministeriet anmodet om at sammentræde med den Delegerede, som af Krigsministeriet vil blive udnævnt for med ham at tage den eventuelle Nedlæggelse eller Gjennembyrdelse af S. E. Hospital og de dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal under Overveielse.
- 29 Aug. Proviantforvalter Nissen ansat som Proviantforvalter paa Logisskibet »Dronning Marie».
- 5 Septbr. Tilkjendegivet det, i Anledning af Fregatten »Jyllands» Grundstøden paa Saltholms Flak den 28. Juli d. A., nedsatte Overkrigsforhør, at Sagen ikke vil være at forfølge videre ad Rettens Vei.
- 7 Septbr. Capitain Carstensen beordret at fungere som stemmeberettiget Medlem af Sessionen for 1869 i 1ste Udskrivningsdistrict.
- - Allerh. Resol. Hidtilværende Forvalter m. m. paa Christiansø, Krigsraad P. J. Eigtved, R^o., og Regnskabsfører ved Proviantmagasinet paa Orlogsværftet, Søkrigscommissair P. A. Nielsen, Ridder af Dbg., udnævnes til Intendanten ved Flaadens Forpleiningscorps med Gage fra den 1. October at regne.
- 8 Septbr. Capitainerne L. Schmidt og H. Garde beordrede at sammentræde i en Commission med de Officerer af Hæren, som af Krigsministeriet dertil maatte blive be-

stemte, for at foretage Prøver med en af Capitain Magius bygget modificeret Patrouillebaad.

Ministeriet har bestemt, at det indkaldte værnepligtige Mandskab af Lægdsrullen, som afgives til Casernen, fra 15. October d. A. skal indtræde paa de ved Lov af 15. Mai 1868 fastsatte Lønningsvilkaar.

Premierlieutenanterne C. Bruun, Scheel og E. Suenson beordrede at forrette Tjeneste som Inspections-officerer ved Orlogsværftets Eqvpage og det derunder sorterende Takkelvæsen, og Premierlieutenant Gad ved Søartilleriet, fra 1ste October at regne.

Beordret Overlæge Hornemann at overvære Sessionen for 1869 i 6te Udskrivningsdistrict.

Beordret Premierlieutenanterne O. Irminger og J. Bardenfleth at fratæde deres Tjeneste som Inspectionsofficerer ved Orlogsværftets Eqvpage og det derunder sorterende Takkelvæsen.

Beordret Capitainerne Skibsted, Rambusch, Michelsen, L. Braag, C. Wulff, W. Pedersen og Bille at fungere som stemmeberettigede Medlemmer af Sessionen for 1869 i henholdsvis 4de, 5te, 8de, 3die, 7de, 2det og 6te Udskrivningsdistrict.

Premierlieutenant Th. Jessen beordret i Begyndelsen af October Maaned at reise til Finspong i Sverrig for ved Stykkebruget sammesteds at gjøre sig bekendt med Kanonfabrikationen og Controleringen af samme.

Approberet Forandring af Reisningerne i Pandser-skibet »Lindormen».

Til Forvalter og Fyrassistent paa Christiansø constituted fra den 1ste Octbr. Capitainlieutenant A. Krieger, R*.

Underlagt Samme Lodseriet paa Christiansø under hans Constitution som Forvalter dersteds.

Den i 1863 af Marine- og Krigsministeriet nedsatte Commission for Skydning mod Pandserplader hæves, og en for Hæren og Flaaden fælles Forsøgscommission oprettes.

- 17 Septbr. Tøimesteren Capt. Kraft, Undertøimesteren Capitain Blom og Premierlieutenant T. Jessen beordres til Medlemmer af den for Hæren og Flaaden fælles Forsøgs-commission.
- 19 Septbr. Minist. Resol., at Værftsafdelingen fra førstkomm. 1ste October skal bestaae af 4 Corpser (a, Haandværkercorpset, b, Værftscorpset, c, Politicorpset og d, Contoirpersonalet). Førstnævnte Corps bestaaer af 4 Afdelinger og Værftscorpset af 2. Styrken og Tjenestestillingen i de forskjellige Numere normeres og Lønningen fastsættes.
- 21 Septbr. Allerh. Resol., hvorved Commandeur Schultz udnævnes til Chef for Fregatten «Jylland» paa dens forest. Togt som Exerceerskib.
- — Allerh. Resol., hvorved bevilges Premierlieutenant H. E. Bluhme Afsked i Naade af Marinen med Capitains Character.
- 23 Septbr. Beordret Capitain L. Holm at forrette Tjeneste som 1ste subalterne Officer ved Sæcadetcorpset fra 1. Octbr.
- 24 Septbr. Beordret Premierlieutenanterne Oldenburg og Wandel at forrette Tjeneste ved Søkortarchivet.
- 25 Septbr. Beordret at forrette Tjeneste ombord i Fregatten «Jylland»:
- Capitain Schoustrup som Næstcommanderende.
 - Tegner som Skoleforstander.
 - Pr.-Lt. N. Jacobsen.
 - P. Bruun, ved Skolen.
 - Hansen.
 - O. Irminger.
 - N. Møller, ved Skolen.
 - G. Bardenfleth.
 - Lt. O. Suenson.
 - Sec.-Lt. Schultz.
 - Schwanenflügel.
- — I Henhold til den af Constructions- og Reglerings-Commissionen afgivne Betænkning over Commandeur Hedemanns Generalrapport om Corvetten «Heimdal»

efter Togtet med samme iaar har Ministeriet resolveret Følgende:

Den paaankede Klikning af Revolverne søges afhjulpet ved Anskaffelsen af en ny Beholdning.

Kjæder til Rensning af Lemmegatterne anbringes ved Skibets forestaaende Reparation.

Medicinskabet flyttes til en mindre varm Plads paa Banjerne, saafremt en saadan kan findes.

Rebskinkler til Underseilene skal reglementeres for Corvetten.

Til Observation ved Orlogsværftet stilles:

at Laasehylstrene have passet mindre godt paa Kanonerne;

at Forestængestagseilet er for dybt;

at Vindkjedlerne i Skibets Sprøiter have viist sig svage;

at Loddeposerne gjøres større, samt at Fjederen paa Loddemaskinen gjøres kraftigere, samt

at Matrasserne til Koierne i Officeerslukafferne tilpasses bedre.

I Henhold til Lov af 15. Mai d. A. § 31 om Løn-25 Septbr. ninger m. m. ved Søværnet afskediges Fuldmægtig Hæder som Mønstreskriver paa Nyholm fra den 1^{ste} i n. M. at regne; men tillades det, at han i Betragtning af den korte Opsigelse, forsaavidt han maatte ønske det, forbliver i bemeldte Stilling med det derfor tilstaaede Honorar indtil Udgangen af indeværende Aar.

Overkanoneer Chr. Fr. Høyer benaades med Dannebrogsmændenes Hæderstegn ved hans Afgang fra Tjenesten den 1^{ste} October d. A.

Overkanoneer, Dbmd. Johannes Peter Olsen er allernaadigst udnævnt til Søtøihuuslieutenant i Artilleri-corpset fra 1. October d. A. at regne med den for Søtøihuuslieutenanten ved Lov af 15. Mai d. A. fastsatte Lønning.

28 Septbr.

Allerh. Resol.:

Maskinmestrene Carl Fr. Jørgensen af 2. Classe og Niels Chr. Jensen af 3. Cl. ere allern. ansatte som Maskinmestere i 1. Cl. og Maskinmester af 3. Cl. Wilh. Valdemar Lund som Maskinmester af 2. Cl., og er det derhos ligeallern. bifaldet, at Søværnets nuværende faste Maskinmestere som Følge heraf indordnes i de ved Lov af 15. Mai d. A. fastsatte 2 Maskinmesterclasser saaledes:

i 1. Classe:

Maskinmestrene W. Major, J. Bindesbøll, S. West, R. H. Henriksen, O. F. Jørgensen og N. C. Jensen;

i 2. Classe.

Maskinmestrene J. L. Blom, F. U. Kähler, C. M. Hansen og W. W. Lund.

Alle med de ved Lov af 15. Mai d. A. fastsatte Lønninger, og hvad Tjenestetidstillægene angaaer saaledes, at dette beregnes for Mestrene i 1. Cl. fra den Tid, de ere indtraadte eller indtræde med kgl. Ansættelse i denne Cl. og for 2. Cl. fra den Tid, Vedkommende ere eller blive kgl. ansatte i sidstnævnte Cl.

Allerh. Resol.:

Mestersvend Christian Frederik Larsen allern. udnævnt til Maskinmester i 2. Cl.;

Mestersvend Valdemar Frederik Petersen ligl. til Snedkermester;

Mestersvend Niels Christian Wennecke ligl. til Undermester i Smedien;

Mestersvend Monrad Diderick Strøm ligl. til Undermester i Skibbygningsværkstedet;

Mestersvend Christian Alsing ligl. til Undermester i Maskinværkstedet;

Mestersvend Svend Gustav Heydemann ligl. til Undermester i Maskinværkstedet;

Maskinmester Johan Andreas Walther ligl. til Undermester;

Maskinmester Fritz Benjamin Henrich Gullach ligl. til Undermester;

med de dem efter Lov af 15. Mai d. A. tilkommende Lønninger og Tjenestetidstillæg, Alt fra 1^{ste} October d. A. at regne.

Tjenestetidstillæget efter den nævnte Lovs § 13 bliver for Undermestrenes Vedkommende at regne fra den Dag, de ved kgl. Resol. ere ansatte som Mestersvende.

SKITSE AF FLODEN HANG-KIANGS UDLÖB.

