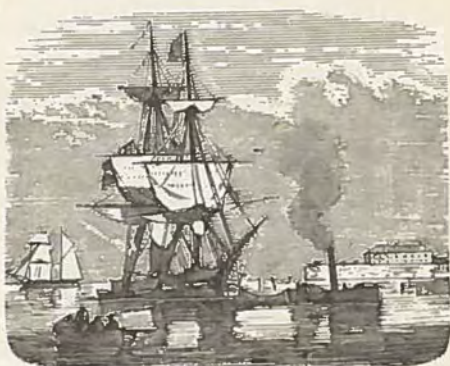


Tidsskrift for Søvæsen.

Ny Række. 6^{te} Bind.

Udgivet af

W. Carstensen og N. Jacobsen,
Capitainer i Marinen.



Kjøbenhavn.

C. C. Lose's Bog- og Musikhandel.
(F. Berchorst).

Thieles Bogtrykkeri.

1871.

Indhold.

	Side
Ved Aarsskiftet. Af Capitain N. Jacobsen.....	1
Loven om Disciplin i Handelsskibe og om Søfolks Forseelser, Forbrydelser samt Forhyring m. v. Af en forhenværende Skibsfører	18
Lidt om den franske Marine under det 2det Kæiserdømme. Ved O. I.	39
Blandinger:	
De seneste Forsøg med undersøiske Miner	58
Sammenstødet ved Havanna	61
Kulforbruget i de engelske Orlogsmænd	62
Berigtigelse	63
Efterretninger for Søfarende	64
Officielle Meddelelser	70
Nr. 56 Af Artillericapitain O. Blom	81
Officererne og vore Farvande Af Capt. Christiansen.....	91
Nogle Bemærkninger om Fyrskibenes Vinterstation. Af en Skibs- rheder	96
Taarnskibet »Captain»s Forlis. (Uddrag af Krigsretsforhøret). Ved Capitain Bille	105
Seiladsen i det røde Hav. (Efter en østerrigsk Søofficers Op- tegnelser)	128
Svar paa en »Berigtigelse». Fra Premierlieutn. Bojesen	131
Efterretninger for Søfarende	132
Officielle Meddelelser	135
Om den franske Søkrigsførelse. Af O. I.	145
Vort Signalvæsen Af Premierlieutn. S. Bojesen	165
Disciplinarstraffene i den preussiske Marine	179
For- eller Bagladekanoner til Skibsbrug?	187
Et Forslag til Natsignaler. Af Skibscapitain S. Phillipsen ...	194

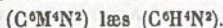
	Side
Blandinger:	
Den engelske Marine	200
Det Kariske Hav	201
Efterretninger for Søfarende	203
Officielle Meddelelser	207
Hvortil skal den svenske Flaade anvendes?	209
Amerikanske maritime Forhold i 1870. Ved Capt. Bille	215
Lidt om Flydedokker	229
Natsignaler. Af I. H.	237
Optegnelser over Amurgebetets sydlige Havne. (Efter Meddelelser fra Generalconsul Pallisen	246
Blandinger:	
Om den amerikanske Marine	260
Berigtigelse	260
Efterretninger for Søfarende	261
Officielle Meddelelser	265
Strøtanker. Af O. I.	273
I Anledning af »Strøtanker«. Af Capitain W. Carstensen ..	288
Lidt om Signalsagen. Af Ingenieurpremierlieutn. Sommerfeldt	303
Den engelske Marine i 1871. Efter »United Service Magazine»	311
Blandinger:	
Det engelske Taarnskib »Glatton»	327
Den nordtyske Marine	328
Fiskeriet ved Novaja Zemlia	330
Efterretninger for Søfarende	332
Officielle Meddelelser	339
Liste over de pandsrede Skibe og Batterier, der vare eller skulde sættes under Bygning i den engelske Marine i 1871.	
Reserve-Officers-Institutionen. Af Premierlieutn. S. Bojesen	345
Det engelske Krudt til det svære Skyts. Ved Undertølmester, Premierlieutn. Th. Jessen	355
Planteskoler for engelske Sofolk	363
En Orkan i Chinasøen. Af et Brev til X fra en Styrmand ...	373
Blandinger:	
Fyrtaarnet paa Wolff Rock	387
Ny Signalstation	391
Canalen gennem Darien	392
Efterretninger for Søfarende	394
Officielle Meddelelser	400
Noget om Søforsvaret. Af L.	409
Lidt mere om Signalsagen. Af —r—n	420
Fyrskibe og Iissignaler. Af Capitain C. Jessen	433

	Side
Blandinger:	
Den tyske Marine	459
Tydske Torpedoer under sidste Krig	462
Efterretninger for Søfarende	463
Officielle Meddelelser	469
Reserveofficers-Institutionen. Af Premierltnt. V. Hansen.....	473
Harvey's active Torpedo m. m. Af O. I.	483
Om Ordningen af de særlige Prøver ved Styrmandsexamen.	
Af Carl G. F. Schwartz	496
C. Bruun: Curt Sivertsen Adelaer. Anmeldt af Cand. philol.	
A. G. Ø. Hauch.....	501
Efterretninger for Søfarende	523
Officielle Meddelelser	533
Om Nutidens Krigsførelse tilsøes. Af f. L.....	537
Bidrag til den fransk-tydske Krig tilsøes. Af O. I.....	558
De engelske Søofficerers Uddannelse	568
Hængekøien som Redningsboie. Af Rear Admiral A. P. Ryder.	
«Colborns Magazine».....	575
Nogle Bemærkninger med Hensyn til Agulhas Strømmen, efter	
Iagttagelser paa Reisen fra Ostindien om Cap gode Haab i	
1863, 1867, 1869 og 1870. Af Capitain A. Hånschell	583
Blandinger:	
Den tyske Marine	589
Nordtydsklands Kystforavar	592
Hurtig Skydning	592
Skrueror	593
Pandsrede Træskibes Varighed	593
Jernskibes Varighed	593
Officielle Meddelelser	594

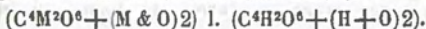
Rettelser.

Side 61 Linie 8 f. n. •mètres•, læs •inches•.

— 60 — 7 f. n. Anm. i den chemiske Formel:



— 59 — 2 f. n. Anm. i den chemiske Formel:



— • nederste Linie (C⁴M²O⁴) læs C⁴H²O⁴.

Ved Aarsskiftet.

(Af Captain N. Jacobsen).

Det er med Drønet fra Tusinder af Kanoner og Mitraill-leuser, at det nye Aar er skudt ind, og det høres og føles overalt i Europa. Skyggen af den vældige Kamp, som raser, falder over Aarsskiftet; den formærker den sidste Halvdeel af det svundne Aar, som den formærker Fremtiden, længere end det menneskelige Øie kan see, og hvor fjernt vi end i Rummet ere fra Krigens Skueplads, ligge Kampens dybere Aarsag og de Følger, den mulig kan drage efter sig, vore dyrebareste Interesser saa nær, at Skyggen hviler tungt over mange Forhold herbjemme og ikke mindst over vort Forsvarsvæsens Udsigter.

Aaret 1870 ligger i sin Grav, og lykkelige Illusioner og store Forventninger ligge begravne med det. Der er vel neppe nogen Dansk, som ikke havde seet frem til den Kamp, som længe ventedes, med Haab og Fortrøstning. Den vilde maaskee, naar den kom, kræve Anstrengelser og Offre af os, men om dens Udfald nærrede vi ikke Tvivl; Sandhed, Ret og Frihed maatte seire og efter Seiren sikre Freden ved at give Enhver Sit. Men Kampen kom, og alle de lyse Forhaabninger brast. Vi undgik at blive revne med og gaae tilgrunde i Hvirvlen; men den eneste mægtige Repræsentant for en retfærdig, national Politik, til hvem vi havde seet

hen som til vor Fremtids væsentlige Støtte, blev styrtet, det store, stolte Frankrig blev overmandet og kæmper nu Fortvivlelsens Kamp for sit eget Liv, og, medens Europas andre Stormagter see til, enten med blind Tillid til egen Styrke, som ikke aner nogen Fare i det, der foregaaer, eller med klog Beregning af Fordelen ved de stærkt rørte Vande, maae de smaa Nationer med Bekymring spørge sig selv, hvor de nu skulle søge deres Fremtids Sikkerhed.

Det er jo, som om international Ret ikke længere skal betyde noget, som om den Stærke uden Sky og uden Hindring kan overfalde den Svage; og kan da Danmark, efter hvad der er skeet i 1870, tænke paa at forsvare sig? Hvad kan det hjælpe?

»Hvad kan det hjælpe?« Saaledes var Overskriften over en Bladartikel, som for en Menneskealder siden vakte Opsigt herhjemme. Forfatteren søgte i den at vække Folket til Liv og Virksomhed ved at drage tilfelts imod dette Mistvivlens Omkvæd og vise det Falske i det, og Folket lyttede til hans freidige Røst; men, da Regjeringen suspendede ham fra hans Embede og satte ham under Tiltale, svandt Modet hos de Fleste. Tiden gik, lidt efter lidt vaagnede Folket til Bevidsthed, de Skranker, som havde hæmmet dets frie Rørelser, og som man mistrøstig ikke havde troet, det kunde hjælpe at røre ved, faldt, og Friheden kom. Men, skjøndt der med det frie Liv ogsaa kom et friere Blik paa Livet, hiin Sætning tabte ikke sin Tillokkelse for Mange, og den lyder endnu fra Mund til Mund overfor enhver vanskelig Opgave, vi kaldes til at løse. Den lød, da Forsvarsvæsenet efter Freden i 1864 skulde ordnes, men blev dengang overdøvet af kraftigere Røster; den begynder nu igjen at lyde fra enkelte Folkemøder i Jylland og vil vel derfra forplante sig til Folkerepræsentationen, hvor Tale om Afvæbning og Besparelse af de Penge, der udgives til Hær og Flaade, neppe vil ude-

blive. Dog, heller ikke nu vil den trænge igjennem, derom ere vi overbeviste. Lad der ogsaa i vor Midte være altfor Mange, for hvem et materielt Velvære er Livets høieste Gode og national Selvtændighed kun en tom Talemaade, Kjærnen af Folket er ikke saa ideeforladt, man veed og føler, at Livet vil tabe sit høieste Værd, naar det ikke kan leves paa vor egen Viis i vort eget Huus; og lad der ogsaa være Modløse, der pege hen paa Aaret 1870 og sige: «hvad kunne vore Anstrengelser nytte os, naar de store, krigsvante, franske Hære en for en have maattet strække Gevær, og den overlegne franske Flaade Intet har kunnet udrette, hvad skuldé da vor lille Hær og Flaade kunne virke? nei, lad os nyde Fredens Velsignelser saa længe, vi kunne, og, ville vore mægtigere Naboer ikke taale os meer, saa maae vi finde os i vor Skjæbne; Liv og Eiendom ville vi dog beholde.» — Enhver, som har Hjertet paa rette Sted, vil see hen til den store Kamp for at finde en anden Lære, for at see, hvor meget Fædrelandskjærlighed, Begeistring og Tro have kunnet hjælpe, selv da Alt syntes tabt. — Keiserdømmet, som Alle troede stærkt og sundt, og det Forsvar, det havde skabt, som Alle troede det bedste i Europa, omstyrtedes og adsplittedes; men det franske Folk sagde ikke, hvad kan det nu hjælpe at forsvare sig; tværtimod, det samlede sin Kraft og udfoldede en Modstand, som Ingen havde tænkt mulig. I Maaneder har det kæmpet, og hvem kan endnu dømme sikkert om Kampens Udfald? Kun saameget kan man see, at, selv om det overmodige Tydskland tilsidst gaaer seirrigt ud af Kampen, vil Seiren svække det lige saa meget, som Nederlaget Frankrig. — Og er den Krig, som nu føres, den sidste? vil Gjæringen i Europa være afsluttet med den? Nei! nye Rystelser ville komme, og de kunne naae os; den Situation, vi havde vænnet os til at see frem til med Haab, har skuffet vore Forventninger, men kun Gud veed, om ikke en anden kan

komme med nyt Haab og, rettelig benyttet, med Opreisning. Vor Opgave er derfor nu som før at bie vor Tid med freidigt Mod og ret gjøre os rede til at nytte den, naar den kommer, ved at styrke vor Kjærlighed til Frihed og Fædreland, styrke vor Villie til at offre Alt for vor Sag, hærde os paa Sjæl og Legeme, at vi ikke skulle synke i Knæ for hver truende Fare, men fremfor Alt ved at styrke vor Tro paa Fremtiden, thi det er, ikke blot i religious Forstand, Troen, som betinger enhver kraftig Gjerning. Vor Fremtid kan være usikker; men Et er vist, at vi sikkre den ikke ved modløse og haabløse at lægge Hænderne i Skjødets og tage, hvad der kommer. Et Folk kan gaae tilgrunde tiltrods for den Modstand, det gjør mod et Angreb, men det er vis paa at gaae tilgrunde, ja det har egentlig ophørt at leve, naar det ikke vil gjøre Modstand; og fordi der nu i Øieblikket staae Hære overfor hinanden, der i et enkelt Slag kunne tabe flere Mennesker, end vort Land kan stille i Marken i et Aar, derfor bliver vort Forsvar ikke betydningsløst gennem alle Tider.

Vi have stillet disse Betragtninger i Spidsen, fordi vi troe, at der er flere af dem, der have viet deres Liv til Fædrelandets Forsvar, hvem det i mismodige Øieblik kan synes, at deres Arbeide er spildt, deres Gjerning haabløs, deres Liv unyttigt, og dem vilde vi gjerne, hvis vi kunde, i Nytaarsgave give Deel i vor inderlige Overbeviisning om vort Forsvars og navnlig vort Søværns Betydning. Forøvrigt ligger Spørgsmaalet om Indskrænkninger i eller Afskaffelse af vort Forsvarsvæsen endnu ikke for; men, skulde hine modløse Stemmer hæve sig høiere, da haabe vi at kunne give vor Overbeviisning Udtryk og hjælpe til at beseire dem. Indtil da ville vi ærligt stræbe at virke, hvad vi kunne, i vor lille Kreds, uden at lade os betage af de store Begivenheder i Verden udenom. Dem vende vi os nu fra for at betragte vor lille Verden og see, hvad det henrundne Aar har bragt der.

Det var ikke med synderlig glade Følelser, at Marinen hilste Aaret 1870, da det begyndte; thi der var kommet en ny Standsning i Udviklingen af Flaadens Materiel, som dog saa høilig trængte til at fremmes, naar det skulde svare til de Forudsætninger, vort hele Forsvarsvæsen ved de nye Organisationslove var baseret paa. Der forelaa en Bevilling, rigtignok kun c. 122,000 Rd., til Paabegyndelse paa Værftet af et »større Pandser-skib«; men Bevillingen var ikke benyttet, der havde været ført langvarige Forhandlinger om en Skibstegning, og, inden nogen var blevet approberet, var Marinens Bestyrelse gaaet over i andre Hænder. Den nye Minister, General Raasløff, nærrede andre Anskuelse om, hvorledes vort Søkrigsmateriel burde være, og bragte Spørgsmaalet frem paany i Rigsdagen, og Marinen imødesaae, ved Aarets Begyndelse, de Forhandlinger, der vilde komme, med Bekymring over, at der, hvilken Afgjørelse man end traf, vilde tabes Tid, og med Frygt for, at Afgjørelsen mulig kunde blive en anden end den, vi ønskede.

Efter at være forhandlet i Finantsudvalget, der afgav sin Betænkning over Marineministeriets Budget den 1ste Marts, kom Sagen første Gang for i Folkethinget den 5te Marts og førte til en varm og levende Debat, og, skjøndt de fleste af vore Læsere vistnok fulgte denne Debat fra Dag til Dag, vil det dog have sin Interesse at opfriske enkelte Hovedtræk i Erindringen.

Ministeren havde stillet Forslag om, at istedenfor til »et større Pandser-skib« skulde Bevilling gives til »mindre Pandser-skibe«, og han havde meddeelt Udvalget, at han tænkte sig at begynde Bygning af en pandsret Kanonbaad med een Kanon til en Priis af circa 250,000 Rd. og af en Monitor med to Kanoner i eet Taarn til en Priis af circa 750,000 Rd., hvilke Summer dog kun vare calculatoriske. Overfor dette Forslag stillede Udvalgets Medlemmer sig forskjelligt: eet Medlem (Tuxen) vilde, at Thinget skulde fastholde den Beslutning, der var taget

Aaret før om Bygning af et »større« Skib; men de øvrige Medlemmer, som vel ikke vilde benegte Betydningen af Flaadens Forøgelse med et saadant Skib, nærrede de samme Betæneligheder derved, som tidligere vare gjorte gjældende, navnlig for saa vidt det skulde bygges paa vort eget Værft, og fandt i det Hele ikke Grund til at fastholde Anvendelsen af Bevillingen imod Regjeringen; men, medens et Fleertal sluttede sig heelt til Ministerens Forslag, vilde et Mindretal sætte »et mindre Pandsterskib« istedenfor »mindre Pandsterskibe« og overlade Bestyrelsen enten at bygge en Monitor eller et Skib af samme Art som Lindormen.

I Salen motiverede Ministeren sit Forslag og udtalte, at, efter at vi ikke længer vare Herrer i vore Farvande i videre Forstand, vilde det være ufornuftigt at bygge større Pandsterskibe, der kun kunde virke i dybt Vand, hvor de altid vilde møde Overmagt. Vi maatte indrette vort Søværn til Forsvar af vore indre Farvande og bygge Skibe, der kunde befare vore smalle og lidet dybe Sunde, søge Tilhold i dem og derfra operere imod en Fjende, og han maatte derfor betragte et Dybgaaende af 12 Fod som den Grændse, vi ikke maatte gaae ud over. Indenfor denne Grændse kunde man ikke tilfredsstille alle de Krav, der stilles til de store Pandsterskibe, og de Sagkyndige maatte senere afgjøre, om der skulde offres i Hurtighed for at vinde større Modstandsevne, eller i Pandser for at faae hurtigere Skibe, men Dybgaaendet maatte han holde fast ved.

Efter Ministerens Foredrag tog Debatten en dobbelt Retning. Deels dreiede den sig om større eller mindre Pandsterskibes Betydning i militair Henseende, og Ministeren blev her imødegaaet fra flere Sider og navnlig af de to Søofficerer, som have Sæde i Thinget, med en Dytighed og Varme, som endog fandt Anerkjendelse hos Modstanderne; — deels dreiede den sig om, hvorvidt Ministerens Forslag betød en heel Systemforandring,

som Thinget ved sin Afstemning skulde godkjende. Saaledes var Spørgsmaalet nemlig opfattet af en Deel af Thingets Medlemmer, og Stemningen syntes at være meget imod ved en Afstemning paa Finantsloven at foretage noget saa Gjennemgribende. — Det Resultat, man i saa Henseende gennem Forhandlingerne kom til, var, at det vel var Ministerens Hensigt at forandre System, og at de Skibe, han nu paatænkte at bygge, skulde være de første Led i dette, men at Rigsdagen ikke var bundet derved; de foreslaaede mindre Panderskibe kunde lige saa godt passe ind i den Plan, man hidtil havde fulgt, og som Forsvarscommissionen havde antydet, og Rigsdagen tog her kun Beslutning om Anvendelsen af et enkelt Aars Bevilling uden derved at præjudicere noget for Fremtiden. — Det er utvivlsomt, at denne Betragtningssmaaede bidrog meget til at skaffe Ministerens Forslag Majoritet; der havde i den tidligere Marinebestyrelse været saa megen, ialtfald tilsyneladende, Uklarhed om, hvorledes det »større« Skib skulde være, der var sendt Tegninger frem og tilbage mellem Værftet og Ministeriet, og Constructions-Commissionen havde været 3 Maaneder om at affatte Betænkning over de endelige Tegninger, i hvilken der endda var Dissens, — saa at det er forklarligt, at flere af Rigsdagens ikke fagkyndige Medlemmer kunde betragte Spørgsmaalet om et større Panderskib som endnu ikke modnet til Afgjørelse og foretrak at følge Regjeringen, naar de dog beholdt frie Hænder i Henseende til de fremtidige Bevillinger. — Efter to Dages Forhandling blev Ministerens Forslag vedtaget med 59 Stemmer mod 16. — Dermed var Sagen dog ikke endelig afgjort; til Finantslovens tredie Behandling, der for Marineministeriets Vedkommende fandt Sted den 11te April, var der stillet et Ændringsforslag om istedenfor »mindre Panderskibe« at sætte »et tidsvarende Panderskib af den ved Lindormen og Nr. 54 betegnede Classe«; men trods et dygtigt og godt For-

svar kunde dette Ændringsforslag ikke vinde Majoritet imod Ministerens Modstand, og det blev forkastet med 48 Stemmer mod 32; en Ændring, som vel i Formen var langt mere ubestemt, men som hvilede paa samme Tanke, blev imidlertid senere vedtagen i Landstthinget den 28de April, og den endelige Bevilling blev givet til »Paabegyndelse af et Pandsterskib mindst lige saa hurtigt og kraftigt som Lindormen, samt til et til localt Kystforsvar beregnet Skib, hvilke i Forening ikke maae koste over 1,500,000 Rd.«

Allerede inden Afstemningen i Landstthinget var General Raasløff udtraadt af Regjeringen, og lidt over en Maaned senere gik hele Ministeriet af, et nyt Cabinet dannedes, og faa Dage efter udkom Finantsloven. Det faldt saaledes i den nuværende Marineministers Lod at tage Bestemmelse om, hvilket Skib vi skulde paa-begynde; han havde ikke selv taget Deel i Forhandlingerne om Bevillingen til Flaaden, men foresandt den slaaet fast ved Lov og maatte benytte den, som den var; og Loven gav vel Ministeriet frie Hænder i flere Retninger, men bandt i en væsentlig Henseende ved den opstillede Grændse for Bekostningen af de Skibe, som sattes i Bygning. — Vi skulle nu følge Sagens Gang udenfor Rigsdagen. Overveielserne vare selvfølgelig begyndte allerede længe, før Finantsloven var vedtagen, men de bragtes først langt senere til Afslutning.

Den 12te Marts var der blevet nedsat en Commission af Søofficerer for at tage under Overveielse »hvilke Opgaver Søværnet vil have at løse i en kommende Krig med en større Sømagt, og hvilket Materiel, der fortiden bør anskaffes, for at kunne løse disse Opgaver, naar der gaaes ud fra, at Herredømmet i vore egne Farvande i videre Forstand ikke tilstræbes, og at den indre Vandvei imellem Sund og Bælter skal kunne befares«. Her maa dog bemærkes, at Meningen med Udtrykket »den

indre Vandvei« ikke var at opstille som Fordring, at Bøgestrømmen skulde kunne passeres af alle vore Skibe. — Der opnaaedes ikke Eenstemmighed i Commissionen, idet den deelte sig i et Fleertal, der meente, at den Indskrænkning, som den sidste Passus i Commissoriets nødvendiggjorde i Dybgaaendet, vilde føre til et Materiel, som ikke kunde fyldestgøre Søværnets Opgaver, medens et Mindretal nærede den Anskuelse, at man ved at opgive noget enten i Hurtighed eller i Pandservægt vilde kunne faae Skibe, der kunde gjøre Fyldest.

Endnu forinden Commissionens Betænkning var afgiven, havde Værftet den 24de Marts faaet Ordre at gjøre Udkast til et Pandserbatteri af en Længde og til en Priis omtrent som Lindormen, med $11\frac{1}{2}$ Fods Dybgaaende, 13 Miils Fart, 2 18 Tons Kanoner, bygget efter Cellesystemet med Pandser over hele Skibet eller over de vigtigste Dele. Den tekniske Directeur indsendte i Henhold dertil et Forslag; men de øvrige Fordringer lode kun en Vægt af 280,000 Pd. tilbage til Pandser, og Directeuren udtalte, at et tilstrækkeligt pandsret Batteri, som skulde opfylde de stillede Betingelser, ikke kunde bygges.

Ministeriet henvendte sig da til Firmaet Burmeister & Wain, fra hvem der først i Mai indkom to Tegninger til et Casematskib, den ene med 11 Fods, den anden med 12 Fods Dybgaaende, 7" Pandser paa Casematten og paa Siden, saa langt Maskiner og Kjedler naaede, 5" Pandser paa det øvrige Skib aftagende til $4\frac{1}{2}$ " forog agterefters. Tegningerne sendtes til Constructionscommissionen, som skød den første tilside og om den anden udtalte, at den baade i sømilitair og i teknisk Henseende led af saa væsentlige Feil, at man bestemt maatte fraraade at benytte den.

Værftet fik derefter Ordre at levere Tegning til et Casematskib med ikke større Dybgaaende end Lindormen, og den tekniske Directeur indsendte en Skizze, men

indstillede, at Dybgaændet ved den endelige Tegning udstraktes til 15 Fod, da Skibet ellers vilde blive endnu uroligere i Sø, end Lindormen havde viist sig at være. Ministeriet modificerede Ordren efter denne Indstilling, og Værftet udarbejdede da Tegning til et Casematskib med 15 Fods Dybgaende over Livet, et Sidepanser af 8" aftagende mod Enderne til 6" og 5", med 6" Panser paa Casematten, indrettet til at føre 4 18 Tons Kanoner og beregnet at løbe 12 à 13 Miils Fart. Dets Bekostning vilde være 1,300,000 Rd. I Henhold til denne Tegning blev ved kongelig Resolution af 10de October et Skib beordret sat i Bygning paa Holmen.

Dette er i Korthed Begyndelsen til det Skibs Historie, som nu er bekjendt som Nr. 56. Som med al Historie afhænger det Indtryk, den vil gjøre, af de Øine, hvormed den læses, og det Synspunct, hvorfra den betragtes, og i saa Henseende troe vi at burde gjøre et Par Bemærkninger. Dersom man alene vilde fæste Blikket paa, at der for meer end Aar og Dag siden var givet en Bevilling, som, hvis de forberedende Arbejder havde været endte i rette Tid, og Pengene anvendte i rette Tid, vilde være blevet efterfulgt af en lignende for det nu løbende Finantsaar, saaledes at Flaaden omtrent til samme Tid, som det nu approberede Skib bliver færdigt, kunde have eiet et større Skib istedet af mere militair Betydning, — saa vilde neppe Nogen i Marinen glæde sig over Resultatet, uagtet det volder Statskassen en Mindreudgift af 500,000 Rd. Men, seer man hen til, hvorledes Sagen stod ifjor ved denne Tid — og det er jo netop det forløbne Aar, vi ville kaste et Blik paa, — saa troe vi, at ikke Mange havde ventet, at Aaret dog skulde skjenke vort Materiel saa meget.

At General Raasløff nærrede andre Anskuelser om Søværnets Opgave i en Krig og om det Materiel, der var fornødent dertil, end dem, som vare herskende i Marinen, — det vidste man længe, før Forhandlingerne

i Rigsdagen begyndte. Allerede det Factum, at han ikke benyttede den Bevilling, hans Formand havde faaet, uagtet der forelaa to fuldfærdige Skibstegninger, viste, at han ikke billigede Bevillingens Form, hvilket alene kunde være begrundet i, at han vilde slaae ind paa en anden Vei, og, saae man hen til, at de Officerer, der sendtes ud for at indhente Oplysninger, besøgte netop de Lande, hvor Monitorer og Kanonbaade indtage en fremragende Plads, kunde Veien ikke være tvivlsom. For saavidt kom Ministerens senere Udtalelser ikke uventede; men hans bestemte Hensigt at gaae over til et nyt System, hvis Hovedbetingelse var et Maximums Dybgaende af 12 Fod for vore Fremtids-Skibe, virkede nedslaaende. Kun Faa kunde dele Ministerens Overbeviisning om det Nødvendige deri, og de Fleste saae i denne Grændse for Dybgaendet en saadan Indskrænkning i Søværnets fremtidige Virksomhed, at den næsten forekom dem som en Dødsdom over Marinen; thi de ansaae det for umuligt at tilveiebringe Skibe med saa ringe Dybgaende, der kunde tilfredsstillende Tidens Fordringer og have Udsigt til at virke med Held imod en Fjende. Man havde jo allerede gjort et Forsøg paa at bygge et Fartøi, der paa engang var stort nok til at virke i vore aabne Farvande og lille nok til at færdes i de fladere og smallere Sunde; men, da Lindormen var færdig, saae man, at det beregnede Dybgaende ikke strakte til, og siden den Tid vare Fordringerne til Hurtighed, Artilleri og Pandser yderligt voxede. Det er muligt, at den daværende Bestyrelse har meent, at en anden Construction og Byggemaade end den, der var benyttet ved Lindormen, kunde føre til et andet Resultat; enkelte Ytringer af Ministeren i Folkethinget syntes at tyde derpaa, og, seer man hen til, hvorledes Opgaven blev stillet til Constructeurerne, bestyrkes man i denne Opfattelse. Havde denne Opgave været løselig, havde man kunnet skaffe et hurtigt og stærkt Pandserbatteri,

som ikke stak over 12 Fod, saa vilde vistnok Ingen have benegtet, at det ringe Dybgaaende var en Fordeel, der fortjente at komme i Betragtning; men den nærmere Prøvelse viste, at Opgaven ikke kunde løses, at der enten maatte gaaes videre i Henseende til Dybgaaende eller gives Afkald paa Hurtighed eller Pandser. Medens den daværende Minister havde stillet Dybgaaendet som den første Betingelse, satte Landstinget Hurtigheden og Modstandsevnen forrest, og dette førte til den Form af Bevilling, Marinen fik. Men et andet Hensyn gjorde sig gjældende i Landstinget, som ikke vilde bevilge Penge til Begyndelsen af et Foretagende, hvis hele finansielle Betydning ikke kjendtes. — Minister Raasløff havde selv sat sig en Grændse i Dybgaaendet. Som Loven kom fra Folkethinget første Gang, kunde en anden Minister have beholdt eller bortkastet denne Grændse efter Behag; men den endelige Lov satte en anden, i Pengene, som ikke kunde overskrides, og som sikkert har været betydningsfuld ved Sagens videre Gang; thi det er aabenbart den, der har ført til et Skib, som vel vil være kraftigere og hurtigere end Lindormen, men som dog vil staae tilbage i Pandsertykkelse for de nyeste Skibe i andre Flaader. Størrelsen og Dybgaaendet af Nr. 56 ere ikke dicterede af Hensyn til vore Farvandes Beskaffenhed, thi, saasnart man er ude over de 12 Fod, er Dybgaaendet ligegyldigt idetmindste op til 17—18 Fod, men af Hensyn til Bekostningen, idet Bevillingen fastsætter, at Nr. 56 plus et Skib beregnet for det locale Kystforsvar ikke maa koste meer end $1\frac{1}{2}$ Million, og af Finantsudvalgets Betænkning over Marinens Budget fremgaaer det, at Ministeriet har givet Værftet Ordre at gjøre Tegning til det sidste Skib og dertil har tænkt sig at bruge 200,000 Rd.

Et Mindretal i Udvalget har nu foreslaaet at stille Bygningen af det lille Skib, Nr. 57, i Bero og at sætte al Kraft paa Nr. 56. Det er umuligt for

os at vide, hvorledes Ministeren vil stille sig til dette Forslag; men det forekommer os, at, da der allerede i Frankrig er sluttet Contract om Kjøb af en «canonnière Farcy», som forhaabentlig vil faaes, naar Krigen er endt, saa kunde der være Grund til at afvente dette Tidspunct og see, om ikke det locale Kystforsvar kunde tilfredsstilles med saadanne lidet bekostelige Fartøier, og den ifjor givne Bevilling kunde da i større Maal komme Nr. 56 tilgode. Vi antage ikke, at Arbeidet paa Værftet vil kunne fremmes synderlig hurtigere end beregnet; men, da det endnu ikke er skredet vidt frem, troe vi, at man uden stor Vanskelighed kunde gjøre Skibet kraftigere og bedre, navnlig i Henseende til Pandsertykkelse, naar det blev muligt at forøge dets Bekostning med henved 200,000 Rd. Idet vi gaae ud fra, at det er Pengene, som have bestemt Størrelsen af Nr. 56, og idet vi formode, at den nuværende Regjering, hvis Chef flere Gange varmt har udtalt sig for kraftige Skibe, ikke deler et tidligere Cabinets Anskuelser om Søkrigsmateriellet, haabe vi, at de forestaaende Forhandlinger om Flaadebudgettet maae føre til en saadan Forbedring af Nr. 56, hvorved dette Skib kunde blive et tidssvarende Udtryk for den Tanke, der fødte Lindormen og Gorm, en Fortsættelse af den engang begyndte Udvikling. Ministeriet har selvfølgelig ikke kunnet oppebie nye Rigsdagsforhandlinger, inden det tog Beslutning og begyndte Arbejder vedrørende det nye Pandserskib; men deraf følger ikke, at det ikke skulde kunne og, som vi haabe, skulde ønske at benytte en forandret Situation til at opnaae et bedre Skib, end den tidligere Bevillings Ordlyd tillod det at bygge.

Foruden ved Paabegyndelsen af Nr. 56, er Aaret 1870 af Betydning for vort Materiel ved Fuldførelsen af Nr. 54, Gorm, der blev sat i Vandet den 17de Mai, og hvis Maskiner senere ere blevne prøvede paa Udflugter i Sundet. Om selve Skibet vil man først kunne dømme,

naar det har været udrustet; Maskinernes Prøve var meget tilfredsstillende i Heenseende til Kraftudvikling, og de have givet Batteriet en Fart af c. 12½. Vi ville mulig en anden Gang faae Leilighed til at levere en udførlig Sammenligning imellem disse Maskiner og Lindormeus, der i flere Henseender kunde have Interesse.

Lindormen er nu over to Aar gammel, men det er dog først i det sidstforløbne Aar, at den er bleven prøvet i Søen. Efter den Generalrapport, som foreligger over Skibet, maa det som Søskib i det Hele siges at opfylde de Fordringer, der kunne stilles til et Skib af den Art. Det har selvfølgelig været meget vaadt, men med de ikke store Forandringer, som deels ere deels ville blive foretagne, betyder det ikke noget. Skibet har været uroligere med Søen tværs, end Mange maaskee havde ventet, og, forsaavidt man ved Planen til Skibet havde tænkt sig at faae et Krigsfartøj, som kunde virke under alle Forhold i Østersøen og bruge sit Artilleri saavel i Storm som i Stille, ere slige Forventninger ikke opfyldte; men hvormange Skibe kunne det? Erfaringen fra Lindormen viser imidlertid, at man maa gaae til et større Dybgaaende for at forene Hurtighed med Rolighed hos et Pandserskib.

Vende vi os fra Materiellet til Personellet, er der kun skeet liden Forandring siden ifjor, og hvad særlig Officeerscorpset angaaer, har det kun mistet eet Medlem, der selv har taget sin Afsked. Aaret har saaledes end ikke skaffet det lovbestemte Antal Forfremmelser til Premierlieutenant, hvorfor denne Classe nu tæller et overcomplet Nummer. Saa glædeligt, det nu i en vis Forstand kan være, at de ældre og yngre Kammeraters Kreds ikke brydes, saa betænkeligt er det i en anden, og sætter man sig hen at studere Officeerslisten og sammenholde de gjældende Bestemmelser for Avancement og Afgang med Officerernes Alder, er der en vid Mark for Betragtninger af den ikke glædeligste Art. Vi skulle

ikke her fordybe os deri, men vi opfordre Enhver, som har Smag for Sandsynlighedsberegninger, til at tage fat paa nogle af de Opgaver, som fremstille sig, naar man spørger, hvorledes Forholdene i Marinens Officeerscorps ville være om fem, om ti eller om flere Aar. Det er ingen ørkesløs Regning. Det er vor fulde Overbeviisning, at et kraftigt Liv umuligt kan bevares i Corpset med de nuværende Afgangsbestemmelser, og det er nødvendigt at paavise dette tydelig, inden Organisationsloven skal revideres, for at der da kan rettes, hvad der trænger til at rettes, og en Beregning af den sandsynlige Gjennemsnitsalder i hver Classe og det sandsynlige Antal af hver Grad, som vil blive afskediget med Pension, kunde i saa Henseende være meget nyttig.

Officerernes og det øvrige Personels Uddannelse og Øvelse er i det forløbne Aar foregaaet i omtrent den samme Udstrækning som i 1869, men Øvelsestogterne have haft en noget forskjellig Charakteer derved, at de fleste af de udrustede Skibe samledes i en Escadre. Det vilde være særdeles heldigt, om Escadre-Øvelser kunde blive mere almindelige i Fremtiden, end de hidtil have været; men for at det fulde Udbytte kan opnaaes ved dem, maatte de foretages under gunstigere Forhold end i 1870. Vi tænke herved ikke paa, at Escadren ved Krigen, — som et Øieblik saae ud til at kunne tvinge os til activ Deeltagelse, — var bundet til vore nærmeste Farvande, men derpaa, at den var for kort Tid ude, naar der sees hen til, at de enkelte Skibe havde uøvede Besætninger ved Togtets Begyndelse. Vi ere overbeviste om, at det mest Mulige er bragt ud af den tilstaaede Tid, baade i Hensende til de enkelte Besætningers Uddannelse og i Hensaende til de samlede Øvelser; men disse faae først deres rette Værd, naar hine ere tilendebragte. Vor nuværende Udrustningsconto er derfor ikke tilstrækkelig, og man bør arbeide hen til ved Organisationslovens Revision at skaffe Midler til Escadre-

øvelser med fuldt organiserede Skibe, der kunne være for Søværnet, hvad Leirøvelserne ere for Hæren.

Imod Slutningen af Aaret vare de to Pandserbatterier »Rolf Krake» og »Lindormen» en kort Tid udrustede, vel nærmest som Forsøg paa, hvor hurtigt Skibene efter det nye Regulativ for Oplægningen kunne gjøres klare. Dette Regulativ maa ansees som et vigtigt Skridt fremad imod et bedre Krigsberedskab; og er der Noget, som Aaret 1870 har lært, da er det, hvad Krigsberedskab har at betyde. Da Finantsudvalget beredvilligt er gaaet ind paa den ringe Forøgelse i Udgifter, som Regulativets Gjennemførelse vil udkræve, er det at vente, at Foranstaltningen vil blive udviklet i Aarets Løb. Spørgsmaalet om at tilveiebringe et hurtigere Møde af Mandskaberne ved en Indkaldelse er under Overveielse, og det tør vel antages, at man vil finde Midler saavel til at opnaae det som til af det først tilstedekomende Mandskab at skaffe alle Pandser-skibene øvede Besætninger.

I 1870 er der truffet Bestemmelse om, at Søværnets Personel skal begynde at deeltage i Øvelserne ved Søminevæsenet. Vi ville ønske, at disse Øvelser i det nye Aar maae udvides til ogsaa at omfatte Torpedobaade, som vistnok bør komme i fortrinlig Betragtning, naar der er Tale om det locale Kystforsvar.

Paa Administrationens Omraade har det forløbne Aar bragt en væsentlig Forandring: Ophævelsen af Constructions- og Regleringscommissionen og Indførelsen af en Værftscommission i to Afdelinger i dens Sted. Constructionscommissionen var en saa gammel Institution og havde i sin Tid saa stor Anseelse og Betydning, at vi forstaae, at dens Forsvinden er en Sorg for Mange. Den var imidlertid i de senere Aar kommen i et galt Spor, den benyttedes ofte som en skabende istedenfor som en bedømmende Commission, og ved de stadig voxende Fordringer til technisk Kundskab, som det nye Materiel stillede, vanskeliggjordes dens Virken som saadan, og der paalagdes den et Ansvar, som ikke alle Med-

lemmer kunde tage lige Deel i. Ved nu at overlade det reent Tehniske til Technikerne og den praktiske Side af Spørgsmaalene til de færende Officerer har man givet dem, som levere Materiellet, og dem, som skulle bruge det, hver sin selvstændige Andeel i Drøftelsen af de foreliggende Opgaver. Tanken heri kan have meget for sig, og vi ville haabe, at den i sin Udførelse vil bringe et godt Resultat. Det, som det mest kommer an paa, er, at der naaes en fast Overbeviisning om, hvilke Fordringer der skal stilles til Materiellet; thi det er ved den, at der skal udrettes Noget til Gavn for Marinen og Staten.

Endnu staaer tilbage at omtale et Par Commissioner, som Aaret 1870 har sødt. Den ene behandler Udkast til en Straffelov for Søværnet, og dens Arbeide er af ikke ringe Interesse; thi der er her et Savn tilstede, som har været følt altfor længe, og som har virket skadeligt paa Disciplinen ombord. Disciplinen udgaaer fra den militaire Aand; men det er gjennem de ydre Former og ved Straf for Brud paa disse Former, at den store Masse skal tilegne sig den, og vore nuværende Reglementer og Love ere for ubestemte og forældede til i saa Henseende at gjøre Fyldest. — En anden Commission beskjæftiger sig med et Uniforms-Reglement for hele Personellet. Ja, det kan jo være meget fortræffeligt at faae en hensigtsmæssigere Dragt; men det er dog kun et ydre Kjendetegn paa Standen, som ikke vil gjøre os mere skikkede til at møde Fremtiden og hvad den vil bringe, og vigtigere end den er det indre Væsensmærke, som vi selv maae skabe og vedligeholde. Gid det nye Aar maa iklæde os Alle den Uniform, som var vore Fædres skjønneste og bedste: Kjærlighed til vort Kald, Tro paa dets Betydning, redelig Stræben i dets Tjeneste, enig Higen mod det Maal, det sigter paa: Fædrelandets Forsvar imod enhver Fjende, han være mægtigere end vi eller ikke.

Loven om Disciplin i Handelsskibe og om Søfolks Forseelser, Forbrydelser samt Forhyring m. v.

(Af en forhenværende Skibsfører).

Det er vistnok en almindelig Erkjendelse, at der samtidig med Frihedens Udvikling er vakt en rastløs Higen efter, ved nye eller forandrede Lovbestemmelser, at raade Bod paa mangfoldige Forholds forældede Tilstand. Det ligger derfor saare nær, naar de saaledes opstaaede nye Forhold have virket i nogen Tid, at kaste Blikket tilbage og anstille Betragtninger over, hvorvidt de Resultater, man ved en ny Ordning har tilstræbt, ogsaa i Virkeligheden ere fremkomne. Særlig Opfordring hertil har den, der under Udøvelsen af sit Livs daglige Gjerning ikke kan undgaae at føle enten Trykket af eller Lettelsen ved de forandrede Forhold, og man føres atter derved uvilkaarligt til at søge Besvarelsen paa det Spørgsmaal: Hvad er vel Aarsagen til, at saamangen tilsigtet Forbedring ofte ikke indtræder? Hos Mange har da vistnok det Indtryk i de senere Aar meer og meer gjort sig gjældende, at, efterhaanden som det demokratiske Element hos os har faaet Overhaand og er kommet til at spille en Rolle i det offentlige Liv, for hvilken den store Mængdes aandelige og politiske Modenhedstilstand endnu ikke afgiver noget tilstrækkeligt Grundlag, i jo høiere Grad er ogsaa al Indflydelse, som støtter sig paa Sagkundskab, bleven sat tilside. Hertil har desuden

forskjellige andre Momenter været medvirkende. Hvem mindes saaledes ikke den med en vis Tilslutning og med saamegen Effect fremsatte Udtalelse af en for ikke længe siden formaaende og indflydelsesrig Minister om, at man maatte vogte sig for de professionelle Mænds Fordom, der altid fremkaldte Modstand imod enhver Reform? Og hvorofte have ikke Medlemmer af Rigsdagen fremsat den Paastand, at man ikke behøvede der at have Sagkundskaben repræsenteret, da Alt, hvad i saa Henseende udfordredes, maatte antages at fremkomme igjennem vedkommende Minister ved de Kræfter, der staae til hans Raadighed. Saadanne Udtalelser fra Regjerings- og Rigsdagsmedlemmers Side kunne ganske vist fremsættes med megen Virkning i et givet, beleiligt Øieblik; men det bliver da let en ganske naturlig Følge, at der hos den mindre oplyste Deel af Befolkningen efterhaanden gjør sig den Anskuelse gjældende, at Sagkundskab er ganske overflødig, ja at den Sagkyndige begaaer en halv Forbrydelse ved at hæve sin Stemme. Tiltrods for saadanne Talemaader er der dog sikkert forekommet Tilfælde, hvor de Forhold, der behandledes, vare af en saa særegen Natur, at vistnok manges indsigtsfuld, begavet og samvittighedsfuld Rigsdagsmand har maattet sige til sig selv: Her famler jeg iblinde, Alt er mig fremmed, — lad Sagkundskaben her veilede mig!

De Leiligheder, ved hvilke en saadan Tvivl paa en ganske naturlig Maade kan tænkes at være opstaaet, ere, hvor Talen har været om at skabe Love Søfarten vedkommende; thi for den, der er ukjendt med de herhen hørende Forhold, maa det i Sandhed frembyde overordentlige Vanskeligheder at danne sig en Mening om en hensigtsmæssig Ordning af de gjensidige Rettigheder og Pligter imellem de forskjellige Dele af Besætningen paa et Handelsskib. Man maa jo nemlig erindre, at det her gjælder om at skabe et lovmæssigt Grundlag for et Samfund af Individier,

der maaskee aldrig tidligere have havt noget Berøringspunct med hverandre, og som ofte, hvad Aldersforskjæl og aandeligt Udviklingstrin angaaer, afgive et Billede, hvortil intet Sidestykke findes iland, især naar Hensyn tages til, at de skulle færdes, undertiden aarviis, indenfor det samme Skibs Planker, unddragne stadigt Tilsyn og Bistand af de Institutioner og Myndigheder, som iland i civiliserede, velordnede Stater haandhæve Lovene og sørge for, at Straffen rammer Overtræderen, og naar man dertil mindes, at store Farer og pecuniaire Tab kunne afstedkommes ved en mangelfuld og uhensigtsmæssig Ordning.

Den seneste Lov, hvorpaa hele denne Tilstand hos os hviler, er af 23de Februar 1866, og det kan vistnok med Føie siges, at de Søfarende, og blandt disse især de, paa hvem det overordnede Ansvar hvilede, med Længsel havde imødeseet denne Ordning, der i en Række af Aar var bleven forsømt fra Lovgivningsmagts Side, vel væsentligst fordi man følte Vanskeligheden ved at tage fat paa en Sag, hvor der saa at sige manglede Data, indhøstede igjennem de Mænd, hvis Livsstilling havde været eller var knyttet til de Forhold, der her skulde ordnes. De Mænd, der have offret sig til Erhverv paa Søen — hvadenten som Overordnede eller som Underordnede — have jo nemlig i Reglen kun nydt en kortvarig, ofte middelmaadig Skoledannelse; deels som Følge heraf, deels paa Grund af den uafbrudte Virksomhed paa Søen, have de hverken havt Evne eller Leilighed til offentligt at kunne fremkomme med Udbyttet af indhøstede Erfaringer. Hertil kommer endnu den Letsindighed og Sorgløshed, som fortrinsviis klæber ved Sømandsstanden, der vel fra en tidlig Alder faaer Leilighed til at prøve Livets Alvor, men som ogsaa, paavirket af Naturkræfters og Klimaters Omskiften og Veirforholdenes Lunefuldhed, savner Vanen til at lade noget Indtryk blive varigt, saa at ofte Nattens Fare, Uro

og Besvær er glemmt, naar Dagen gryer, endsige at den skulde offre fornøden Tid til at fæste Tanken til Papiret og søge at fremsætte Meninger og Anskuelser, selv om den nok saa ofte havde følt Ulemperne ved de Forhold, under hvilke den virkede og levede. Den større Grad af Dannelse, der har gjort sig gjældende i alle Samfundsclasser, har vel ogsaa udstrakt sig til denne, ja man har jo endog i de senere Aar seet enkelte Skibsførere nu og da igjennem Tidsskrifter og Blade yde deres Skjærv til den nautiske Literatur, dog er dette i Reglen kun skeet i Form af korte Meddelelser om factiske Begivenheder, de have oplevet, uden at disse have været ledsagede af kritiske Bemærkninger, støttede paa individuel Opfattelse. Naar derfor den nævnte Lov af 23de Febr. 1866 endnu ikke i de forløbne Aar har været gjort til Gjenstand for nogen kritisk Behandling, kan man ikke deraf drage den Slutning, at dette hidrører fra almindelig Tilfredshed med Loven, — væsentligst har dette sin Grund i de nys nævnte saare naturlige Omstændigheder. Det vilde ogsaa være meget forunderligt, om man paa dette Omraade, hvor saa lidet Materiale forefandtes, skulde have været saa heldig strax at træffe det Rette, medens man ved Organisation af andre Institutioner, der lettere kunne blive Gjenstand for offentlig Omtale og Kritik, jævnligt drager sig indhøstede Erfaringer til Nytte og derefter paany omskaber, hvad man ikkun faa Aar forinden havde ordnet enten administrativt eller ved Lov. Dertil kommer, at, medens man ved de fleste Loves Behandling i Rigsdagen i hvilkenensomhelst anden Retning dog i Reglen kan antage, at der blandt Medlemmerne findes Enkelte, som støttede paa særlig Kundskab eller Erfaring ville kunne vejlede og oplyse Forsamlingen, saa tør det vistnok siges om mange af de Forhold, som denne Lov omhandler, at ikke eet Medlem i Virkeligheden har været istand til at dømme om dem. Skibsrhedere og Søofficerer have vel

kunnet repræsentere enkelte af de Interesser, hvorom det gjaldt; men Kjærneindholdet af Loven — det disciplinaire Forhold ombord i Handelsskibet, de Følger, begaaede Forseelser og Forbrydelser kunne medføre, Mandskabets og Skibsførerens gjensidige Rettigheder og Pligter — fordrer et saa localt Kjendskab til Livet ombord i et Handelsskib, der aarviis ofte er fjernet fra Hjemmet og uden anden Assistance end den, Consulerne factisk yde, at hverken denne eller hiin af Rigsdagens Medlemmer kan siges at være competent til at skjønne, hvorvidt man i nærværende Lov virkelig har truffet det Rette.

Det er jo bekjendt, at der i sin Tid er blevet givet de handelskyndige og søkyndige Autoriteter Leilighed til at udøve al ønskelig Indflydelse paa Lovens Affattelse; men med noget Kjendskab til Forholdene herhjemme er det ogsaa rimeligt og tilladeligt at formode, at disse væsentligt have ladet sig vejlede og belære af et Par enkelte forhenværende Sømænd, som ved deres senere borgerlige Stilling paa en ganske naturlig Maade vare blevne toneangivende i denne Art Spørgsmaal. Uden at miskjende den Humanitet, Samvittighedsfuldhed, Hæderlighed, Dygtighed og Erfaring, som i flere Retninger derved har gjort sig gjældende, tør man dog paa den anden Side heller ikke see bort fra, at de Anskuelser, der paa saadan Maade ere komne tilorde i nautiske Spørgsmaal, vitterligt ofte have været i bestemt Modstrid med de Anskuelser, som næredes af Fleertallet af vore i activ Tjeneste værende mest anseete og dygtige Skibsførere, og at navnlig de Principer, der i Loven ere fastslaaede, deels igjennem den daværende Commission, deels paa de Stadier, den senere gjennemløb, inden den blev til Lov, ikke i egentlig Forstand kunne siges at være Udbyttet af de Erfaringer, rette Vedkommende have indhøstet i deres forskjellige Stillinger ombord. Ikkedestomindre er det dog en Kjendsgjerning, at man,

saavel fra Regjeringens som fra Rigsdagens Side, idelig under Forhandlingerne anførte som Grund til ikke at foretage væsentlige Forandringer i Loven, at denne oprindelig var udarbejdet af sagkyndige Mænd. Hvis det nu i Virkeligheden maatte erkjendes at forholde sig saa — hvad man ikke i sin Hæelhed kan indrømme Rigtigheden af — da var der ganske vist stor Opfordring til at vise Varsomhed med at foretage Forandringer; men, naar nu paa den anden Side væsentlige Ulemper ved Loven i dens nuværende Skikkelse kunne paavises, netop af de Mænd, der daglig ere nødte til at omgaaes med den, da maa der ogsaa i Kraft af det samme Raisonnement være al Opfordring til at lade Loven undergaae en Revision.

Naar Forhold, der ere af en Beskaffenhed som de, denne Lov omhandler, skulle ordnes, naar dertil Talen er om en Stand, der fra gammel Tid har faaet et Slags Hævd paa Prædicatet Raahed i Tone og Adfærd, og naar endelig Tidernes hele demokratiske Udvikling samtidigt fremkalder Tilbøielighed til med en næsten skinsyg Omhu ved enhver Leilighed fortrinsviis at værne om den Underordnedes Stilling — da er det paa en vis Maade naturligt, at en Lov som denne i en større Grad end ønskeligt har seet bort fra Hensynet ikke blot til de Overordnedes og de Befalendes Stilling, men ogsaa til de store pecuniaire Interesser, hvorom der i dette Tilfælde let vil blive Tale. Men ogsaa derfor bliver en Revision ønskelig, og i Anledning af en saadan er det ikke uden Interesse at lægge Mærke til, at, medens der omhyggeligt vaages over i enhver nok saa lille Lønningslov, der rigtignok angiver Beløbet af den Udgift, som derved paadrages Staten, at tilføie en Paragraph, der paabyder en jævnlig Revision, saa findes en saadan Bestemmelse ikke i denne eller lignende Love, der dog maaskee meer end mangan Lønningslov paavirke Statens finansielle Evne, og som i ethvert Tilfælde for den danske

Nation maae spille en fremragende Rolle ved at afgive Basis for hele den lovmæssige Tilstand, hvorpaa en stor Classe af Medborgeres Velvære og hele Velfærd hviler.

Loven har nu staaet ved Magt i mere end fire Aar, i hvilke der har været indvundet Erfaring nok til derpaa at kunne bygge en Mening om den større eller mindre Hensigtsmæssighed af de Bestemmelser, som indeholdes i de forskjellige Paragrapher. Særligt har der været Anledning for de Skibsførere, der i oversøisk Fart have havt Leilighed til at anstille Sammenligning imellem Tilstanden i andre os nærmest liggende Landes Skibe og den Tilstand, som Loven af 23de Febr. 1866 har medført eller i en nær Fremtid vil medføre i vore Handelsskibe; og det er tildeels paa personlige Erfaringer om denne Lovs Virkning og paa Noticer, gjorte ombord i forskjellige af vore større, i oversøisk Fart værende Skibe, at nærværende Betragtninger støtte sig.

Det vil selvfølgelig være for vidtløftigt paragraphviis at anføre Afvigelserne imellem Bestemmelserne i vor Lov og i de forskjellige Landes Sølove, der staae til Raadighed; men det vil ogsaa være tilstrækkeligt blot i væsentlige Puncter at sammenholde f. Ex. Hamburgs og Bremens nugældende Forordninger, respective af 22de Decbr. 1865 og af 15de Novbr. 1852, med nærværende Lov for at gjøre det indlysende, at danske Skibe maae staae tilbage, og at Meget af vor oversøiske Fart, navnlig i Ostindien og China, snart maa opgives, hvis ikke en Forandring indtræder, idet vore Love ikke længere tilstede danske Skibe at concurrere med tyske i denne Retning, medens det Omvendte fandt Sted, inden Loven øvede sit Tryk. Overgaae vi nu til at anstille denne Sammenligning med Loven af 23de Febr. 1866 til Udgangspunct, da gjælder som almindelig Bemærkning om det første Afsnit, »om Disciplin i Handelsskibe«, at Lovens Ord ikke ere tydelige, og at Skipperen derfor ikke med Loven i Haanden, under vanskelige Omstændig-

heder, vil kunne haandhæve sin Stilling eller den Orden og Commando, som er en absolut Nødvendighed, naar han skal kunne varetage de Interesser, han fortrinnsviis er sat til at vaage over og lede. Enhver, der er fortrolig med Livet ombord i et Handelsskib og har erfaret, hvilke vrang Begreber og hvilken skjev Opfattelse mangen raa og gjenstridig Person, under Paaberaabelse af den saakaldte Frihed, kan fremkomme med, vil vistnok indrømme, at det i en Lov som denne er paatrængende nødvendigt, at Alt, hvad der paabydes som Rettigheder og Pligter, fremsættes saa reent og tydeligt, at enhver Misforstaaelse eller Uklarhed saa at sige bliver umulig. Det hedder nu i Lovens § 2: »Navnlig maa legemlig Revselse ikke anvendes; jævnfør dog § 3,« og dennes første Passus siger: »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; men sidste Passus siger: »For den Skade, som de Gjenstridige 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.« Senere hen i Loven, hvor Søfolks Forbrydelser omhandles, seer man anført, at Skipperen kan anvende Indespærring eller andre til Forbryderens Tilstedeblivelse sigtende Midler, dog at Skipperen bliver ansvarlig for, at den Paagjældende ikke behandles strengere, end Øiemedet udkræver. Man kan ikke her væрге sig mod det Indtryk, at, medens der ganske vist tilsyneladende er lagt en stor Myndighed i Skipperens Haand, saa har man samtidigt meer end ønskeligt sørget for ved enhver Leilighed at minde ham om, hvor let han vil kunne drages til Ansvar. Og, medens nu tyske saavelsom andre

Landes Love tildele Skipperen samme udstrakte Myndighed, undlades der ikke blot at give ham denne ufor nødne Paamindelse; men man betegner tillige skarpt og bestemt, hvori den Magt og Tvang, der tillades, kan bestaae uden særligt Ansvar, nemlig i Fængsling og Læggen i Jern. Man undlader saaledes at stille Fortolkningen af Lovens Ord hen i det Uvisse, og man drager langt større Omsorg end hos os for at lade Lovens Bestemmelser gjøre det indlysende for den Underordnede, at Fordringen om streng og ubetinget Lydighed er Lovens Alpha og Omega, og at Tilsidesættelsen heraf straffes strengt, uden at der paalægges Skipperen formelle Forpligtelser, der ofte kunne være meget vanskelige at opfylde. Man benytter sig i det Hele ikke i fremmede Sølove af slige vage, paa den Enkeltes Skjøn beroende Bestemmelser, hvorimod man saavidt muligt viser Vedkommende Veien, der skal eller kan gaaes, og letter saaledes, hvad man hos os besværliggjør, ikke at tale om, at det jo er overflødigtgjæntagende særligt at minde Skipperen om hans Ansvar i saa Henseende, da § 8 i Loven udtrykkelig hjemler enhver Undergiven Ret til ved Hjemkomsten til Kongeriget at klage over Skipperen, og da der er fastsat en ikke ubetydelig Straf for Misbrug af Myndigheden. Ved saaledes i Spidsen af Loven at fremsætte de almindelige Bestemmelser for Disciplin i Handelsskibe paa den Maade og i de Udtryk, som skeet er, bibringes uvilkaarligt det Indtryk, at man har ladet sig det være mest magtpaaliggende at vaage over den Underordnedes Ret i et Forhold, hvor dennes hele Ret i det givne Øieblik udelukkende bestaaer i den Pligt at vise blind Lydighed, medens det selvfølgelig bør staae ham frit for senere, efter først at have fremkaldt en Tvangshandling, at søge Opreisning, hvis han er kommen til at lide meer end tilbørligt.

I § 4 er der tilstaaet Skipperen Ret til ved Politiovrighedens Hjælp at tvinge Skibsfolk til at efterkomme

deres Pligt, naar de efterat være paamønstrede negle at gaae ombord, undlade at indfinde sig til bestemt Tid eller egenmægtigt forlade Skibet; men ogsaa her har man vidst at minde om, at det skeer paa Skipperens eget Ansvar — hvad der jo er en Selvfølge; derimod har man undladt at fastsætte en bestemt Straf for slige Skibsfolk, hvad der findes i de tyske Love, ifølge hvilke Vedkommende bøder en halv Maanedes Lønning, foruden Skadeserstatning til Skibet for Sjouerløn til Arbeidere, der antages i den Udeblevnes Sted o. A. l., Noget, for hvilket Matrosen har en ganske anden Respect end for den blotte Risiko af Paagribelse ved Politiet, der jo desuden kun kan foraarsage Skibet Udgifter og Skipperen Uleilighed paa en for ham som oftest travl Tid, uden at det ansees som nogen Straf af en lidet ærekjær Mand.

Ligesom dette Afsnit gennemgaaende er affattet i ubestemte Udtryk, der give et temmelig stort Spillerum for senere Fortolkningskunst og lide af et allfor stærkt Hensyn til at værne om den Underordnedes Ret uden samtidig at yde Skipperen fornøden Beskyttelse, saaledes gjør især dette Sidste sig gjældende i det følgende Afsnit, der angaaer »Søfolks Forseelser« og anfører de Straffe, der i forskjellige Tilfælde kunne paalægges af Skipperen, hvorhos det tillige meget omstændeligt anviser Maaden, paa hvilken Skipperen skal gjøre Brug af den ham hjemlede Straffemyndighed. Som et iøinefaldende Beviis paa, med hvilket skjævt Blik for de heromhandlede Forhold denne Lov er affattet, kan saaledes anføres § 5 Mbr. 1, der lyder: »For usømmelig Opførsel mod Skipperen eller andre Foresatte og for Ulydighed, forsaavidt Lydighed ikke ved Anvendelse af § 3 første Afsnit strax er fremtvungen, 4 Dages Hyre.« Man sammenholde nu dette med det ovenfor citerede første Afsnit af § 3, og man vil da see, hvor vanskeligt det er for en Skipper at klare sit Begreb om, hvad det er, denne Lovs § 3 mener med Anvendelse af Magt og

Tvang, naar slig Magt og Tvang, betragtet som Straf for Ulydighed og usømmelig Opførsel imod Skipperen, skal ansees som en for Matrosen ringere Straf end Tabet af fire Dages Hyre. Man maa endelig ikke troe, at en opsætsig og gjenstridig Matros — og kun om en saadan er der jo her Tale — i det Hele agter fire Dages Hyre stort, og man tør vistnok allermindst gaae ud fra, at et sligt Tab spiller nogensomhelst Rolle ligeoverfor den Tilfredsstillelse, han føler ved i den øvrige Besætnings Overværelse at kunne vise sig som den raske Fyr, „der bryder sig Fanden om“ hvad Skipperen siger. Ogsaa her agte de tyske Love Lydighedsforholdet høiere. Gjennemlæses disse, kommer man fuldkommen paa det Rene med, at Loven yder den Befalende al ønskelig Beskyttelse. Ikke blot tilstaaes der Skipperen i farlige Tilfælde, hvor Mytteri eller Voldsomhed udøves imod ham, Ret til at gribe til ethvert Middel, som er nødvendigt for at fremtvinge Lydighed imod hans Befalinger; men gjentagen Vægring imod at efterkomme en Befaling er nok til at medføre Fængselsstraf fra 14 Dage indtil et Aar. § 5, Mbr. 2 sætter en Bøde af to Dages Hyre for den, der efter erholdt Landlov ikke vender tilbage i rette Tid, hvis han kommer ombord samme Dag, og $\frac{1}{4}$ Maanedes eller omtrent 8 Dages Hyre, hvis han kommer senere. For den, der selv tager sig Landlov, er sat en Bøde af fire Dages Hyre, hvis han kommer tilbage samme Dag, og $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre, hvis han først senere indfinder sig. Ja! man maa i Sandhed forbauses ved at see, med hvilken Lemfældighed man her tildeler Straffe. Hvorledes troer man det dog muligt for Alvor at kunne udføre den megen Gjerning, der skal og maa udrettes med ringe Kræfter ombord i et Handelsskib, naar ikke Punctlighed i Afbenyttelsen af given Frihed og Præcision ved enhver Leilighed strengt søges fremkaldt og paatvinges gennem Loven. Den ordentlige, ærekyære Mand vil stedse opfylde de Pligter, der paa-

hvile ham, og vil skamme sig for den blotte Irettesættelse af sine Foresatte, for ham behøves sandeligt ingen Straffebestemmelser; thi, om end en saadan Mand undtagelsesviis af menneskelig Svaghed en eukelt Gang begaaer en Forseelse, tør det i danske Skibe nuomstunder ansees som Regel, at han vil møde en hensynsfuld, skaansom og overbærende Bedømmelse af sine Foresatte. Men, det er jo netop Hensynet til gjenstridige, forsømmelige og letsindige Mennesker, hos hvem Æresfølelsen slumrer eller maaskee aldrig har været vakt, der har fremkaldt Straffebestemmelser, og hvor kan man da for Alvor forestille sig, at slige Folk bryde sig det Ringeste om Tabet af nogle faa Dages Hyre, naar det gjælder om at more sig iland nogle Timer, i hvilke ofte hele Maaneders Hyre bortødsles? Atter her ere tydske Love langt strengere. For det Første har man deri fastsat som almindelig Regel, at ethvert Arbeidstab, som en Mand paafører det Skib, hvormed han er forhyret, skal han saavidt muligt erstatte; og dette synes det virkelig simpel Billighed at fordre, hvor det gjælder et ligefremt Contractsforhold imellem Arbeideren og Arbeidsherren. Dernæst straffes slig selvtagen Landlov med Bøde af $\frac{1}{2}$ preussisk Thaler eller 1 Mark cour. for hver Times Udeblivelse, og af 5 preussiske Thaler eller en halv Maanedes Hyre for hver Nats Udeblivelse.

At fortsætte denne Sammenligning af de forskjellige i § 5 berørte Straffebestemmelser vil blive for vidtløftigt, man kommer derved ikkun yderligere til Erkjendelse af, at Straffebestemmelserne hos os ere for milde, og at, om end Humaniteten paa en vis Maade i høi Grad har gjort sig gjældende, saa er dette skeet paa vigtige Interessers Bekostning, idet Disciplinen, der er Grundlaget for hele Virksomheden paa Søen, slappes, og man derved kan afstedkomme Farer og pecuniaire Tab, om hvilke de, der ere ubekjendte med Livet ombord, vanskelig ville kunne danne sig noget Begreb. Selv

Forholdet til Orlogs afgiver ingen Maalestok i saa Henseende, thi her haves, trods de af misforstaaet Humanitet ogsaa her indførte Straffebestemmelser, dog Midler til at fremkalde en streng Disciplin, naar blot de Befalende, Alle som Een, have den rette Følelse derfor og med ufortrøden Iver og Energi arbeide hen til Maalet.

Hvad nu § 6 og de følgende Paragrapher af dette Afsnit angaaer, da har man her meget omstændeligt villet foreskrive Skipperen Maaden, paa hvilken han maa gjøre Brug af den ham hjemlede Straffemyndighed, og anviist, hvorledes hver af Parterne i forskjellige Tiffælde have at forholde sig, naar Talen er om ad retslig Vei at forfølge enten Skibsfolks Forseelser og Forbrydelser eller Skipperens Misbrug af Myndigheden. Der foreskrives saaledes, at det paahviler Skipperen, efterat han i Vidners Overværelse har oplæst § 6 for den Paagjældende, den Skyldige, strax at tilføie Logbogen Beretning om Forseelsen, den Skyldiges Forsvar samt den Straf, Vedkommende bør lide, hvorefter det hedder: »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 rigtigheden er tilført. Vil den, hvem Straf er bleven paalagt, ikke underskrive, have Vidnerne udtrykkelig at bemærke, at han forgjebes dertil er opfordret.« Man har her forudsat Muligheden af, at den Skyldige ikke vil underskrive; men den anden Mulighed, som ligger lige saa nær, har man aldeles ikke tænkt sig, nemlig at ogsaa de tilkaldte Vidner vægre sig ved at underskrive, og, indtræffer nu dette Tilfælde, hvorledes skal Skipperen da forholde sig? Enhver, der kjender Livet i et Folkelukaf ombord, maa erkjende, at der i mange Tilfælde er overveiende Sandsynlighed for, at denne Vægning fra Vidnernes Side let vil kunne indtræffe. Folkene leve i Lukafet som Kammerater, som en Slags

Familie, indenfor dets Vægge hersker en vis gjensidig Tillid og Fortrolighed. Der opstaaer herved paa en meget naturlig Maade et Sammenhold, som for enhver Priis søger Anledning til Ufred fjernet, og navnlig gjør dette sig gjældende fra de Fornuftigeres og de Toneangivendes Side. Selv om en Forseelse er begaaet, og Folkene i deres stille Sind indrømme dette, vil man høist ugjerne være med til at stemple sin Kammerat som Skyldig, og i de fleste Tilfælde ville de tilkaldte Vidner fortælle, at de Intet have hørt eller seet, og, idet de have Fornemelsen af, at den Skyldige vil benytte enhver Leilighed til Hevn paa aaben eller underfundig Maade, og at Anledning til Ufred og Klammeri derved skabes, ville de foretrække at holde sig udenfor Sagen ved ikke at underskrive. Der vil saaledes komme til at mangle et Led i den hele Procedure, som desuden i sin Heelhed er vel vidtløftig, naar Forholdene ombord i et Handelsskib tages i Betragtning. Forsaavidt man imidlertid vil bibeholde den i Loven givne Forskrift i saa Henseende, indsees det ikke, hvorfor da ikke den Tilføielse kan skee, at, saafremt saavel den Skyldige som Vidnerne negte at underskrive, anføres dette, og Skipperens Underskrift er da tilstrækkelig: det er jo dog ham, der bærer Ansvaret for, at der handles i Overeensstemmelse med Loven, og det staaer jo altid den Undergivne frit for senere at fremkalde en Undersøgelse ad retslig Vei.

I Lovens Afsnit III »om Søfolks Forbrydelser« savnes en Straffebestemmelse for den eller dem, der, uden selv at rømme, ere vidende om eller behjælpelige med Andres Rømning. Der forekommer ikke saa sjældent Tilfælde, hvor det kan paavises, at vedkommende Rømningsmand har faaet en Hjælp fra En eller Anden af Skibets Besætning, uden hvilken det ikke vilde have været muligt for ham at komme bort fra Skibet. Naar en streng Bøde, f. Ex. 2 Maaneders Hyre, var fastsat for saadan Deelagtighed, vilde Desertion i mange Tilfælde undgaaes. Af

denne Bøde burde da Rhederiet saavidt muligt holdes skadesløs for det Tab, det i de fleste Tilfælde af denne Beskaffenhed lider ved at maatte forhyre Folk til langt høiere Hyre, end den Bortrømte havde.

Ved Siden heraf burde det paalægges Consulerne at træde kraftigt op for at forhindre Desertion og for om muligt at paagribe Deserteuren. I ingen engelsk Havn kan en Mand faae Hyre, uden at han kan fremvise Afmønstringsbeviis fra sidste Skib. Deserteuren, der selvfølgelig mangler et saadant, gaaer da ofte til Consulen, efterat det Skib, hvorfra han er rømt, er seilet, og faaer da et Afmønstringsbeviis, omendskjøndt vedkommende Consul har faaet Underretning om Desertionen, forinden Skibet forlod Havnen. Saadanne beklagelige Tilfælde ere indtrufne og bidrage til at godtgjøre, med hvor ringe Iver mange af vore Consuler varetage den danske Skibsfarts Interesser, og hvor ringe Control der herhjemmefra føres med Maaden, hvorpaa de opfylde det dem betroede Hverv. Der bør i saa Henseende skabes en bedre og mere loyal Samvirken, og det kan ikke stærkt nok fremhæves, hvor hensigtsmæssigt det vilde være, om Consulernes Instrux gav strengt Tilhold om at føre en Forretningsjournal, af hvilken Extract indsendtes, og hvoraf tydeligt fremgik, saavel hvad de havde foretaget, som hvad de havde vægret sig ved at foretage ligeoverfor Skibe og disses Besætninger.

Det maa nemlig i Forbindelse hermed erindres, at vi sammenlignede med større Nationer ere uheldigere stillede ved, at vi ikkun undtagelsesviis forefinde Consuler af vor egen Nationalitet, især paa oversøiske Pladser. Følgen heraf bliver let, at der ikkun modstræbende ydes Skibsføreren den fornødne Assistance, der medfører særlig Uleilighed eller mulig Collision med Stedets Kjøbmænd. Ogsaa i denne Henseende vilde sikkert en Forbedring spores ved at indføre en skarp Control ved regelmæssige Indberetninger, som nøiagtig oplyste om, ved hvilke Lei-

ligheder Consulens Bistand var bleven paakaldt, uanseet om den havde været ydet eller negtet; men i sidste Tilfælde med Vedføining af Grundene hertil. Ministeriet vilde derved komme i Besiddelse af Midler til Bedømmelse af, hvorledes Consulens Gjerning røgtes, og der vilde da tillige være Opfordring for Skibsførerne til at indkomme med Besværing, hvor Anledning dertil maatte findes, medens disse nu undlade dette, da det jo er en bekjendt Sag, at der herhjemme Intet forefindes til Veiledning eller Bedømmelse af, hvorvidt Consulerne i denne Henseende vise Iver og Imødekommen ligeoverfor saavel Handelens som Skibsfartens Interesser, Noget, der dog skulde være Hovedformalet for deres Ansættelse.

I Lovens Afsnit IV, «om Mandskabets Hyre m. v. saa og om dets Ret til at forlade Skibet i visse særegne Tilfælde», hedder det i § 22: »Skibsfolk, som ere forhyrede for en bestemt Reise, skulle være pligtige at følge det Skib, til hvis Tjeneste de ere hyrede, skjøndt dets Fart under Reisen bliver forandret og forlænget. Dog skulle de, naar idetmindste 2 Aar ere forløbne efter Forhyringscontractens Indgaaelse, uden at Skibet er kommet tilbage til Forhyringsstedet eller andet Sted, hvor Afmønstring efter Contracten kunde forlanges, være berettigede til at forlade Skibet i enhver Havn eller sikker Rhed, hvor det losses, med mindre Skibet derfra er bestemt til at gaae directe til Forhyrings- eller Afmønstringsstedet. Lige Ret til at forlade Skibet efter 2 Aars Forløb tilkommer Skibsfolk, som ere forhyrede for en ikke bestemt Reise.»

»Skipperen kan derimod, naar Saadant ikke er betinget i Forhyringscontracten, ikke afskedige nogen Mand imod hans Ønske, blot fordi 2 Aar ere forløbne efter Contractens Indgaaelse, medmindre han giver ham fri Hjemreise og Hyre til Hjemkomsten.»

At ikke handelskyndige og søkyndige Autoriteter i sin Tid have nedlagt en bestemt og energisk Protes

imod Indholdet af denne Paragraph, er aldeles ufatteligt. Uden væsentligt at gavne Matrosen, for hvem denne Bestemmelse tværtimod i flere Tilfælde kan blive til Skade, er den i fuldkommen Strid med de Interesser, hvorpaa en væsentlig Deel af vor Fragtfart hviler i oversøiske og især i ostindiske Farvande. Man fristes her til at sige, at et tilsyneladende Hensyn til Matrosen har behersket og fordunklet ethvert andet berettiget Hensyn, og det skulde næsten synes umuligt, at Følgerne af den her trufne Bestemmelse have staaet klart for de Mænd, der have medvirket til Lovens Fremkomst. Hvorfor gives der for det Første Skibsfolk Ret til, uden nogetsomhelst Hensyn til Skibets Interesse, efter 2 Aars Forløb at forlade Skibet i enhver Havn eller sikker Rhed, hvor det lossers, uden at Skipperens Ret med Hensyn til Opsigelse er den samme? En vis Gjensidighed burde der dog idet mindste billigviis være tilstede. Men dernæst — selv afseet fra denne mindre væsentlige Mangel paa Gjensidighed, der blot i Forbigaaende anføres for atter at paavise, med hvilken skinsyg Omhu man ligeledes her vaager over Matrosen, men lader Hensynet til Skipperen og Rhederen hvile — hvad kan da fornuftigviis have været Hensigten med denne Bestemmelse om, at Matrosen efter 2 Aars Forløb erhverver sig en positiv Ret til at forlade Skibet, naar dette blot lossers og ligger sikkert tilankers? Ja, det er næsten umuligt at indsee, thi i en Lov som denne kan man selvfølgelig dog ikke have stillet sig til Opgave at gjøre humane Hensyn imod Skibsfolk gjældende paa Bekostning af de store Interesser og Principer, hvorpaa Skibsfart og Fragtfart for en stor Deel hvile. Har man i fremmede Søløve i saa Henseende kunnet lade Humaniteten skee Fyldest ved at fastsætte, at der, i Mangel af contractmæssig Bestemmelse, efter 2 Aars Forløb af Skibsdrengen kan fordres 3 Rd. Forhøielse i maanedlig Lønning, af Letmatrosen at rykke frem i den Lønning, som den befarne Matros er forhyret til, og af det øvrige

Mandskab en Forhøielse af $\frac{1}{2}$ af den oprindelige Lønning, samt at en tilsvarende fornyet Forøgelse bør indtræde med Begyndelsen af det 4de Aar, skulde man antage, at vore Søfolk ved lignende Bestemmelser maatte have al ønskelig Betyggelse. At man andensteds har forudsat 4 Aar som Maximum for den Tid, i hvilken et europæisk Skib paa eengang er i Fart i slige Farvande, har sin meget naturlige Forklaring deri, at dette Aaremaal kun undtagelsesviis vil blive overskredet, eftersom det i Reglen vil være nødvendigt efter et saa langt Ophold i oversøiske Farvande at fornye Metalforhudningen, hvilket af økonomiske Hensyn saagodtsom altid foretages i europæiske Havne. Hos os derimod tvinger man ligefrem Rhederne til at lade 2 Aar være Maximum, og Følgen bliver naturligviis, at man, saa at sige igjennem Loven, giver Matrosen ligefrem Anviisning paa ved en Art strike at opnaae en ublu Forhøielse af Hyren, der staaer i Overeensstemmelse med de Forførelser, som egennyttige Hyrebaser friste ham med. Opnaaer han ikke sin Hensigt, gaer han i Hyrebasens Fælde, det vil sige, han tager i Logis hos denne, indtil hans suurt erhvervede Sparepenge, og rimeligviis mindst en Maanedes eventuel Hyre, ere forbrugte, hvorefter han da nødes til at tage den Hyre, som vedkommende Hyrebas skaffer ham, uanseet om han gaer ombord i et lækt, raaddent og usødygtigt Skib. Han har intet Valg: selv kan han vanskeligt skaffe sig Hyre, Antallet af Skibe er dertil hyppigt ringe, og, vil han ikke gaae, hvor Hyrebasen anviser ham Plads, smides han paa Gaden af denne, der ikke længer har Udsigt til at tjene paa hans Bekostning. Han skal altsaa nu paany begynde at samle Penge; men paa denne Maade naaer den Uformuende sandelig ikke ved egne Kræfter at kunne arbeide sig frem til at faae Styrmandsexamen, ligesaa lidt som han sættes istand til at lægge Noget tilside til sine gamle Dage, hvorimod han, hvis han havde havt et retmæssigt Krav paa forhøiet Lønning, aldrig vilde have

undfanget Ideen om at forlade Skibet efter 2 Aars Forløb.

Og nu ligeoverfor Rheder og Skipper! Er det der billigt og retfærdigt saaledes efter 2 Aars Forløb at udsætte Skibet for at komme til at ligge vel fortøiet og udlosset i en fremmed Havn uden Mandskab eller med Udsigt til kun for en ublu Bekostning at forhyre slet Mandskab? Man maa jo dog vide, at en Forbudning paa Skibe i stadig oversøisk Fart sjældent varer over 4 Aar, man veed ogsaa, at Skibe i slig Fart og navnlig i ostindiske Farvande i Reglen kun sætte Penge til paa Udfragten, og at det altsaa kun er Udsigten til ved længere Tids Ophold i disse Farvande at kunne fortjene Noget, der skal bevæge Rhederne til at sætte Skibe i denne Fart. Men, naar man nu uden Hensyn til Rhederens Interesse lægger det i Skibsfolkets Hænder at kunne umuliggjøre et saadant Ophold, da berøver man samtidigt dermed danske Skibe Betingelserne for at kunne concurrere med tyske og engelske Fartøier, hvis mere hensynsfulde Lovbestemmelser gjøre det muligt at varetage Rhederens, og som en Følge deraf de national-oekonomiske Interesser, samtidigt med at Skibsfolkernes Interesser finde tilbørlig Betyggelse.

Danmark har vel nu kun faa Skibe i Fragtfart paa Ostindien og China; men ikkedestomindre repræsentere disse en anseelig Drægtighed. Under tidligere Forhold var det overveiende Antal af danske Ostindiefarere hjemmehørende i Hertugdømmerne, og disse nyde nu vedvarende, under tysk Flag og støttede ved hensigtsmæssige Love, al ønskelig Beskyttelse, saa at de kunne fortsætte denne indbringende Fart, medens danske Skibe, der tidligere vare og fremdeles ere de mest søgte, under Trykket af de nugældende Lovbestemmelser snart maae opgive en Virksomhed, hvor der stilles en Concurrence under saa ulige Vilkaar.

Idetmindste paa dette Omraade bør vi vistnok vogte

os for at lade vor Følelse af Had og Bitterhed imod vore sydlige Naboer, ihvor berettiget og naturlig den end fra et nationalt Standpunct kan være, komme til at beherske Fornuften. Det er utvivlsomt, at vi i det Hele kunne gavne vort lille Land betydeligt, saavel i praktisk Henseende som paa det administrative Omraade, ved nu og da at kaste et lærvilligt Blik ad den Kant. I al Fald synes der ikke i Retningen af de her skildrede Forhold at kunne være nogen stærk Opfordring for Nordslesvigerne til med higende Længsel at imødesee den Gjenforening, der vistnok forøvrigt stedse er Gjenstand for deres og alle Danskes mest levende Forhaabninger og inderlige Ønsker.

Sluttelig skulle vi endnu kun fremhæve, at den Bestemmelse, som i § 36 er truffen med Hensyn til, at Nogen af Mandskabet befindes uduelig til den Tjeneste, hvortil han har ladet sig hyre, og den Fremgangsmaade, som i den Anledning er foreskrevet Skipperen for at nedsætte Vedkommendes Hyre, er upraktisk og lider af de samme Ulemper, som tidligere ere berørte ved § 6. Det er nemlig foreskrevet, at Skipperen ved Skjøn af de to bedste Mænd i Skibet skal bevise en Mands Uduelighed, at Grundene for Mændenes Skjøn tilligemed Skipperens Kjendelse nøiagtig skal indføres i den i § 6 nævnte Bog, samt at det Tilførte strax i Mændenes Overværelse skal oplæses for den Paagjældende og derefter underskrives af Alle. Vil den, hvem Kjendelsen angaaer, ikke underskrive, have Mændene i Bogen at bemærke, at Adgang dertil har været ham given. Man har selvfølgelig ikke undladt til Overflod ogsaa her at erindre om, at der existerer en § 8, og at, hvad der er bestemt om Tilførelse af de i Loven givne Forskrifter, ogsaa kommer til Anvendelse, naar den her foreskrevne Fremgangsmaade ikke er tilbørligt iagttaget. Det vil imidlertid paa denne Maade i de fleste Tilfælde blive Skipperen umuligt at iværksætte Nedsættelse af en

Mands Hyre, da Sammenholdet imellem Mandskabet ligesaa fuldt her som ved andre Forseers Paakjendelse vil træde hindrende iveien. Men, naar man i andre Lande har fundet det rimeligt og betryggende nok, at Skipperen og Styrmanden erklærede Manden uduelig og med deres Underskrift bekræftede Tilførselen derom i Logbogen, indsees det ikke, hvorfor man ikke har valgt denne Maade at nedsætte en Mands Hyre paa ogsaa i danske Skibe, saameget mere som den truende § 8 jo altid ved Hjemkomsten staaer til Mandens frie Raadighed og Afbenyttelse.

Hermed være disse Bemærkninger sluttede. Tildeels ere de nedskrevne for næsten Aar og Dag siden, ifølge gjentagne og indtrængende Opfordringer fra anseete, endnu farende Skibsførere. Omstændighederne have hidtil hindret deres Offentliggjørelse; nu fremkomme de med det Haab, at der mulig derved ydes et Bidrag til en Discussion om denne vigtige Sag, og med den beskedne Opfordring til rette Vedkommende — særligt til den i denne Anledning nedsatte Commission — om at kaste et velvilligt og opmærksomt Blik paa de her paapegede Ulemper ved den nu bestaaende Lov. Maatte saaledes Stødet blive givet til at skabe en forandret »Lov om Disciplin i Handelsskibe m. v.«, som af de Paagjældendes store Fleertal i Virkeligheden kunde erkjendes at virke i Skibsfartens og Sømandsstandens sande og velforstaaede Interesse, da er den Hensigt naaet, som vi have tilsigtet.

Lidt om den franske Marine under det andet Keiserdømme.

(Ved O. I)

(Sluttet.)

III.

Handels- og orlogsmaritime Forhold.

Efter at have betragtet Materiellet og Personellet i snevrere Betydning, staaer der endelig tilbage at undersøge enkelte andre Forhold, der ikke mindre betinge en kraftig Marine. Penge regjere Verden, siger man, og uden Penge kan man ganske vist ikke holde Flaade; men Skibsfart, den deraf følgende Søbefolkning og den private Industri give Flaaderne et Rygstød, som de ikke paa nogen Maade kunne undvære. Lad Orlogsskibene behøve færre Matroser nu end før, saa danne dog Søfolkene ex professo Besætningernes Kjerne, som hentes fra Handelsmarinen, thi hvormange Mariner, der særdeles godt kunne paatage sig Uddannelsen af Søartillerister, som tages fra Ploven og Smedessen, have Evne til selv at uddanne den uundværlige befarne Matros, der bringer Staten Frugten af aarelang Færden paa Søen? Og den private Skibbygningsindustri hvilken mægtig Factor er den ikke bleven, siden Dampen og Jernet have taget Luven fra Seilene og Træet?

Vi behøve ikke at gaae længere end til Christianshavn, hvor der i kort Tid er opstaaet et Etablissement,

som med Lethed præsterer Maskiner paa mere end 2000 indiceret Hestekraft og Dampskibe med 1000 tons Last- rum, som udfører Bestillinger endog for Udlandet, og som daglig beskjæftiger 5 til 600 Arbeidere. Er der nogen Tvivl om, at et saadant Anlæg lige ved Siden af Orlogsværftet i Farens Stund vil være istand til at være vort andet Orlogsværft, der har den uhyre Fordeel ikke i Fredstid at koste Staten en eneste Skilling at vedligeholde? Og et saadant privat Værft arbejder godt, thi man kan ikke skjule for sig selv, som Admiral Pâris siger, at der er stor Forskjel paa Regjeringsværftsarbejderne, hvoraf idetmindste mangen en altid tjener lidt, hvad han saa bestiller, og paa den private Arbejder, som kun betales, naar han arbejder godt.

Gaaer man fra vore smaa Forhold til de Stater, der af Naturen ere udrustede med Alt, hvad der udfordres til Jernskibbygningsindustrien, hvor har da ikke denne vendt op og ned paa mange Forhold! Enhver engelsk Orlogsmands Maskine skyldes den private Industri, Great Eastern, de mægtige Flydedokker, de største Panderskibe bygges af Private; England og dernæst Nordamerika ere Typer for Nutidens Sømagter, thi, mægtige som de ere i orlogsmaritim Henseende, have de i deres Skibsfart og i deres private Værfter en Kraft, der er langt betydeligere end deres egne Orlogsværfter, og dog er det ikke saa overmaade længe siden, at det fornemmelig var Staten alene, der var istand til at præstere de største Kanoner og de sværeste Skibe med al deres Uendelighed af Tilbehør. Vil Nogen kalde Rusland en Sømagt, saalænge Forholdene ere der, som de ere for Øieblikket? Og dog er den russiske Flaade ikke blandt de ubetydeligste. Der er mellem Handelsmarinen, den private Industri og Orlogsmarinen i vore Dage knyttet saa faste Baand som ingensinde tidligere, Baand, der kun kunne styrke det nationale Forsvar.

Men for at komme tilbage til Frankrig ville vi see, hvorledes Forholdene stille sig der, og vi bede da Læseren stadigt fastholde, at Talen her er om en Marine, der er arbeidet op til — idetmindste nominelt — at være Verdens næststørste Søkrigsmagt. De franske handels-maritime Forhold have under det andet Keiserdømme været Gjenstand for store Omvæltninger. Frihandels-principerne ere indførte i Gjerningen, og disse have vel givet Omsætningen et mægtigt Stød fremad; men paa samme Tid er den franske Handelsmarine bragt i en Stilling, der, efter hvad der foreligger, maa kaldes for-tvivlet. Under Forhandlingerne i indeværende Aar har Handelsmarinens Forfald givet Anledning til en lang og interessant Debat i Corps législatif, hvoraf Udfaldet blev, at der nedsattes en Undersøgelsescommission, bestaaende af 18 Medlemmer, der fik det Hverv at undersøge Grunden, hvorfor Handelen under fransk Flag var gaaet saa mærkeligt tilbage i det sidste Decennium, og tillige fremkomme med Forslag til at standse Ondet, inden det blev for seent. Tillige skulde den udtale sig om en Sag af yderste Interesse for Orlogsmarinen, en Sag, Mange gjøre til et Livsspørgsmaal, nemlig l'inscription maritime, hvilken ofte har været gjort til Gjenstand for Forhandlingerne, som vi senere skulle komme til. Commissionen har forhørt sig hos Folk fra Søstæderne, Koffardicapitainer, Rhedere, Søofficerer, Handlende, kort sagt hos Enhver, der kunde give Oplysning, og et Ud-drag af de Svar, som de omtalte Mænd havde givet paa Commissionens Spørgsmaal, findes i en Række Numere af *moniteur de la flotte*. Vel blev Commissionen ikke færdig — det sidste Møde, vi have seet afholdt, var den 23de Juli — thi Krigen kom; men Stoffet er righoldigt nok, til at man kan danne sig et Begreb om det fore-liggende Spørgsmaals overordentlige Betydning.

For en halv Snees Aar tilbage var Handelsmarinen paa forskjellig Maade beskyttet mod fremmede Skibes

Concurrence. I October 1860 fik engelske Producter under engelsk Flag fri Adgang til de franske Havne. Vel blev Begrebet »engelske Producter« fortolket meget liberalt, idet det ogsaa udstraktes til Coloniproducter, hvorved Handelsmarinen allerede fik et Knæk; men det var dog først Loven af Mai 1866, som gav alle Nationers Skibe fri Adgang til franske Havne og saaledes ophævede al Beskyttelse, der medførte den nuværende sørgelige Tilstand for den franske Handelsmarine. Som Erstatning for den hævede Beskyttelse blev det tilladt at købe Skibe i Udlandet og frit at indføre Materiale til Skibbygningsindustriens Forbrug. Næsten alle de store Søhandelstæder modtog Loven med Uvillie: Havre, Nantes, Morlaix, Rouen og Dunkerque havde udtalt sig ligefrem imod Loven, og Marseille og Bordeaux sloge sig kun tiltaals, da man der haabede, at l'inscription maritime ved denne Leilighed skulde blive omdannet eller endog fuldstændig ophævet.

Fra alle Kanter lyde de sørgeligste Efterretninger for den franske Søhandel, men om Midlerne til at hæve Ondet have Meningerne været meget deelte; dog een Ting ere Alle enige i: Noget maa der gøres, og det snart, hvis Handelsmarinen og den private Skibbygningsindustri ikke skulle synke ned til en Tilstand, der aldeles ikke staaer i Samklang med Frankrigs øvrige Stilling. Ogsaa om Grundene til Ondet har der været udtalt forskellige Meninger, idet Nogle tillægge Lovene, der give Friheden, Skylden, og Andre mene, at Friheden ikke engang er stor nok; men Alle ere enige i, at Handelen under fransk Flag ikke er i en jævn, men i en pludselig overvældende Tilbagegang.

Det er ikke disse Liniers Maal at discutere Frihandelens Goder og dens Mangler, da det vilde ligge langt over vor Horizont; vi holde os kun til tørre Facta, og de, der ønske næiere Indblik i Sagen, kunne øse af de af os nævnte Kilder. Skjøndt Loven af 1866, der

først traadte i Kraft tre Aar senere, gav Handelen et stort Opsving, har den franske Søhandel ikke kunnet optage Concurrencen; de fremmede, isærdeleshed engelske og tyske Skibe have taget Brødet ud af Munden paa de franske, og det af flere Grunde. Franskmandens medfødte Ulyst til maritime Foretagender er en bekjendt Sag: gaaer han til Colonierne, er det næsten altid med den Bagtanke at vende hjem, naar han har sparet en større eller mindre Capital sammen; allerede af den Grund knyttes vanskeligt Handelsforbindelser, og desuden har Capitalisten sjældent Lyst til at vove sine Penge paa Søen. Det kan ikke undgaae Nogens Opmærksomhed, hvor overveiende en Mængde franske Rhedere ere forhenværende Koffardicapitainer. Dog denne Mangel paa Interesse, som Nationen, som Heelhed betragtet, viser Søen, Sølivet og Alt, hvad deraf flyder, have vi omtalt ovenfor; men den har for meget at gjøre paa dette Sted til ikke igjen at blive bragt i Erindring.

Frankrig er ikke et Land, der til Udførsel har noget tungt eller omfangsrigt Product; Viin, forarbejdede Stoffer, Galanterivarer, — alle Sager af stor Værdi, men af forholdsviis ringe Rumfang — ere Udførselsgjenstandene fra Frankrig. Denne Last var allerede inden 1866 ringe nok i Sammenligning med Englands Kul og Jern, Amerikas Bomuld, Sverrigs Trælast, Østersølandenes Korn, Hamborgs og Bremens Udvandrere o. s. v. Det er klart, at den Nations Skibe, der i Ballast skulle seile fra egne Havne for at tage Last i et fremmed Lands Havne, fare under anderledes ugunstige Omstændigheder — alle andre Forhold lige — end t. Ex. engelske Skibe, der alle kunne faae fuld Last i Hjemmet, takket være Kul- og Jernrigdommene. Lad saadanne Kulfragter være daarlige, saa ere de dog selvfølgelig bedre end Ballast, der kun er en Udgift, og de sætte i hvert Fald engelske Skibe istand til at slaae af paa Hjemfragten ligeoverfor andre, der enten ere komne

i Ballast, eller som i Ballast have seilet til engelsk Havn og der have ladet med Kul. Ere nu andre Nationers Skibe blevne satte istand til at concurrere med franske om de allerede i Forveien sparsomme Udførselsartikler, der ikke nær gave Franskændene nok at bestille, vil man see, at denne Mangel paa Udfragt træder frem under et endnu ugunstigere Lys end tidligere.

At England jublede til Loven af 1866, er klart, thi dette Lands gennem lange Aarrækker saa grundfæstede Søbhandel kunde kun vinde ved Frihandelsprincipernes Gjennemførelse i Frankrig, og engelske Skibe have allerede fortrængt mange franske. Nordtyskland har ogsaa vidst at gjøre sig de nye franske Forhold indbringende, thi Dampskibene have fremmet en Trafik, der bestaaer i at forlade Hjemmets Havne med $\frac{1}{2}$ eller $\frac{2}{3}$ Ladning, med hvad der er paa Markedet i Øieblikket, og saa paa Veien completere Ladningen i de franske Canalhavne. I 1869 bestod der saaledes 4 Compagnier i Havre med directe Fart paa New-York; 152 Gange expederede disse Selskaber Skib; men af disse 152 Afgange vare kun de 26 under fransk Flag! Af 60 Afgange til Vestindien fra Havre eller St. Nazaire vare 24 under fransk Flag. Det franske transatlantiske Paketselskab, der bruger saa fortrinlige Skibe som «Ville de Paris» og «Péreire» (byggede hos Napier) har af Staten et aarligt Tilskud af 2 Millioner frcs. Trods dette Tilskud er der for Tiden Spørgsmaal om intet Mindre end at høre op, hvis Regjeringen ikke træder til, og hvorfor? Fordi Hamborgerne have optaget Concurrencen. Fra 106 frcs. pr. ton faldt Fragten efter Loven af 1866 til 89 frcs., i Begyndelsen af 1869 var den 67 frcs. og i Juli 1869 kun 58 frcs.! Efter Skibslisterne ventedes fra 1ste til 8de Januar 1870 ikke mindre end 180 fremmede Skibe til franske Havne, paa samme Tid som kun 12 franske Skibe vare underveis til Europa!

Vi kunde nævne flere Talstørrelser; men disse fore-

komme os betegnende nok med Hensyn til den franske Fart paa Udlandet. Kystfarten er allerede tidligere ødelagt af de samme Grunde som saa mange andre Steder. Som Dampskibe og Jernbaner have ødelagt vore Jagter i indenrigs Fart, gik ganske naturligt den levende Kystfart, der tidligere dreves fra Atlanterhavs- og Canalhavnene gennem Gibraltarstrædet til Middelhavshavnene, al Kjødets Gang. Kystfarten i snevrere Betydning fra Havn til Havn i Atlanterhavet og i Canalen fik ved de stærkt begunstigede Jernbaner ogsaa et Knæk; men den holdt sig længere, indtil nu engelske Dampskibe ere ifærd med aldeles at ødelægge den, uagtet Regjeringen ved at lade alle sine Fornødenheder transportere under fransk Flag gjør en afmægtig Anstrengelse for at redde Stumperne.

Til intet Tidspunct har Handelsmarinen maaskee mere end i den senere Tid trængt til Capital, thi den Omvæltning, som Dampen efterhaanden har medført, har paa flere og flere Router i faa Aar gjort det til en Nødvendighed for Enhver, der vil følge med, at skabe et nyt og kostbart Materiel. Overalt vinde Dampskibene mere og mere Terrain fra Seilskibene; hvert Aar bringer Opfindelser i kulbesparende Retning, hvorved Dampskibenes Rækkeevne udvides. Den gamle Verden er bleven skaaret midt over ved Suezcanalen, og det synes i en ikke fjern Fremtid at skulle blive til Virkelighed med at underkaste den nye Verden en lignende Operation. Hvor maae ikke Clipperskibene anstrenge sig for at følge med; Menne-skets Geni synes næsten at tage Luven fra Vorherre; vi behøve snart ikke Passaterne mere! Capital og stor Capital maa der til, og man vil i Frankrig ikke ud med den for at skaffe det nye, nødvendige Materiel tilveie. Hvem skummer Fløden af Suez-Canalen? England, der strax var paa Pletten med sine Dampere.

At sammenligne den franske Skibbygningsindustri i quantitativ Henseende med den engelske gaer ikke an;

Jern og Kul findes i en overveiende Grad bedst og billigst i England, og den engelske Værftseier har den store Fordeel altid at have Arbeide nok, saa han kan give den enkelte Arbeider hans bestemte Specialitet. Hvor meget den franske Regjering gjør for sin private Industri, saa gaaer den for Øieblikket betydeligt tilbage. Der fattes ikke Talent i Frankrig, Arbeidet er fortrinligt, Maskinerne ypperlige, og, hvor underligt det synes, saa har man seet Frankrig concurrere i Priisbillighed med England, skjøndt Jernskibe gjennemsnitlig kunne bygges 10 % billigere i England. Værfter som f. Ex. la Seyne ved Toulon kunne præstere Alt: de største Pandserskibe, Flydedokken i Alexandria og Udgravningsmateriellet til Suez-Canalen; men der mangler den jævne, rolige Fremgang og Oparbeiden. Det gaaer stødviis; for halvandet Aar siden havde »la Seyne« maattet afskedige en stor Deel af sine Arbeidere, og andre arbeidede kun det halve Antal Dage i Ugen. Frankrig bestiller nu endeel Jernskibe i England og Træskibe i Canada, og dets egne Værfter lide i den Grad, at den bekjendte Jernskibbygger Normand for et halvt Aar siden berettede, at »der i Havre i 1866 byggedes 8 Skibe med 5000 tons Drægtighed og i 1870 kun eet paa 350 tons. Siden 1866 har han ikke havt Bestilling paa et eneste Skib til den private Industri, og, hvis Regjeringen ikke havde bestilt nogle Smaadampere, havde han været aldeles blottet for Arbeide. I otte Maaneder har han Intet havt at bestille; Størstedelen af Arbeiderne ere afskedigede, og, hvis der ikke i den allernærmeste Tid kom uforudseete Bestillinger, maatte han lukke sine Værksteder!« I 1861 stod der i Bordeaux 36 Skibe under Bygning, i 1869 kun 2!*)

*) I Honfleur byggedes aarligt før 4000 tons, nu aldeles Intet; i Saint-Vaast blev der 1855—60 bygget 7000 tons, i 1860—65 neppe 2000 tons, i 1869 neppe 120 tons! Dette blot for et Par mindre Byers Vedkommende.

Vi ville ikke opholde Læseren med Betragtninger over, hvad det koster at holde franske Handelsskibe i Søen. Det synes, som om disse fare dyrere end Grækere og Italienerne, og vi have en stærk Tro paa, at ogsaa Englændere, Amerikanere, Tydskere og Nordmænd fare billigere. Den franske Hyre er forholdsviis lav, — en ubetydelig Fordeel for Rhederne, sammenlignet med den betydeligere Misfordeel for en Deel af Søbefolkningen — men de franske Handelsskibe ere til Gjengjæld stærkere bemandede. Vi ville heller ikke dvæle ved en Mængde smaalige Bestemmelser, der skrive sig fra den Tid, hvor Staten var en Slags Goldamme for Handelsmarinen; men vi ville kun omtale det for Frankrigs hele Stilling som Søkrigsmagt saa vigtige Spørgsmaal om l'inscription maritime, og for ikke oftere at komme med denne franske Benævnelse ville vi kalde den Sørullen.

Naar der i Frankrig tales om Orlogs- eller Handelsmarinen, fremkalder altid Sørullen den mest levende Debat. Man føler, at det er en Sag, der lægger Beslag paa Alles Opmærksomhed, og det er derfor nødvendigt at gaae lidt tilbunds i den. Den franske Sørulle, saaledes som den, rigtignok med Modificationer, bestaaer den Dag i Dag efter mærkværdigt nok at have overlevet endog den store Revolutions Ideer, er den berømte Colberts Værk. I Sørullen stod oprindelig Enhver, der ernærede sig ved Søfart, eller som beskjæftigede sig med et Haandværk vedkommende et Skibs Bygning eller dets Udrustning. Haandværkerne havde Eneret paa alt Skibbyggeriet og hvad dertil hørte i hele Frankrig, og Søfolkene fik, foruden Fritagelse for visse af de andre Borgeres Byrder, Eneret paa Fiskeriet. Fra det 18de til det 50de Aar stod man i Sørullen og var pligtig til Søkrigstjeneste; der sørgedes for de Gamle, for Enker og Børn. To Aarhundreder have naturligviis medført væsentlige Forandringer; Haandværkerne staae saaledes siden 1864 ikke i Rullen; men Enhver, der

beskjæftiger sig med Søfart eller Fiskeri, er den Dag i Dag pligtig at staae til Tjeneste fra sit 18de til sit 50de Aar mod de ovennævnte Lømpelser og Goder, som Tiderne ogsaa have indvirket paa.

At komme ind paa Maaden, hvorpaa de franske Orlogsmænd bemandes, paa den frivillige Indtrædelse, den almindelige Udskrivnings Tilskud o. s. v. vilde føre for langt; som Forholdene nu stille sig, bliver en Mand i 3, høist 6 Aar kaldt til Tjeneste ombord i Statsskibene under nogenlunde normale Forhold; men fra det 18de til det 50de Aar er han under Statens Control og har f. Ex. ikke Lov til at fare i fremmede Skibe. Der sørges for de Gamle, Enker og Børn, og der gives Fiskerierne ikke saa lidt Opmuntring.

I Sørollen staae i Alt kun omtrent 150,000 Mand. I dette Tal er altsaa indbefattet enhver Capitain, Styrmand, Matros, Fisker (baade Kystfiskere og Fiskere under Island og paa New-foundlands Bankerne), Færgemænd o. s. v., som findes i hele Frankrig mellem det 18de og det 50de Aar. Naar man nu tager i Betragtning, i hvor høi Grad Matroser og Fiskere ældes før Tiden, hvorledes de med 35 til 40 Aars Alderen ofte ere aldeles udslidte, saa forbauses man over Frankrigs ringe Søbefolkning. Staten bruger i Krigstid omtrent 66,000 Mand til Flaaden og i Fredstid henved 30,000 Mand.

To Partier staae skarpt overfor hinanden: de, der ville bibeholde det bestaaende Rullevæsen med Lømpelser, f. Ex. med Hensyn til Alderen, og saa de, der til hver Priis ville Frihed, og som i Friheden, ogsaa anvendt paa Sørullevæsenet, see Lægemedlet for næsten alle Handelsmarinens Sygdomme. Vi kunne ikke give vore Læsere et bedre Indblik i Situationen end ved at citere de i modsat Retning gaaende Ytringer af to Forfattere, der i høi Grad have Krav paa den almindelige Opmærksomhed. Den ene er Prindsen af Joinville, og den anden Xavier Raymond.

Den første af disse siger i sin »la marine en France en 1865«, skrevet i 1865: »Vor hele maritime Befolkning beløber sig, naar man fradrager Oldinge og Børn, kun omtrent til 100,000 Mand, og for at disse kunne fyldestgjøre baade Orlogs- og Handelsmarinens Krav, har det været nødvendigt at stille dem under særegne Love, der til Ulykke for os i dette Øieblik ere Gjenstand for heftige Angreb, som volde en berettiget og levende Uro i Marinen. To Aarhundreders Erfaring har godtgjort, at de Institutioner, som nu angribes, have sat Frankrig istand til at holde en betydelig Søkrigsmagt, medens det, man vil sætte istedet, kun er bygget paa individuelle Anskuelser og vilkaarlige Beregninger. Det er let nok at sige: Ophæv Sørullen, saa vil vor Skibsfart og vor Søbefolkning voxe; men hvor ere Beviserne for disse Paastande? Slaer Forslaget feil, bliver Handelsmarinen ødelagt og med den vor Søbefolkning: saa er det ikke alene en commercial og oekonomisk Skuffelse, men Frankrigs hele Magt faaer et maaskee uopretteligt Knæk. Den saaledes truede Sørulles Historie er meget simpel. Da de europæiske Samfund traadte ud af Middelalderens Barbari og begyndte at organisere sig, følte snart ethvert Folk, der havde Grændser ved Søen, den Betydning, en Handelsmarine havde som Kilde til Velstand og Storhed, hvoraf fulgte Colonisationsforsøg og Privilegier. Efterhaanden som Handelsmarinerne vandt Fodfæste, fik man i Søbefolkningen det vigtigste Element til Orlogsskibenes Bemanding. Men Tilveiebringelsen og Opretholdelsen af denne Søbefolkning var let og naturlig for nogle Lande, vanskelig og kunstig for andre. Intet Land var bedre skikket til at blive en Sømagt end England: Beliggenheden og den Lethed, hvormed Englænderen udvandrer og grunder Colonier, der vedligeholde Samkvemmet med Moderlandet, have skabt dette Lands Storhed. Vi, som derimod fremfor Alt ere Soldater, mangle aldeles Smag og Kald for maritime Foretagender. Vi ere gjerne Ero-

brere; men intet Folk forstaaer sig mindre paa Colonisation end vi.

Paa samme Tid, som det altsaa var en let Sag at skabe den engelske Handelsmarine, havde vi store Vanskeligheder at bekæmpe. Colbert besejrede disse. Ved en særegen Lovgivning blev den franske Kystbefolkning tvungen ind paa Søveien. Dette er Sørullens Oprindelse. Imod en Mængde Fordele af forskjellig Art blev Søbefolkningen fra Fødselen af indskreven i Sørullen og viet til Søljenesten.

Det er sandt, at Søbefolkningen ved Sørullen udenvidere tvinges til Søljenesten; men kan noget Lignende ikke siges om den almindelige Udskrivning til Hæren? Land- og Søljeneste ere Afgifter, som Befolkningen udræder in natura; kun tæller Sørullen blot 100,000 Mand, medens Armeen recruterer af hele det franske Folk, og, hvis man af disse 100,000 Mand udskrev til Flaaden paa samme Maade som til Armeen, fik man ikke Folk nok. Forat vi kunne have en Søkrigsmagt, er det derfor nødvendigt at bruge et andet System. Den Byrde, som trykker paa Søbefolkningen, er upaatvivelig tung at bære, men der gives denne ogsaa betydelige Fordele . . .

. . . Handelsmarinens Klager imod Sørullen er en alvorlig Sag. Det er sandt, at vor Skibsfart befinder sig i en sygelig Tilstand ligeoverfor næsten uoverstigelige Hindringer, og Sørullen, der tvinger Handelsmarinen til at bidrage til vor Søbefolknings Uddannelse, er en af disse. Uden at undersøge, om Sørullen dog ikke i Længden alligevel er til Fordeel for Handelsmarinen, vil man rydde den af Veien for enhver Priis og opfordrer Regjeringen til at dræbe Hønen med Guldæggene. For vore Rhedere er det blot et øieblikkeligt Spørgsmaal om Tab eller Vinding; men ved Siden af de private er der høiere Interesser, som en fremsynet Regjering fremfor Alt maa beskæftige sig med.

I «les marines de la France et de l'Angleterre de 1815—63» udtaler Xavier Raymond sig paa følgende Maade om det foreliggende Emne: «Det er dog isærdeleshed Personellets ringe Størrelse, der er vor Marines svage Punct. Forskjellen her — i Sammenligning med England — er uhyre, thi efter Admiral Romain Desfossé's Udsagn ifjor, 1862, i Senatet har Frankrig Alt i Alt kun 62,000 Søfolk, der due til Krigstjenesten*) ligeoverfor de 80,000 Mand, som England holder rede i Fredstid, og ligeoverfor de 230,000 Mand, som dette Land bruger udelukkende i overseisk Fart og Kystfarten i videre Betydning. Man maa indrømme, at det er ydmygende efter en halvhundredaarig Fred paa Oceanet at staae saa langt tilbage i et Land med en flere hundrede Mile lang Kyststrækning, i et Land med en Befolkning af 40 Millioner Mennesker og med saa umaadelige Rigdomme som Frankrig. Naar man seer, hvorledes andre Industrigrenenes Personel er steget, er det næsten utroligt. Der maa ligge et mægtigt Onde til Grund for dette, og efter vor Synsmaade ligger det ikke i Franskmandens Ulyst til Søen, men deri, at vore Love gjøre ham Sølivet saa at sige til en Umulighed. Saalænge det, mod al sund Fornuft og mod alle Love, skal være enhver Franskmand forbudt at gaae Søveien under Straf af fra det 18de til det 50de Aar at leve under Trykket af et Decret, der kan sende ham ombord i et Krigsskib paa 3—4, ja selv 5aarige Togter — og Exempler herpaa ere ikke sjeldne — til Ny Caledonia eller Cochinchina, kan man ikke vente nogen betydelig Tilvæxt i vor Søbefolkning. Der vil selvfølgelig altid være Folk, der føle et uimodstaaeligt Kald til Søen; men i Alminde-

*) Som vi have seet, regner Prindsen af Joinville omtrent 100,000 Mand; en lidt afvigende Synsmaade gjør let Rede for Forskjellen, naar der er Tale om Søfolk, der ere tjenstpligtige til det 50de Aar.

lighed vil enhver Franskmand, der kan det, ikke undlade at frigjøre sig for Sørullens Trældom.

Det er med oprigtig Anerkjendelse, at vi modtage Administrationens Bestræbelser for at forbedre Søfolkene Kaar; men paa samme Tid troe vi, at alle disse Anstrengelser ville vise sig magtesløse. De ville vel afhjælpe individuelle Savn; men vi betvivle hellig, at de ville virke henimod en Forøgelse af vor Søbefolkning . . . og videre siger han, efter at have betragtet Fiskeriernes Tilstand: »Antallet af vore Fiskere er neppe tiltaget, siden den første Jernbaneskinne blev lagt. Gaaer man hen paa Kaierne i vore Fiskerhavne, naar Fiskerne komme iland, bliver man forbauset over det store Antal Oldinge og Invalider, der findes blandt Fiskerskibenes Besætninger. Hvor er dog denne modige Samfundsklasses unge Kræfter henne? Broderparten tjener paa Statens Skibe, eller de ere gaaede paa de lange Reiser for ikke stadigt at leve under Indkaldelsens Tryk, eller de ere, skjøndt det er forbudt, gaaede ombord i fremmede Handelsskibe, hvor de blive, indtil Alderen beskytter dem mod Udskrivningen, eller indtil en af de Amnestier, der periodisk formilde et utaaeligt Systems Haardhed, tillade dem at vende hjem. Det er saaledes, at der blandt de 170,000 Mand i Sørullen*) kun findes 62,000 brugelige til Krigstjenesten, hvilket paa godt Fransk vil sige, at de 108,000 Andre ere mellem 40 og 50 Aar gamle. Endnu engang, hvor er Ungdommen henne? Og hvorfra skriver denne Mængde Oldinge sig? Frankrig er som Sømagt langt ringere, end det burde være, thi hele Systemet har svigtet o. s. v.»

Hvorledes man saa betragter det forskjellige Synspunct, hvorpaa disse to Forfattere, der hver for sig betegne de afvigende Meninger om dette vigtige Spørgs-

*) Man erindre, at, da dette blev skrevet, stode Haandværkerne endnu i Rullen.

maal, stille sig, saa gribes man af den vanskelige Stilling, som de maritime Forhold efter Begges Indrømmelse er bragt i, og disse Meninger ere allerede udtalte for flere Aar tilbage. Efter de seneste Data, vi have samlet, have vi seet Frihandelens skadelige Indflydelse paa den franske Skibsfart og Skibbygningsindustri, og som Slutning paa disse Betragtninger over den den franske Marine under det andet Keiserdømme kunne vi ikke undlade at komme med nok en Udtalelse af Prindsen af Joinville, en Udtalelse, der tilfulde viser hans høie Grad af Auctoritet, da han i 1865, altsaa inden Loven af 1866 udkom, forudsaae, hvad der vilde komme ud af Gjennemførelsen af et Princip, der, hvor smukt og stort det saa er, dog ved sin Udførelse har bragt Handelsmarinen i Forfald, — og vi have seet, hvorledes mangt et vigtigt orlogsmaritimt Forhold, ikke mindst i Frankrig, er knyttet til Handelsmarinen.

„Samtidig har der forenet sig imod os,“ siger Prindsen, „en Række uheldige Omstændigheder, som næsten overalt have ført Tilbagegang med sig, og som, hvis de vedblive at være tilstede, ikke kunne Andet end have en sørgelig Indvirkning paa den franske Sømagt, thi de to Mariner, der have det samme Personel, ere inderligt sammenknyttede, saa at den ene ikke kan lide, uden at den anden ogsaa berøres deraf. Den eneste Green af vor Søfart, der ikke hensynger, er Fiskeriet, som er beskyttet paa mange Maader. Fiskerierne bruge derfor en overveiende stor Deel af Søbefolkningen, hvilket ikke er Tilfældet i andre Lande, hvor Fiskerne kun udgjøre en ringere Deel af Søfolkene. Kystfarten, som andensteds er et Hovederhverv for Kystbefolkningen, og som uddanner saa fortrinlige Matroser, er uden Betydning hos os og gaaer stadigt tilbage; men det er dog isærdeleshed i den oversøiske Fart, at vor Underlegenhed træder frem, og det er saameget sørgeligere, som denne er Stamskolen for dygtige Matroser og det sande

Grundlag for maritim Overlegenhed. Denne Tilbagegang har mange Aarsager: vore Coloniers daarlige Tilstand efter Neger-slavernes Emancipation, de fremmede Handels-skibes Adgang til Colonierne og endelig den Række Forholdsregler, der blive tagne forat bringe Handels-tractaterne med England i Opfyldelse.

Det er ikke her Stedet at underkaste denne Sag nærmere Drøftelse. Ved første Øiekast skulde Frihandelsprinciperne have havt den gavnligste Virkning paa vor maritime Industri. Frigjort fra enhver Tvang, opmuntret af Concurrencen, skulde man synes, den maatte finde utallige Fordele i det nye System; men betragtet nøiere komme disse saa tillokkende Fordele kun tilsyne i en uvis og fjern Fremtid, medens Manglerne øieblikkelig træde frem med deres fulde Alvor. I Haab om at naae disse tvivlsomme Fordele, som man viser os i Horizonten, og som skulle erstatte alle Tab, vedblive vi at opoffre, hvad vi have erhvervet, og vi kunne gjerne blive ved saalænge, indtil vi have bragt hele vor Stilling som Sømagt som Offer, et Offer, som vel selv de dristigste af vore Experimentmagere ville gyse tilbage for. Landet, Statstjenesten, vor Styrke og Magt bør gaae forud for oekonomiske Principer, og, naar nu Flaaden, vor Sikkerheds uundværlige Værn, er fast knyttet til vor Handelsmarine, saa bør denne ikke betragtes som en temmelig uvæsentlig Industri, der uden Fare kan vige Pladsen for en anden saakaldt mere indbringende Industri. Vor Flaade maa, seet fra et overordnet Standpunct, betragtes som en af vort Lands Grundpiller, som en væsentlig Grund til vor nationale Tilværelse. Man bevæger sig ikke længere her paa Forsøgenes Omraade

. . . . Det er ikke første Gang, at der hos os er gjort Frihandelsforsøg. For flere Aar tilbage tillode vi Amerikanerne at indføre Bomuld, og hvad blev Følgen? Amerikanerne fik Monopolet paa Bomuldsindførslen. Vi

begynde nu at see Følgen af Handelstractaten med England*). Den engelske Skibsfart tiltager daglig i vore Havne, og hvorfor? Fordi Frihandelen giver det Folk, der udelukkende er Sønation, Fordele, som et andet Folk, der ikke er født til Søn, og hos hvilket Marinen mere er en politisk end en national Affødning, ikke er i Besiddelse af. Tager man sig ikke i Agt, bukker vor Handelsmarine under i denne Kamp, ligesom den belgiske Skibsfart næsten sporløst forsvandt, da man tog Beskyttelsen bort; men Belgiens politiske Tilværelse kræver ingen Orlogsmarine, hvorimod Frankrig synker ned fra sin betydelige Stilling i Nationernes Række, naar man giver Afkald paa Marinen af Kjærlighed til et Princip.

Og det er ikke uden Grund, at vi betragte Frankrig som ude af Stand til at kunne optage Concurrencen ved Frihandelens Indførelse. Alt mangler os dertil: vore Dampskibe kunne ikke fare for saa godt Kjøb som det Lands, der har billigt Jern og Kul i Overflødighed; vore Skibsbesætninger ere større og dyrere end hos de Nationer, der have et naturligt Kald til Søn; vi have ikke Sønationernes Handelstalent, ei heller deres Capitaler, der saa beredvilligt tilflyde Søforetagender. Endelig mangler der os fuldstændigt Grundlaget for en Handelsmarine, det, som hos Folkene er den stadige Driyffeder til Søhandel, nemlig Udfragt

Men, sige Tilhængerne af de ubegrændsede Handelsreformer, Concurrencen vil gjennem Frihandelen udvikle nye Industrigrene hos os, og disse Industrigrene ville skaffe os betydelig Udfragt. Det er muligt; men det er dog kun Løfter, som de hidtidige Reformer ikke have bragt i Opfyldelse. Forskjellen mellem Ind- og Udførselsartiklernes Volumen forholder sig som 1 til 3, og for at vor Skibsfart kan faae et Opsving, maatte Agerdyrkningen, til hvilket vor Jordbund er fortrinlig skikket,

*) Den af 1860, der var Forløberen for den vigtige Tractat af 1866.

hæve sig af den Armod, hvortil den er nedsunken gennem vore sociale Vildfarelser, eller ogsaa maatte Steenkul-leierne om Rhonefloden komme til at forsyne Middelhavet med Kul. Endelig maatte vore Paketlinier udstrække deres Virksomhed og stadigt forøge vor Transport af Passagerer hele Verden over*). Dette er, som sagt, kun Forhaabninger; men hvem blandt vore ivrigste Frihandelsmænd vil vove at paastaae, at disse Forhaabninger ville blive vinkeliggjorte i en ikke fjern Fremtid? Siger ikke snarere lidt sund Fornuft eller en Smule Fremsynethed os, at der maa Tid og det lang Tid til saadanne Omvæltninger? Jeg gjentager mit Spørgsmaal, hvad vil der i Mellemtiden blive af Marinen?

Langtfra at miskjende Grundtanken i Handelsreformerne, kan jeg dog ikke tilbageholde min Ængstelse over, at man gennemfører dem saa hurtigt og saa radicalt hos os. Jeg frygter for, at en dyrekjøbt Erfaring endnu engang vil vise den ofte miskjendte Sandhed, der ligger i det gamle Ordsprog: Tiden mødner de bedste Frugter. Selv de praktiske Nordamerikanere staae sig ved Beskyttelsen, og, naar Englænderne ere blevne Frihandelsmænd med Hensyn til deres Skibsfart, saa ligger det deri, at deres Handel af mange Grunde var saa rodfæstet, at den ikke kunde frygte Concurrencen. Ved Frihandelsprincipernes fuldstændige Gjennemførelse falder det sidste Bolværk mod Englands Verdenshandel. Vi forstaae godt, at England ønsker at føre os ind i dette Spor; men vi forstaae ikke de Statsmænd, der følge det saa villigt, thi der gives Veie, paa hvilke man vanskeligt, ja umuligt kan vende om, Veie, som tvinge En til at gaae videre. Er der Nogetsomhelst, som tvinger os til at tilintetgjøre de sidste Fordele, der ere levnede

*) Om den engelske og franske transatlantiske Postdampskibsfart see Tidsskrift for Søværnen 3die Bind, 3die Hefte.

vort Flag, og til saaledes at udtømme Kilderne til vor Sømagt?

Lad os vedblive at behandle denne Sømagt, der er vort Fædrelands berettigede Stolthed, som en Plante, ja som en Drivhuusplante, der vanskeligt er bleven acclimatiseret hos os, som fordrer den mest omhyggelige Dyrkning, og som ikke bør udsættes for ethvert Vindpust, der blæser fra Frihedsmændenes Kant.

Blandinger.

De seneste Forsøg med undersøiske Miner. De Forsøg, som bleve anstillede d. 8de Octbr. f. A. i Sheerness og d. 11te s. M. i Chatham med bevægelige og faststaaende undersøiske Miner, ere af stor Interesse og synes at ville bringe Udviklingen og Benyttelsen af dette Vaaben et stort Skridt fremad.

Forsøgene i Sheerness foretoges med den selvbevægende Torpedo, som foraarsagede en ikke ringe Opsigt i Efteraaret 1869, da den blev præsenteret for en af østerrigske og amerikanske Officerer bestaaende Commission i Fiume. Den oprindelige Idee skyldes en østerrigsk Søofficer Capt. Luppis; men den af ham foreslaaede, ved Damp fremførte flydende Torpedo blev næsten aldeles forkastet, hvorimod den i Fiume boende engelske Ingenieur, Mr. Robert Whitehead, optog Tanken og udførte den paa følgende Maade. Den selvbevægende Torpedo (Fisketorpedoen) har Form af en Sværdfisk; den har en Diameter af 14" og en Længde af 14', indvendig er den indeelt i 3 Rum. Det forreste af disse er Minekassen, og i de her omhandlede Exemplarer indeholdt denne en Ladning 60 \bar{N} Skydebomuld*). Foruden med Snablen, der er en Aftrækker og ved Stødet imod Skibsskroget bevirker Ladningens Antændelse, er denne forreste Deel af Torpedoen forsynet med en opadvisende Aftrækker og en udstaaende til hver Side, saa at den vil antændes, enten den stryger tæt under Skibets Bund eller møder Skibssiden i en skjøn Retning.

*) Svarer omtrent til 210 \bar{N} almindeligt Krudt.

Den midterste Deel af Torpedoen indeholder den bevægende Kraft, som er Luft, sammenpresset til en Tæthed af omtrent 40 Atmosph. I den bageste Deel er anbragt et Maskineri, der bevæger en udvendig anbragt 4bladet Skrue. Idet Torpedoen sendes ud af det Rør, der giver den sin Retning fra Torpedoskibet, trykker en Knast i Røret mod en Aftrækker, der aabner en Ventil fra Luftrummet til Maskinen og derved sætter Skruen i Bevægelse. Endelig er Torpedolegemet forsynet med Finner, der under Udfarten glide mod Jernbaneskiner i Røret og saaledes lede den ud i Retning med Rørets Axe. Torpedoskibet er forsynet med et 28' langt Rør, anbragt i Linie med Skibets Kjø, lukket for den forreste Ende med en tætsluttende Hætte, paa Midten og ligeledes ved den bageste Ende afspærret ved en Klap.

I dette Forsøg var et 28' langt Rør af 2' Diameter anbragt i Torpedoskibet noget under dets Vandlinie, og efter at dette var bragt i en Afstand af c. 225 Alen fra Maalet, som her var et gammelt Kulskib, og stævrende dette, blev Torpedoen bragt ind i den bageste Deel af Røret, som derpaa lukkedes, hvorpaa de to andre Klapper aabnedes, og Torpedoen blev da skudt ud af Røret ved en Stempelindretning. Omtrent $\frac{1}{4}$ ^m derefter saaes en høj Sky af hvid Røg blandet med Kulstøv at stige i Veiret, hvorefter Skibet sank først med Agterdelen derpaa med Forenden. Ved Undersøgelsen var i en Længde af 26' hele Siden slaaet ind i en Høide af 10', Banjerdækket og det øvre Dæk slaaet op og endeel mere Ødelæggelse frembragt.

Dernæst blev en lignende Fisketorpedo ladet med 18 *H* Glyoxalin*) ført af en 20's Gig, der i det Øiemed

*) Naar fortyndet Salpetersyre holdes i Alkohol, udkrystalliseres Glyoxalsyre ($C^4 M^2 O^4 + (M \& O) 2$), og Opløsningen indeholder Glyoxal ($C^2 M^2 O^2$). Denne inddampes og behandles med varmt

var forsynet med Jernstræbere, der fra Siden viste ned under Fartøiet og bare en Line med Ruller, langsad hvilken Torpedoen bevægede sig, udsendt mod Kulskibet fra en lignende Afstand.

Det Interessanteste ved dette Forsøg var imidlertid, at Kulskibet paa en Strækning af 60' var forsynet med et Net, anbragt c. 7 à 8 Al. fra Siden. Nettet var af $\frac{3}{4}$ " Linegods med 4" Masker. Torpedoen blev da afsendt imod Nettet, som opfangede den og bragte den til at explodere; men uagtet den store Ladning forarsagedes ingen Skade hverken paa Skibet eller paa Nettet.

Mr. Whitestone tilbød i sin Tid den østerrigske Regjering sin Opfindelse til eksklusivt Brug for 56,000 Lstr., eller, dersom andre Regjeringer tillige købte og benyttede den, da 20,000 Lstr. for hver. Endvidere anslaaes Bekostningen for en enkelt Torpedo til 200 Lstr. Opfinderen paastaer, at den kan opnaae en Fart af indtil 10 Mil, og at den kan sendes ud mod Skibe fra en Afstand af 1000 Alen.

Senere foretoges Forsøg med elektriske Stødminer, anbragte paa Bunden i en Dybde af 27' med en Ladning af 400 \mathcal{H} Skydebomuld og forsynede med Prof. Abel's contactmaker (Forener). Denne bestaaer af en Art Boie, der bærer et horizontalt Træhjul af noget større Diameter end Boiens Hoved. Dette er ved Midten befæstet til en Metalaxel, som svinger i et kugledannet

concentreret Ammoniakvand, hvorved Glyoxalin dannes og udskilles ved Tilsætning af Oxalsyre som oxalsuur Glyoxalin. Behandlet med Kridt dannes oxalsuur Kalk og krystalliseret Glyoxalin ($C^6 M^4 N^2$).

Glyoxalin er meget hygroskopisk og smelter hen i Luften. Ved højere Temperatur fordampes det med hvide tykke Damp. Dens explosive Virksomhed berøer ligesom ved Dynamit og Nitroglycerin paa Antændelsesmaaden.

Glyoxalin findes ogsaa i Moderluden ved Nitroglycerinfabrikationen.

Leie inden i Boien nær Bunden. Boien er pæredannet og flyder med sin Spids nedad. Rundt om Axlen er en Ibenholts Skive med en Metalrand, som kan bevæge sig frit indenfor et begrændset Rum. Udenom denne er en Ring med en indvendig Metalrand, og udenom den en Kautschuk - Ring. Dette Apparat er uanfegtet af Bølgebevægelsen; men, bibringes der det et Stød, da vibrerer Axlen formedelst Kautschuk - Ringen, der virker som en Fjer, og de metalliske Flader bringes i Berøring, saa at den elektriske Strøm sluttet, hvorpaa Antændelsen finder Sted. Disse Forsøg lykkedes fuldstændigt.

De næste Forsøg havde til Hensigt at bestemme den Afstand fra en stærkt ladet Mine, inden hvilken ingen andre Torpedoer maae anbringes. I en spiralagtig Linie udenom en Bundmine ladet med 400 K Skydebomuld placeredes Miner i en Afstand af 50—60—70 indtil 120 Fod, uladede, men forsynede med elektriske Strømledere, Tænderør og Patroner. Efter at den centrale Mine var sprængt, viste det sig, at alle de udlagte Torpedoer vare bragte i Uorden, med Undtagelse af den paa 120 Fods Afstand, hvilken var den eneste, der lod sig antænde.

Foruden disse Forsøg ere flere andre Torpedo-Opfindelser under Prøve i Torpedo - Skolen i Chatham, saaledes en selvbevægende Torpedo af George Quick R. N., som konstrueres med en Diameter af indtil 30 Métres og skal kunne rumme 1500 K 's Ladning, og endelig 2 andre nylig foreslaaede Torpedoer af Prof. Abel og Mathiesen R. E. Det er saaledes sandsynligt, at dette Vaaben vil inden kort Tid blive systematisk indført iblandt Søkrigsmateriellet paa en virkelig praktisk Maade.

Sammenstødet ved Havanna i November Maaned mellem den preussiske Kanonbaad »Meteor« og den

franske Damper »Bouvet«, begge paa 3 Kanoner, synes at have fundet Sted efter gjensidig Overeenskomst, idet Preusseren løb ud 24 Timer efter Franskmanden, som udenfor det neutrale Gebeet ventede paa ham. Fegtingen stod paa i 20 Minuter, under hvilke der skal være blevet vexlet en tredive Skud paa hver Side, medens Franskmanden to Gange forsøgte at klappe paa Siden af Preusseren for at entre ham. Franskmanden fik Damp-røret gjennemskudt og satte derfor Seil og stod ind til Havanna, uden at kunne forfølges af Preusseren, der havde faaet Stormasten og Mesanmasten skudt overbord og var ifærd med at klare Reisningen fra sig. Preusseren havde tre Mand Døde og een Saaret, den Sidste af et Riffel-skud; Franskmanden derimod kun to skoldede af Dampen fra det overskudte Rør.

Kulforbruget i de engelske Orlogsmænd. Det engelske Admiralitet har fornylig udstedt en Instrux for Kulforbruget i Marinens Skibe. Denne lægger hovedsagelig Vægt paa, at der skal fyres med en Blanding af Cardiff- og Newcastle-Kul, og at alle Orlogsskibenes Fyrsteder skulle omdannes i denne Hensigt. Der bestemmes forøvrigt, at kongelige Yachter skulle benytte de allerbedste Nixon-Kul: udsøgte Wales-Kul, at Skibe paa Prøvetoure skulle fyre med Nixon- eller Cardiff-Kul, og det paalægges dem, som lede Prøverne, nøie at optegne det Udbytte, hver af disse Slags Kul giver. Skibe, der høre til Canalflaaden, og som ere paa Station ved Englands Kyster eller i Middelhavet, skulle anvende en lige Blanding af Cardiff- og Newcastle-Kul, naar deres Fyrsteder ere omgjorte, og indtil da $\frac{2}{3}$ Cardiff-Kul blandet med $\frac{1}{3}$ Newcastle-Kul, hvilken sidste Blanding skal bruges af alle Marinens øvrige Skibe. Med Hensyn til Kulbesparelsen paa Togterne bestemmes det, at alle Overreiser og Krydstoure, med Undtagelse af selve Evolutionerne under Damp, skulle foretages med en Hurtighed af 4 til 5

Knob. Har et Skib ikke udtrykkelig Ordre til at haste, og skal det ikke til en bestemt Dag møde paa et bestemt Sted, maa det ikke, undtagen for at undgaae Fare, bruge Damp, hvis der er rum Vind nok, til at gjøre 4 til 5 Miles Fart, eller hvis det har Vinden imod sig med en Styrke af en Bramseilskuling, eller derover. En Undtagelse gjøres, naar man staaer ind til eller ud fra Havn. Der fastsættes endelig den Kulvægt, ethvert Skib efter sin Hestekraft maa forbruge i Timen under almindelige Omstændigheder, og det tillades kun at anvende Maskinens fulde Kraft under særlige Forhold. Ikkun de indiske Troppe-Transportskibe have ingen Begrænsning i den Fart, de maae gjøre, medens andre Troppe-Transportskibe ikke maae overskride 9 Miles Fart for Damp.

Berigtigelse. I Anledning af Artiklen »Forsvaret og Forbindelsesmidlerne« i dette Tidsskrifts 6te Hefte 1870 har Redactionen, fra en Søofficeer, modtaget en Skrivelse af følgende Indhold: Naar Premierlieutenant Bojesen i ommeldte Artikel fremhæver, at Kjøbenhavns Rhed »endnu er i en mærkværdig primitiv Forbindelse med Omverdenen«, at der fuldstændig mangler telegraphisk Forbindelse imellem vore Krigsskibe og Sø- og Landforterne, og at endelig saavel den directe som den indbyrdes Communication imellem Værftet, Rheden og Søbefæstningerne »ligefrem er uforsvarlig«, maa dette dog ikke forstaaes aldeles ordret. Batteriet Trekrøner, som ved elektrisk Telegraph er forbundet med Land, vil nemlig i paakommende Tilfælde med Lethed kunne benyttes som Tilknytningspunct, saavel for de øvrige Forter som for de Skibe, der paa Rheden skulle samvirke med disse, hvilket praktisk er blevet godtgjort; da Pandserescadren sidste Sommer var stationeret paa Rheden.

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 Bekjendtgørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkaart-Archivet.

November—December.

Afsluttede den 8de Januar 1871.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmiil.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Sverrig	Kattegattet	Nyt Fyr paa Tylø	B.	hvidt Bl. hv.	Lds.	3die	55	3	N 56 38,8 Ø 12 43	30	Jern, bruunt	paa Vestenden af Tylø. Fyret lyser fra SØ t. Ø rundt S og V. Blinkets Varighed er kun 3 Secunder.
do.	Østersøen	Nye Ledefyr ved Karlskrona	F.	hvidt	..	..	..	..	N 56 9 Ø 15 35,3	..	Jern, hvidt	paa Østenden af Kronværket.
			F.	rødt	..	..	..	..	.....	..	rødt Fartøi med Ballon	paa Reden øst for Jerskulla Grunden, overet lede disse Fyr gennem Kongsdybet. Flydefyret udlægges 1 Marts og indtages 15 Decbr.
do.	do.	Forandring af Utklippans Fyr	FB.	hvidt Blus hver 1½ Min.	Lds.	..	95	4	N 55 57,2 Ø 15 42,1	85	Jern- stativ over det gl. Fyrt.	Blussets Varighed er 10 Sec., det foregaaes og efterfølges af 15 Sec.s Formærkelse.
do.	do.	Forandring af Landsort Fyr	FB.	hvidt med rødt Blus hv.Min.	Lds.	2den	140	4½	N 58 45,5 Ø 17 52,4	74	rødt Jern- stativ over det gl. Fyrt.	Blussets Varighed er 5 Sec., det foregaaes og efterfølges af 2½ Sec.s Formærkelse.

Stat	Farvand, Land	Beliggenhed	Navn og Sted	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde	og Længde	Høide	Farve, Form	Anmærkninger.
Sverrig		Østersøen	Nyt Ledefyr i Landsort Fyrtaarn	F.	grønt	..	..	..	..	..	..	..	anbragt i Foden af Taarnet og lyser kun i Seillobet.
do.	do.		Nye Ledefyr ved Sandhamn	F.	hvidt	..	..	..	..	N 59 17,5 Ø 18 56	..	..	fra et graat Huus paa «Södra Stranden» ved Lodsplassen. paa en Pæl c. 90 Alen Ø for for-nævnte Fyr.
				F.	rødt	..	..	..	..	..	..	..	Overet lede Fyrene, fri af alle Ydergrundene, ind til Ankerpladsen ved Sandøens Østende.
England, Ø-Kyst		Themsmundingen	Forandring af Sunk Flydefyr	B.	afvexl. rødt og hvidt Bl. hver 45 Sec.	..	..	..	..	..	..	..	dette hidtil faste Fyr forandres til Blink fra 15 Januar 1871. Fyrskibet vil fremtidig bære en Halvkugle over Ballonen paa Mastetoppen.
Skotland, V-Kyst		Clyde Flodens Munding	Forandring af Androssan Fyr	B.	hvidt	..	..	..	..	N 55 38,4 V 4 49,4	..	..	hidtil et fast rødt Fyr; er nu forandret til et Blinkfyr med Lys i 2 Sec. og Formørkelse i 1 Sec.
Irland			Nyt Tidefyr i Youghall Fyrtaarn	F.	rødt	..	..	..	..	N 51 56,6 V 7 50,6	..	..	fra et Vindue i Taarnet; det brænder fra 2 Timer før, til 1½ Time efter Høivande; om Dagen helses en Ballon til samme Tider.
England, V-Kyst		Bristol Kanal	rød Lysstribe fra Nash høie Fyr	..	..	..	..	..	..	..	..	..	over Tusker Rock i Pellingerne fra SØ ¼ S til SSØ ¾ Ø, Midten af Striben er 2½ Kbl. S for Tusker Tønde.
do.	do.		Vragfyret ved Sully Øen	..	..	..	..	..	..	..	..	..	er nu borttaget, en grøn Tønde er udlagt for Resterne af Vraget der.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide i Fod	Lys- vidde i Mil		Hoide	Farve, Form	
Sardinien	Bonifacio Strædet	rød Lys- stribet fra Razzoli Fyr	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	.....	i en Udstrækning af 8° over La- vezzi Klipperne.
Italien	Adriaterhavet	Flytning af Ankona Havnefyr	.....	.....	..	..	..	.....	..	.....	Fyret paa nordre Mole er flyttet 120 Alen ud mod Vest. Det maa ikke kommes nærmere end $\frac{1}{2}$ Kbl.	
N-Amerika	St. Laurents Floden	Nyt Fyr paa Portage Ø	F.	hvidt	Sp.	..	44	3	N 47 9,8 V 65 2,7	40	hvidt	Ved Indløbet til Miramichi Floden.
do.	do.	2 nye Fyr paa Oak Pynt	2 F.	hvide	Sp.	..	58 38	2 $\frac{1}{2}$	N 47 8 V 65 15	..	hvide	i 2 Taarne, der staae Ø og V for hinanden; det vestligste er høiest.
do.	do.	2 nye Fyr ved Bartiboque	2 F.	hvide	Sp.	..	136 116	2 $\frac{1}{2}$	N 47 5 V 65 23	35	hvide	Taarnene staa NØ og SV fra hin- anden.
do.	do.	2 nye Fyr paa Preston- Beach	2 F.	hvide	Sp.	..	64 53	2 $\frac{1}{2}$	N 47 4,8 V 64 55	29 27	.....	I Shipchannel nær Indløbet til Miramichi Floden.
do.	do.	Nyt Fyr paa Great Bird Rock	F.	hvidt	Lds.	2den	136	5	N 47 50,7 V 61 8,3	48	Træ, hvidt	paa den nordøstligste af Magdalene Holmene.
do.	Chaleur Bai, Nordside	Nyt Fyr paa Paspebiac Pynt	F.	hvidt	Sp.	..	53	3 $\frac{1}{4}$	N 48 0,8 V 65 14,3	38	Træ, 4kant., hvidt	
do.	Chaleur Bai, Sydside	Nyt Fyr paa Caraquette Øen	F.	hvidt	Sp.	..	50	3 $\frac{1}{2}$	N 47 49,7 V 64 53	46	Træ, hvidt	paa Vestenden af Øen.
do.	Huron Søen	Nyt Fyr paa Loneiv Ø	F.	hvidt	Sp.	..	190	5	N 55 33 V 81 28	40	4kant., hvidt	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form				
N-Amerika	Chesapeake Bugt	Nyt Fyr paa York Spit	F.	rødt	36	2 $\frac{3}{4}$	0	0	0	0	Skrue- piller, gult	Taarnet staaer i 11 Fod Vand 5 $\frac{1}{2}$ Kvm. S t. Ø fra Fyret paa Comfort Pynt. I Taage ringes hver 15 Sec. Fyrskibet, der hidtil laa for York Spit, er borttaget.
Ostindien	Indiens Vest- kyst	Nyt Fyr paa Vingorla Rock	F.	.....	Sp.	4de	106	..	N 15 53,3	V 73 26,7	..	.....	tændt 1 December 1870 paa den yderste af Vingorla eller Burnt Øerne.
Californien	.....	Nyt Fyr paa Punto Reyes	B.	hvidt Blink hver 5 Sec.	Lds.	1ste	264	5 $\frac{3}{4}$	N 37 50,7	V 123 0,3	37	hvidt	paa Forbjerget 300 Alen fra Stran- den.

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		
Sverrig	Kattegat	Taagesignal	ved Trompet	.....	.....	fra Vingø Fyrtaarn	hver Minut 1 à 2 stærke skærende Lyde af 5 Sec.s Varighed, der kunne høres 1 $\frac{1}{2}$ à 2 Mil i stille Veir.
England, Ø-Kyst	Themsen	nysortTønde	West Maplin Spit	.....	9 Favne	Maplin Fyr i NØ $\frac{1}{2}$ Ø $\frac{1}{10}$ Kvm., Maplin Spit Tønde i Ø t. N $\frac{1}{2}$ N $\frac{1}{2}$ Kvm. og Maplin Tønde i V $\frac{1}{2}$ S 1 $\frac{9}{10}$ Kvm.	paa den vestlige Ende af Maplin Spit Sand, der løber i sydlig Ret- ning ud fra Maplin Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England, Ø-Kyst	Themsen	Flytning $\frac{1}{2}$ Kvm. i Ø t. N af	Maplin Spit Tønde	.....	5 $\frac{1}{2}$ Favne	S ^t . Nicolas Kirke i S $\frac{1}{2}$ Ø, Maplin Fyr NV t. V $\frac{3}{4}$ V $\frac{2}{10}$ Kvm.	Øst Maplin Tønde i NØ $\frac{6}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning af	Øst Maplin Tønde	.....	5 $\frac{1}{2}$ -	Mouse Fyrskib netop S for Maplin Fyr i SV t. V $\frac{1}{4}$ V, Maplin Spit Tønde i SV $\frac{6}{10}$ Kvm.	i en Afstand af 1 Kbl. ØSØ fra Maplin Fyr er Sandet tørt 3 Fod over dagligt Lavvande.
do.	Nordsøen	nysortSpids- tønde med Stang og Ballon	paa Smiths Knob	.....	4 $\frac{1}{2}$ -	N. Br. 52 ^o 51',5 Ø.Lgd. 2 ^o 12',5	i Ø $\frac{1}{2}$ N 7 Kvm. fra Winterton Ridge Tønde og i S $\frac{1}{4}$ Ø 18 $\frac{1}{4}$ Kvm. fra Leman og Owers Fyrskib.
do.	do.	Tilsanding af	Corton- Gateway	.....	.....	udfor Lowestoft	Løbet er nu kun seilbart for smaa Fartøier; vedvarer Tilsandingen, ville Tønder og Fyr blive ind- dragne.
do.	do. (Yar- mouth Red)	Flytning af Tønden	Scroby Fork	.....	8 Favne	Gorleston Kirke i V, S ^t . Nicolas Fyrskib i SSV $\frac{6}{10}$ Kvm. og SV-Scroby Tønde i N t. Ø 1 Kvm.	da Scroby Sand voxer betydeligt mod Vest, bør intet Fartøj gaa indenfor Linien af Tønderne.
England, V-Kyst	Liverpool Bugt og Mersey Floden	Flytning 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. i N $\frac{3}{4}$ V af	Southbar røde Tønde	.....	9 Fod	i Queens Channel	paa Grund af at lille Burbo Banke er voxet imod N.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i NV af	Jordan Bank sorte Spids- tønde	.....	20 -	i Queens Channel	Jordan Bankes Spit er blevet længere mod NV.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England, V-Kyst	Liverpool Bugt og Mersey Fl.	rød Tønde	Nr. 2 og Nr. 3	.....	.....	i Victoria Channel	ere borttagne.
do.	do.	sort Spidstønde	Nr. 1 og Nr. 3	.....	.....	i do.	ville fremtidig angive SV- og SØ- Enden af Lille Burbo Banke.
do.	do.	Flytning af	rød Tønde 3	.....	.....	i Horse Channel	denne Tønde er flyttet 1 Kbl. i ØSØ. Misv. ved Liverpool er 22 ¹ / ₀ Vest.
Ægypten	Røde Hav	ny rød Tønde	ved Suez	13 Fod	.....	S $\frac{3}{4}$ V 1 $\frac{7}{8}$ Kvm. fra Fyrskibet og SSØ $\frac{3}{4}$ Ø 1 $\frac{0}{10}$ Kvm. fra Kal-ah Kebireh Banke	For at undgaae Grunden holdes Fyrskibet til den vestligste Mi- naret i Suez, og Fyrskibet i N t. Ø. Misv. ved Suez er 5 ⁰ Vest.
Ostindien	Ceylon	Banken	Mocletivoc	12 -	.....	NØ-Kysten af Ceylon	er tiltaget i Udstrækning mod Havet, og det er tilraadeligt ikke at komme denne Kyststrækning nærmere end til 20 Favne.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1870

8 Oct.

Meddeelt Secondlieut. G. H. R. Zachariae 6 à 7 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.

24 Oct.

Approberet følgende Instrux for Controleuren ved Orlogsværftet:

1. Controleuren har at modtage alle Varer, som leveres til Orlogsværftet efter Ordre, og at opbevare disse i det ham anviste Locale, indtil de ere underkastede Besigtelse. Kun de Varer, som efter deres Beskaffenhed ikke kunne opbevares i bemeldte Locale, eller for hvilke særlige Ordre ere givne, blive efter Modtagelsen at levere til de Magasiner, hvori de ere bestemte til at opbevares.

2. Naar Varer med behørige Følgesedler ere fra Leverandører afleverede til Controleuren, har han derom at underrette vedkommende Modtagere paa Værftet, som da strax og skriftlig begjere Besigtelse afholdt.

Naar Besigtelses-Commissionen er samlet, og efterhaanden som Besigtelsen foretages, har Controleuren at besørge den paagjældende Vare veiet, maalt eller talt, og om den derved forefundne Qvantitet har han senere paa Forretningen at meddele sin Attest. Herfra undtages alle Tømmerbesigtelser, som ere Controleuren uvedkommende, idet han, kun har at notere Besigtelsesforretninger over Træmaterialier.

De Varer, der ved Besigtelsen ere antagne, afleveres derefter strax til vedkommende Modtagere paa Værftet, som paa den af dem beskrevne Forretning meddele deres Quitting for Modtagelsen.

Naar Varer ved Besigtelsen ikke ere antagne, hvorom Leverandøren vil erholde Underretning af den Fagmand eller Værftsofficeer, som har foranlediget Besigtelsen afholdt, tilbageleveres de til Leverandøren.

3. Controleuren har at føre en autoriseret Journal, hvori indføres ved Dag og Datum Alt, hvad der leveres til Værftet med fornødne Oplysninger under følgende Rubriker: 1) Aar og Dag, 2) Leverede Gjenstande, Antal, Vægt eller Maal, 3) Leverance-Ordre og Leverandør, 4) Besigtelse afholdt og Attest meddeelt, 5) Antagne Varer, 6) Ikke antagne Varer, naar tilbageleverede, 7) Folio i Hovedbog, 8) Anmærkning.

Endvidere har han at føre en autoriseret Hovedbog, hvori alle Leverancer efter Vægt, Maal og Stykketal indføres paa de forskjellige Conti.

4. Hvad der ved Auctioner bortsælges fra Magasinet for cassetet Gods, Proviantmagasinet og Hovedmagasinet, udveies, maales eller tælles af Controleuren.

5. De reglementerede Veierpenge for Varer, der modtages eller udleveres efter Vægt, oppebæres af Controleuren, som derfor maanedlig aflægger Regnskab til Ministeriet og indbetaler de modtagne Beløb til Ministeriets Casserer.

6. Ved alle Afleverings-Forretninger fra Regnskabsførere i Skibe, der have været paa Togt, eller fra Mestere og Andre paa Værftet har Controleuren at være nærværende, for at paasee Godsets rette Overlevering til de Vedkommende, der skulle modtage samme. Paa Forretningen meddeler han sin Attest om, at den i det Hele er controleret, samt eventuelt om Vægt, Maal eller Stykketal.

1870.

24 Oct.

I Forbindelse med foranstaaende Instrux har Ministeriet under samme Dato fastsat følgende Bestemmelser, vedkommende Besigtelsen af de Varer, der leveres til Orlogsværftet:

- 1) Naar den Regnskabsfører, som vil have at modtage en til Værftet leveret Vare, efterat den ved Besigtelse er antaget, har af Controleuren erholdt Underretning om, at Varen er afleveret til denne, har han strax at indgive skriftlig Begjering om Besigtelses Afholdelse til den Autoritet paa Værftet, som Varen vedkommer, nemlig Directeuren, Sø-løimesteren eller Equipagemesteren;
- 2) Den af vedkommende Autoritet derefter udnævnte Besigtelses-Commission har uopholdelig og uden Hensyn til, om det Leverede udgjør en heel skyldig Leverance eller kun en Deel af en saadan, medmindre Leverandøren selv ønsker en Udsættelse, at afholde Besigtelsen og derover affatte en skriftlig Forretning, hvori anføres, om den paagjældende Vare er »antagen« eller »ikke antagen« og i sidstnævnte Tilfælde Grunden. Naar Forretningen er indsendt til den Autoritet paa Værftet, der har udstedt Besigtelsesordren, paaligger det denne for de Varers Vedkommende, der ikke ere antagne, at give Leverandøren Underretning derom med Oplysning om Grunden, eller, forsaavidt Leverandøren har Ophold udenfor Staden, at gjøre Indberetning om Sagen til Chefen for Orlogsværftet. Besigtelsesforretning over de antagne Varer, forsynet med Controleurens Attest og vedkommende Regnskabsførers Quitting, indsendes uopholdelig til Chefen for Orlogsværftet.
- 3) Forsaavidt en fuldstændig Besigtelse af en leveret Gjenstand ikke strax kan afholdes, saasom af en Maskine eller andet Redskab, hvis Opstilling og Prøve medtager længere Tid, bliver dog uden Op-

1870.
24 Oct.

hold at indgive en foreløbig Besigtelsesforretning med Oplysning om, hvorvidt den leverede Gjenstand skjønnes at opfylde Betingelserne, og den endelige Forretning vil da være at indsende, saasnart Omstændighederne tillade det.

- 4) De til Chefen for Orlogsværftet indgivne endelige eller foreløbige Besigtelsesforretninger fremsendes af denne til Ministeriet

De Controleuren hidtil paahvilende Forretninger ved Afsendelse af Varer til Fyr og Fyrskibe eller til andre Steder, ville for Fremtiden være at overdrage til Intendanten ved Proviantmagasinet uden særlig Godtgjørelse. Det paaligger saaledes denne:

at besørge alle Requisiteer af Olie, Materiale og Proviant fra Orlogsværftet til de forskjellige Fyr og Fyrskibe afsendt, behørig emballeret og mærket;

at modtage Alt, hvad der fra Fyr og Fyrskibe hidsendes af Fadeværk og casseret Materiale, at foranstalte Besigtelsesforretninger herover afholdte og udstedte, samt at føre Protokol over det Hele;

at besørge Forsendelser og Afleveringer, Christiansø vedkommende, samt andre Forsendelser af beordrede Requisiteer til de Skibe, som ere ude paa Tøgt.

Allerh. anordnet:

7 Nov.

Constructions- og Reglerings-Commissionen ophæves.

I dens Sted og i lignende Øiemed dannes en af praktisk uddannede Officerer af Flaaden sammensat Commission, bestaaende af 5 Medlemmer, til at behandle de almindeligt forefaldende Sager; den ældste af disse Officerer er Commissionens Formand.

Denne Commission underlægges umiddelbart Værftschefen.

Et af dens Medlemmer udtræder hvert Aars 1ste Januar, og et nyt Medlem tilforordnes Commissionen af Ministeriet.

1870.

7 Nov.

Commissionen kan hos Værftschefen begjere enten Værftets Underdirecteurer, Undertøimesteren eller Equipagemesteren — Alt efter Sagens Natur — beordret at møde i Commissionen for at meddele fornødne Oplysninger.

De i en Sag forefaldende tekniske Spørgsmaal, som forbigaaes af Commissionen, blive ved Værftchefens Foranstaltning at behandle af Værftets tekniske Embedsmænd, eventuelt i Forbindelse med andre Teknikere.

Ministeriet bemyndiges til, naar Spørgsmaal af særlig og indgribende Natur foreligge, at beordre Værftschefen at samle Commissionens Medlemmer, alle eller nogle af Værftets tekniske Embedsmænd og Andre, hvis Mening i det foreliggende Spørgsmaal kan tillægges Vægt i en fælleds Commission under Værftschefens Forsæde for at behandle slige Spørgsmaal.

Sidstnævnte Commission benævnes: »Værftscommissionen»; den Deel, der bestaaer af Værftets Teknikere, benævnes: »Værftscommissionens 1ste Afdeling», og den Deel, der bestaaer af farende Officerer: »Værftscommissionens 2den Afdeling».

Disse Bestemmelser træde i Kraft, naar Betænkning er afgiven i de Sager, Constructions-Commissionen for Tiden har under Behandling.

Allernaadigst meddeelt Premierlieut. F. C. C. Bardenfleth 5 Maaneders Orlov til at foretage en Reise i Udlandet.

Meddeelt Secondlieut. A. C. de Fine Skibsted 1 à 2 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.

14 Nov.

Allerh. Resol. Den ved allerh. Resol. af 4de Juli 1838 givne Tilladelse for fremmede armerede Dampskibe og seilbare Krigsskibe af mindre Størrelse, saasom Corvetter og Brigger, i Fredstid at lægge indenfor Batteriet Trekroner med deres Krudt ombord ophæves, og Marineministeriet bemyndiges til i enkelte Tilfælde, og naar Vedkommende ad officiel Vei andrager derom, at maatte meddele den omhandlede Tilladelse.

Allernaadigst meddeelt Corpslæge H. F. Brønniche 14 Nov.
6 Maaneders Orlov til at foretage en Reise i Udlandet.

Udfærdgiet følgende Beretning om de i Anledning 16 Nov.
af Orlogsværfternes Sammendragning paa Nyholm ud-
førte 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 —	20,800.			
— 1868—69 —	108,500.			
— 1869—70 —	6,761.	66		
— 1870—71 —	8,900.			
	71,600.			
			925,613.	54
Heraf er tilbagebetalt til Finantskassen som ikke brugt.....			15,740.	92
Udgift.....			909,872.	58
der er anvendt til følgende Anlæg og Foretagender:				
En ny Grov- og Kleinsmedie er op- ført og tagen i Brug	239,017.	77		
En Vei er anlagt fra Christianshavns Baadsmadsstræde til Arsenaløen, over denne til Frederiksholm, 2 Længde- og 3 Tværvele paa Frede- riksholm. En Sporvei er anlagt fra Nyholm i Nærheden af Hoved- vagten over Nyholm og Frederiks- holm, med et Spor tværs paa denne over til Dokkeøen. En Kulplads ved Smedien er bleven opfyldt og brølagt	73,106	75.		
En fast Bro er anlagt mellem Chri- stianshavn og Arsenaløen.....	5,552.			
En fast Bro er anlagt mellem Nyholm og Frederiksholm	14,619.	29		
Lateris...	332,295.	85		

1870.

16 Nov.

	Rd.	β	Rd.	β
Transport...	332,295.	85		
En Svingbro er anlagt mellem Arsenaløen og Frederiksholm	23,196.	42		
En Svingkran til 20,000 Æs 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 Takkelmagasin...	43,594.	40		
Et Magasin for Kabysser og Vandkasser 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 Søkvæsthusets Bygninger	800.			
Et Tømmerværksted med tilhørende Materialgaard er blevet opført og indrettet paa Frederiksholm.....	21,000.			
Tvende Latrinbygninger ere blevne opførte paa Frederiksholm	1,994.	62		
Overflytningen af Materialier og Inventariesager har fundet Sted....	12,789.	75		
Indretning af Maste- og Tømmergrave ved Frederiksholm og Uddybningen i disse er udført.....	7,523.	84		
Lateris...	588,130.	66		

	Rd.	β	Rd.	β
Transport...	588,180.	66		
Et grundmuret Baadeoplagshuus paa Frederiksholm er opført	56,818.	85		
12 Stkr. ældre Kanonbaadsskure ere forandrede til Oplag for Fartøier og 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 Terpentin-kogning og til Varming af Mastebaand er opført	1,492.	54		
De fornødne Tegninger og Overslag ere udførte	5,262.	28		
Et Magasin for Tjære og brandfarlige Varer er opført	15,820.	17		
En Ophalingsbeding er paabegyndt..	162,049.	36		
Et Locale er indrettet til Controleuren ved Orlogsværftet	2,723.	36		
	838,272.	58		
I Finantsaaret 1870—71 er bevilget til Fuldførelsen af Ophalingsbedingen ..	71,600.		909,872.	58
Bekostningen ved Sammendragningen af Orlogsværftet vil saaledes andrage			909,872.	58
Efter Loven af 15de April 1858 var den samlede Bekostning anslaaet til			1,687,000.	
altsaa forventet Mindre-Udgift ...			777,127.	38
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 Opførelsen af et Bødkerværksted, til Indretning af nordre Arsenalfløi til Fademagasin og til Proviant-				
Lateris. .	316,000.			

1870.

16 Nov.

	Rd.	β	Rd.	β
Transport...	316,000.			
magasin i Anledning af Proviant- gaardens Fraflytning.				
3. Rets- og Arrestlocale i en dertil indrettet Bygning	17,100.			
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 ordinært bevilgede Midler bære endeel af Udgiften ved Maste- og Tømmergraves Uddybning ved Frederiksholm	135,976.	12		
6. Indskrænkning af Baadeværftet paa Grund af et mindre Antal Fartøier, og ved at anvende ældre Kanon- baadsskure i forandret Form til Oplag af Fartøier	103,656.	24		
7. Forskjellige Besparelser, navnlig ved at bygge Etager paa Takkelads- husene (til Takkelmagasin og Hoved- magasin), istedenfor at opføre 2 nye Bygninger i Linie med dem, og ved at bygge faste Træbroer, der ei kunne aabnes, istedenfor Sving- broer af Jern	112,229.	82		
8. Besparelse ved Anlæg af Veie og Sporveie i mindre Udstrækning end paatænkt	37,035.	78		
9. Besparelse ved ikke at opføre en Etage paa Nyholms Smedie	4,000.			
10. Besparelse ved Anlæg af Vand- og Gasledning i mindre Udstrækning end paatænkt	7,015,	41		
11. Besparelse ved ikke at opføre et Modtagelseslocale, Veierbod og Op- bevaringssted for Gjenstande, der skulde afhændes	25,000 Rd.	β		
Lateris...	887,013.	45		

	Rd.	β	Rd.	β	16 Nov.
Transport...	887,013	45			
hvorimod tilkommer:					
Udgiften ved at forandre					
endeel af Hovedmaga-					
sinet til Locale til Con-					
troleuren ved Orlogs-	Rd.	β			
værftet	2,723	36			
			22,276	60	
12. Besparelse under Opførelsen af et					
Magasin for Tjære og brandfarlige					
Varer			1,179	79	
			910,469	88	
Derimod ere følgende Arbejder, der ikke					
vare optagne i det oprindelige Over-					
slag, udførte, nemlig:	Rd.	β			
1. En Contoirbygning paa					
Frederiksholm	23,634	93			
2. Tvende Latrinbygninger	1,994	62			
3. Indretning af en Bolig					
for Chefen for Orlogs-					
værftet	800				
4. Indretning af et Vagt-					
locale paa Gammelholm	463	51			
Hertil kommer:					
5. Større Udgift ved den					
foreslaaede Ophalings-					
beding	106,449	36			
			133,342	50	
			777,127	38	

Meddeelt Secondlieut. P. C. Bræstrup 9 Maaneders 18 Nov. Orlov for at gaae i Koffardifart.

I Overensstemmelse med allerh. Resol. af 7de April d. A. har Ministeriet givet Bestemmelser for Søværnets Personale angaaende skriftlige Udfærdigelser, Meldinger, Orlov, m. m.

Capitainerne E. Duntzfelt og J. Schoustrup, der indtil videre designeres til eventuelt at commandere henholdsvis Pandserbatterierne Lindormen og Rolf Krake, beordrede til ved Siden af deres nuhavende Tjeneste at

1870.

18 Nov. føre Tilsyn med de nævnte Pandserbatterier, medens disse ere oplagte efter Regulativets Kategori I.

Til eventuelt at gjøre Tjeneste i Skibene designeres:
i Pandserbatteriet Lindormen: Premierlieutenanterne C. F. v. d. Recke, H. L. R. Thalbitzer og F. L. C. M. V. Wulff, Corpslæge W. Wiinstedt samt Proviantsforvalter T. Bech.

i Pandserbatteriet Rolf Krake: Premierlieutenanterne F. P. A. Uldall, T. Braëm og H. P. Holm, Reserve-læge E. C. Nobel, samt Proviantsforvalter Reserve-intendant E. V. E. Castberg.

Premierlieut. C. F. Wandel stilles indtil videre til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet, men vedbliver, ligesom de øvrige ved Søkaartarchivet ansatte Officerer, i militair Henseende at sortere under Chefen for Søofficerscorpset.

21 Nov. Allerh. anordnet, at Kanonchalouperne udgaae af Flaadens Tal.

23 Nov. Meddeelt Premierlieut. J. C. Oldenburg Tilladelse til at modtage det ham af Hærens Officersskole overdragne Hverv at afholde et Foredrag over Flaadeorganisation og Taktik ved Skolen.

25 Nov. Premierlieut. H. G. S. Olrik beordret til fra den 1ste n. M. foreløbigt at overtage Underviisningen i Fransk ved Søofficersskolen.

26 Nov. Premierlieut. P. U. Bruun beordret til den 30te d. M. at fratræde Tjeneste ved Søofficerscorpset og midlertidigt at tiltræde Tjeneste ved 1ste Ingenieburbatallions Sømineafdeling.

Udfærdiget Lov om Forhøielse af Prikkeafgiften for Løbet imellem Frederikssund og Roeskilde.

Nr. 56.

Af Artillericapitain Otto Blom.

For at kunne dømme fornuftigt og billigt om en foreliggende Construction af et Pandsterskib, maa man vel huske, at den ligesom enhver anden Construction er og ifølge Sagens Natur maa være Resultatet af et Compromis mellem en Mængde Betingelser, der opstillede eensidigt hver for sig gaae i høist forskjellige, ofte stik modsatte Retninger. Constructeurens Kunst bestaaer for en væsentlig Deel i at træffe det heldigste Compromis, det, hvorved de stridende Krav fyldestgjøres paa den mest harmoniske Maade, ethvert efter den Betydning, der tilkommer det; men hans Opgave vanskeliggjøres i samme Forhold, som en eller enkelte Betingelser eensidigt er stillet i Forgrunden. Eensidigheden kan være drevet saa vidt, at den gjør Opgaven uløselig.

Det Pandsterskib, som under Betegnelsen Nr. 56 skal sættes i Bygning paa Holmen, frembyder efter de Oplysninger om det, som ere fremkomne under Folkethingets Forhandlinger om Finantsloven, et mærkeligt Exempel paa et Compromis mellem indbyrdes stridige Constructionsbetingelser, paa den ene Side Ønsket om at give det den fornødne Sødygtighed, en kraftig Bevæbning, et tykt Pandser og stor Fart, paa den anden Side Hensynet til Dybgaændet og fremfor alt den een-

sidigt d. v. s. absolut og som ufravigelig stillede Betingelse, at Skibet ikke maatte koste mere end en vis, bevilget Sum Penge.

Havde den Opgave, som stilledes Constructeuren, kun gaaet ud paa at give Tegning til et sødygtigt og hurtigløbende, vel bevæbnet og vel pansret Skib, saa vilde der upaatvivlelig være fremkommet Tegning til et efter danske Begreber stort Skib. Af de tvende Hovedbetingelser, som fortrinsviis modsætte sig de store Dimensioner, har den ene, nemlig Hensynet til Dybgaaendet, i dette Tilfælde neppe paalagt Constructeuren noget stramt Baand. Efterat det havde viist sig, at Fordringen om et Dybgaaende af $11\frac{1}{2}$ à 12 Fod gjorde det umuligt at forene Fordringerne om Sødygtighed, betydelig Fart og tyk Pandserklædning, og efterat Fordringen om det ringe Dybgaaende af Marineministeriet var frafaldet som en absolut Betingelse, var der neppe nogen tvingende Nødvendighed for at blive staaende ved det Dybgaaende af $15\frac{1}{2}$ Fod, som Nr. 56 er beregnet til. Men paa en saa meget mere afgjørende Maade forbød det sig at bygge et stort Skib ved en anden Betingelse, den nemlig, at Prisen ikke maatte være høiere end 1,300,000 Rdlr. Der var til Pandserbygninger bevilget $1\frac{1}{2}$ Million; men for denne Sum vilde den bevilgende Myndighed have bygget to Krigsskibe, et større og et mindre. Det maa indrømmes, at man ikke ret vel kunde gaae det mindre Krigsskib nærmere end ved kun at forbeholde det 200,000 Rdlr. som dets Part af Bevillingen.

Derved at en Sum af lidt over $1\frac{1}{4}$ Million var stillet som den yderste Priis, Staten vilde betale for det ene Panserskib, var der egentligt kun stillet Constructeuren af dette to Ting at vælge imellem. Han kunde give Skibet et svært Pandser, naar han til Gjengjæld vilde nøies med en ringe Fart; eller han kunde give Skibet en Fart som den, der sædvanligt forlanges af Nutidens Batailleskibe, imod til Gjengjæld at nedstemme Fordrin-

gerne til Pandserets Modstandsevne. Det er det sidste Alternativ, Autoriteterne have valgt.

Havde man valgt det første Alternativ og f. Ex. nedstemt Fordringerne til Skibets Hastighed saaledes, at det ligesom andre Staters Monitorer kun skulde kunne kave sig frem gennem Vandet med 6—7 Miles Fart, da havde det kunnet bygges saa bredt og dybt i Forhold til Længden og derhos med saa lavt et Skrog, at det havde faaet Bæreevne nok til at føre meget svære Plader fra for til agter. Et saadant Skib vilde have været brugeligt til at deeltage i Kjøbenhavns Havneforsvar, uagtet Forfatteren af disse Linier maa indrømme, at han er Landartillerist nok til at troe, at i dette særegne Øiemed vilde de 1½ Million være bedre anvendte til Bygningen af et stærkt og velbevæbnet Fort ude paa Middelgrunden. Men til det mere almindelige Øiemed, at være med til at hævde os Herredømmet eller idetmindste gjøre Fjenden det stridigt i Rigets indre Farvande, blot i dets Sunde og Bælter, vilde et saa langsomt Skib neppe være meget bevendt. Søfolk have ikke ganske Uret, naar de ved et langsomt Krigsskib forbinde Begrebet om et Skib, der løber hurtigt nok til netop at komme forsilde der, hvor der var Seir at vinde, og til at komme tidsnok, rigelig tidsnok der, hvor Overmagten og Nederlaget vente paa det. Saa stor Rolle spiller Hurtigheden i Krigsførelsen tilsøes, især i den Svageres Kamp med den Stærke, at, saafremt Tanken om det grundtgaaende Søværn var bleven ført igjennem eller i Fremtiden bliver ført igjennem, og Betingelsen om de 11½ Fods Dybgaaende stiller Valget mellem Fart og Pandser endnu skarpere, end det var stillet ved Opgjørelsen af Tegningen til Nr. 56, da vil upaatvivlelig det overveiende Fleertal af sagkyndige Mænd foretrække hurtige, upandsrede Skibe fremfor jernklædte »Fettskoe«.

Maatte den Betingelse, at Skibet skulde kunne løbe en 12—13 Miles Fart, betragtes som saagodtsom fast-

slaaet, da havde Constructeuren kun det andet Alternativ at gribe til. For at gjøre Skibet hurtigt, maatte han gjøre det langt i Forhold til Bredden og lidet dybt i Lasten, hvormed følger, at dets Bæreevne bliver ringe i Forhold til den Flade af Skroget, der er udsat for Fjendens Skud. Havde han ikke været bunden med Hensyn til Skibets Priis, da havde han kunnet bygge det stort nok i alle Dimensioner til endda at bære tykke Pandserplader. Som Sagen nu engang stod, med den givne Priis af omtrent $1\frac{1}{4}$ Million, maatte Pandserets Førlighed indrettes efter den Vægt eller rettere den Bæreevne, som kunde blive tilovers til det.

Foruden det Baand, den begrændsede Bevilling saaledes lagde paa Constructeuren, paalagde Marinebestyrelsen ham endnu et andet, ved at foreskrive, hvilken Form af Skib han skulde benytte. Saaledes er det gaaet til, at Nr. 56 efter Tegningen har faaet et Pandser, der ikke svarer til Artilleriets nuværende Udvikling.

Denne sidste Sætning lyder maaskee lidt stærk; og dog er den skreven med velberaad Hu, for ramme Alvor og bestemt til at opfattes ganske ædrueligt efter Ordlyden. For at hævde dens Sandhed behøver jeg blot at henvise til en halvaargammel Afhandling om Pandser-skibene og Artilleriet, som jeg har skrevet i dette Tidsskrift; den kan læses af Enhver, som kjender de simpleste matematiske Formler, og som er vant til at omgaaes med Tal og forbinde Begreber dermed. Siden den blev skreven, har Status af Kampen mellem Kanoner og Jernklædninger ikke forandret sig mærkeligt, uden forsaavidt som Engelskmændene ved at antage en ny Slags Krudt have givet deres svære Riffelkanoner endnu et lille Tillæg af pandserbrydende Evne udover, hvad de alt forud besad, og netop have faaet Prøveexemplaret af den 72,000 Pd. tunge Riffelkanon til de sværest pandsrede Skibe færdig til at begynde Forsøgene.

I den nævnte Afhandling kom jeg igjennem en Udvikling og ved Talstørrelser, som ere uddragne af Erfaring, og hvis Rigtighed ikke er bleven bestridt, til det Resultat, at ved Nybygninger af Panderskibe maatte man nødvendig gaae til ringere Pladetykkelse end 10" (engelsk Maal).

Skibet Nr. 56 er betænkt paa den midterste Deel af Skroget fra 3 Fod under til omtr. 3 Fod over Vandlinien at skulle have 8" s Plader, rimeligviis paa en 10" tyk Tømmerpude med en dobbelt $\frac{3}{4}$ " s Inderhud. Dette Pandser vil ved lodret Anslag i fuld Plade blive gjenembrudt af den engelske 10" s Riffelkanon (den samme, hvormed Nr. 56 selv skal bevæbnes, og som »Gorm« allerede fører) paa en Afstand af 4,000 Alen; af den engelske 9" s Kanon (for Tiden at betragte som den engelske Flaades Hovedkaliber, hos os anvendt i »Lindormen«) paa henved 1,100 Alens Afstand*); af den preussiske 96pds. Kanon (med hvilken »Wilhelm I.« er eller skal bestykket) paa omtrent 2,000 Alen; af den preussiske 72pds. Kanon (med hvilken »Kronprinz« og »Friedrich Karl« ere eller skulle bevæbnes) paa lidt over 600 Alen; endeligt af Russernes 9" s Riffelkanon paa omtrent 1,700 Alens Afstand. Det 8" s Pandser kan saaledes ikke i Øieblikket betegnes som tidssvarende, især hvis Kjedlerne i Skibet skulle rage over Vandlinien, hvad der neppe er til at undgaae, saafremt de skulle bære 50 Pds. Tryk eller mere og altsaa for Styrkens Skyld maae have cylindrisk Form.

Det fik at være, hvad det var med de 8" s Plader; men for- og agterefter skal Pandsertykkelsen paa Skroget formindskes til 5" s og 6" s Plader, ligesom den Casemat, hvori Kanonerne skulle opstilles, skal klædes med 6" s Pandser. Dette ville alle de ovennævnte fem Riffel-

*) De engelske 10" s og 9" s Kanoner ere her forudsatte at bruge de nyligt indførte Ladninger af »Pebble-Powder«.

kanoner gennemskyde ved lodret Anslag i fuld Plade paa 4,000 Alens Afstand ene med Undtagelse af den preussiske 72pds., der kun formaaer det paa en Fjerdingsvei. Det 5"s Pandser vil paa et Par Kabellængders Afstand end ikke være skudfast mod en 24pds Kanon, som er projecteret og maaskee indført paa den preussiske Flaade, og som rigtignok er endeel tungere end den, der iaar er bleven anvendt mod Paris.

Naar Forholdene ere saaledes, som de her med faa Ord ere antydede, synes der at være skjellig Grund til, inden Bygningen af Nr. 56 er skredet videre frem, at tage det under Overveielse, om det ikke endnu skulde være muligt at gjøre Udvei til at skaffe det en bedre Jernklædning.

En Udvei og formeentlig i og for sig den bedste var, om Rigsdagen for at skaffe Landet et tidssvarende istedenfor et utidssvarende pandsret Skib vilde forhøje Bevillingen til Nr. 56 saameget, at det kunde bygges saameget større, at det kunde føre allevegne allermindst 8"s Plader, hellere 9"s og helst 10"s Plader; om nogle Aar vil man rimeligviis finde, at 11"s havde været bedre. Saafremt imidlertid en saadan Forandring af Pladeklædningens Tykkelse og dermed af hele Skibets Størrelse ikke lader sig iværksætte, er der en anden Udvei, som i flere Henseender maaskee vilde falde lettere at betræde, nemlig at opgive den 6"s Casemat paa Dækket og bruge en Deel af dens Vægt til at klæde Skibet paa hele Skroget, det vil her sige det samme som hele Vandlinien rundt med 8"s Plader; maaskee kunde der endog blive Raad til 8 $\frac{1}{4}$ " eller 8 $\frac{1}{2}$ ", og der er her ingen Quart Tomme at give bort.

Selvfølgelig er det ikke min Mening, at Kanonerne skulde staae blottede paa et Skibsdæk, der kun ligger nogle faa Fod over Vandet, og som ved mindste Skvalp vilde blive overskyttet. Der maatte skaffes Huus til

Kanonerne, hvad der synes at maatte kunne skee paa en af to Maader.

Den ene Maade vilde være at bibeholde Casematten og endog gjøre den saameget længere, at den kunde rumme tre eller fire Kanoner i Laget istedenfor to, men bygge den af tyndere Plader blot stærke nok til at sikkre mod Kartæskkugler og Splinter af fjendtlige Granater, der explodere udenbords ved Nedslag paa Havfladen eller ved at ramme Skrogets Pandser. Man fik da finde sig i, at de Granater eller massive Projectiler, som traf Casematvæggene i fuld Flugt, brød glat igjennem dem.

Den anden Maade var at reducere Skibets Bevæbning fra fire til to 120pds Kanoner, men placere disse to i et forsvarligt Drejetaarn med 10" s eller 11" s Pandser; der blev vel endda af Casemattens Vægt noget tilovers til at hjælpe paa Skrogets svage Steder. Nr. 56 blev derved til en ny »Gorm» i en noget større og stærkere Skikkelse.

Det er mig ganske klart, at, i hvilken Skikkelse man end bygger Nr. 56 færdig, vil dette Skib faae sin Betydning som et af vore bedste Panderskibe ikke ved sit Pandser, men ved sine gode store Kanoner, der kunne tage det op med hvilket som helst Panderskib, der endnu pløier Søen. Det behøver derfor en Forklaring, hvorledes jeg kan fremsætte det Alternativ at formindske Kanonantallet til det Halve. Et Casematskib med fire Kanoner kan ganske vist bruge dem alle fire samtidigt, men dog kun i det exceptionelle Tilfælde, at det er engageret baade med sin Styrbords og sin Bagbords Side; i det sædvanligste Tilfælde, at det kun har en Modstander paa en af Siderne, kan det kun bruge det samme Antal af to Kanoner som et Skib med et enkelt Drejetaarn. Det sidste har den Fordeel at have en meget større Dreiningsfrihed for sine Kanoner; uden at Skibet skifter Cours, kan det bruge sine Kanoner hele Horisonten rundt, hvorimod det er store Ting, om en Kanon

i Casematporten kan faae en Sideretningsfrihed af 30° til hver Side. Rigtignok er det paatænkt, at Kanonerne i Casematten paa Nr. 56 skulle kunne flyttes hen i For- og Agterporte, hvorfra de skulle kunne skyde ret for- og agterefter. Men jeg maa tilstaae, at jeg ikke har nogen rigtig Tro til denne Flytning af Kanoner, der veie over 36,000 Pd. hver; den lader sig ret godt iværksætte med veløvede Folk paa et urokkeligt Gulv; men Nr. 56 vil, dets Sødygtighed iøvrigt uførtalt, neppe komme til at ligge urokkeligt som en Klippe paa Vandet; den store Bovenvægt i Forbindelse med dets langstrakte Form vil rimeligviis give det temmelig store om end bløde og magelige Bevægelser allerede i den Sø, som en stiv Kuling kan reise i Sundet og Belterne, for ei engang at tale om Østersøen og Kattegattet; og med temmelig uøvet Mandskab, saaledes som det er især i Begyndelsen af ethvert Togt, vil Skibschefen under Bataille vistnok nødig indlade sig paa at flytte de store Kanoner fra en Port til en anden; han lader dem kjønt staae, hvor de staae, i Sideportene, og hjælper sig ved at lade Skibe dreie af fra sin Cours, naar han uden det ikke kan bringe Kanonerne til at bære.

For Taarnskibet, navnlig det med eet Taarn, er det ikke nogen ganske ringe Fordeel, at det er istand til at bruge sine Kanoner saa nær ret for- eller agterefter; har det en Modstander overfor sig, hvis Kanoner vilde bryde glat gjennem dets Sidepandsers ved lodret Anslag, kan det i visse Tilfælde bøde derpaa ved at lægge sig paa skjønns for Modstanderen eller vende Stævnen lige imod ham, blot dets Dæk er stærkt nok pladeklædt til at modstaae Nedslagene, og dernæst selve Taarnet er forsvarligt pandsret. En lignende Manøvre lader sig vanskeligt foretage med Casematskibet.

Skal det sidste have nogen betydelig Fordeel for Taarnskibet, da maa det være, naar det fører mange flere Kanoner i Laget end dette. Et Casematskib paa 8 eller

10 Kanoner er maaskee at foretrække for et Taarnskib paa to af samme Størrelse; der kan idetmindste være deelte Meninger, om ikke den store Artilleristyrke er ubetinget at foretrække selv med Opoffrelse af Dækningen mod Fjendens Skud, om man ikke med andre Ord skal lægge mere Vind paa at kunne ødelægge Fjenden end paa at hytte sig selv for Skud. Men, vil man offre Dækningen af Pandseret for at skaffe sig flere Kanoner, saa bør man vist ogsaa gaae til et saa stort Antal af disse, at Skibet ikke bliver ukampdygtigt ved den første eller den anden Kanon, som bliver skudt tilskamme. Et Skib, som kun fører to Kanoner i Laget, hvad enten de ere opstillede i Taarn eller Casemat, bør have Taarnet eller Casematten forsynet med et skudfast Pandser; den Vægt, som medgaaer til et Pandser, der dog ikke er rigtigt kuglefast, anvendes formeentlig bedre til et saameget større Antal Kanoner; det er dog dem, som under Bataille skulle gjøre Arbeidet. At vore Søfolk skulde trykke sig ved at gaae til Kanonerne uden at have sex Tommer Jern mellem sig og Fjenden, behøver man ikke at frygte; det have deres Forfædre gjort mange Gange før dem. Derimod er det ikke utænkeligt, at det kunde gjøre et nedslaaende Indtryk paa dem, der slaaes bag et 6" s Pandser og have fæstet Lid dertil, at see Fjendens Kugler vandre ind gjennem den ene og maaskee ud gjennem den anden Side.

Jeg kan ikke slutte disse Bemærkninger om Skibet Nr. 56, uden at sige et Par Ord om det mindre Skib til Localforsvar, som skal bygges for samme Bevilling som hiint, og som nok endnu ikke har faaet noget Nr., endsige noget Navn. Noget stort Skib kan det ikke blive, da det kun maa koste to Tønder Guld. Formodentlig kan det kun blive en Kanonbaad med een Kanon, skydende ret forud. Men, kan det kun blive et lille Skib,

saa er det dog ønskeligt, at det kommer til at føre en stor Kanon; thi med den og kun med den kan det gjøre sig gjældende mod store Skibe. Ethvert Forsøg paa at pandsre en slig Baad kan vistnok forud opgives, fordi det kun vilde føre til et illusorisk Resultat. En saadan Baad bør føre en stor pandserbrydende Kanon f. Ex. en 120pds., og bør altsaa bygges stor nok dertil; men jo mindre den forresten kan blive, desto bedre, desto vanskeligere bliver den at ramme, desto lettere flyder den over Grundene, desto billigere bliver den, og desto flere kan der bygges; af slige Fartøier maa der flere end eet til at udrette noget; kan Landet af sine Spareskillinger skaffe sig et Antal af dem, saa kan dette Vaaben endnu komme det til Nytte, blot det fører store Kanoner og behjertede Mænd.

Officererne og vore Farvande.

Af Capitain Christiansen.

At Officeerscorpsets Øvelse med Hensyn til Erhvervelsen af et fuldstændigt Kjendskab til vore Farvande maa betragtes som en af Hovedbetingelserne for Søværnets hensigtsmæssige Anvendelse til Landets Forsvar, er en saa almindelig anerkjendt Sætning, baade i og udenfor Marinen, at man kan kalde den et af de sidste Aars Feltraab, hver Gang der har været Tale om Søværnets Deeltagelse i fremtidige Kampe for Fædrelandet.

Det er ikke Hensigten her at indlade mig paa at bedømme, hvorvidt der hidtid er blevet lagt tilstrækkelig Vægt paa denne Hovedbetingelse, eller om de tildeels i i denne Hensigt bevilgede Midler ere blevne anvendte paa den rette Maade eller ikke. Men det nøiere Kjendskab til vore indviklede og snevre Farvande, som jeg har erholdt ved 3 Aars Seilads som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenet, har særlig henledet min Opmærksomhed paa denne Sag og givet mig Anledning til de efterfølgende Bemærkninger angaaende et for Marinens Betydning for Forsvaret saa vigtigt Spørgsmaal.

Vel er Kjendskab til vore egne Farvande ingenlunde tilstede i ringe Grad iblandt Marinens Officerer, især naar Talen er om mindre dybgaaende Skibe, men om man med ligesaa stor Berettigelse kan sige det samme,

naar det gjælder om Seilads med Skibe af 20 Fods Dybgaende eller derover, turde være meer end tvivlsomt; i al Fald vil det meget beroe paa, i hvor høi Grad man vil fordre et saadant Kjendskab. At en Skibschef med eller uden Lods ombord er istand til at gjennemseile vore vigtigste Farvande, vil neppe Nogen for Alvor paastaae, er fyldestgjørende.

Efter de Fordringer, som nu maae stilles, bør enhver Chef være saaledes kjendt i Farvandene, at han, naar Kampen med et fjendtligt Skib optages, da med Sikkerhed og Ro selv kan navigere sit Skib i saa vid en Kreds, som Skibets Dybgaende tillader det, og vel at mærke, naar alle Vagere, Koste og andre flydende Mærker ere borttagne. Jeg siger selv, thi hvorledes vil det være muligt at raadslaae med en Lods eller bekjendt Mand angaaende Farvandet under Omstændigheder, hvor saa hyppige Coursforandringer og Dreninger foretages som i en Kamp imellem Pandserskibe, der sandsynligviis som oftest kun vil komme til at gaae ud paa at løbe hinanden isænk? Nei. Her maa Chefen selv vide, om Farvandet tillader ham at foretage denne eller hiin Dreining; thi, skal han først søge Raad hos Andre, da kan let det kostbare Øieblik gaae tabt, der kan afgjøre enten hans eller Modstanderens Skjæbne.

Til denne Farvandskundskab, som kun den kan besidde, der i meget stor Udstrækning kjender Landmærker for alle de Grunde, der begrændse et Skibs Bevægelsesfrihed, maa slutte sig Færdigheden i at kunne benytte de snevre Løb imellem Øerne og Grundene, hvoraf der findes ikke saa ganske faa, der, takket være Dampen, kunne benyttes af store Skibe, og hvorfra de enten kunne afvente det beleilige Øieblik til at angribe, eller hvortil de kunne trække sig tilbage, om fornødent. Det er det locale Kjendskab til vore Farvande, der skal give den danske Orlogsmand Overlegenhed lige overfor Fjenden, thi iøvrigt vil han sandsynligviis blive

den Underlegne ikke alene i Skibenes Antal, men ogsaa i deres Størrelse og maaskee tillige i Hurtighed.

Hvad her er blevet sagt, er naturligviis ikke noget Nyt, og enhver Officeer føler vist ligesaa stærkt som jeg, at her endnu er en Mangel tilstede — et Hul i vore Øvelser, der trænger til at stoppes; men Spørgsmaalet er, hvorledes dette kan skee uden altfor store Omkostninger. Udrustningen af et Panderskib, eller andet større Skib, i dette Øiemed vilde være for be- kosteligt, især da en saadan Expedition ikke kan udelukke Faren for Grundstødning, naar Øvelserne skulle drives med Kraft og i den fornødne Udstrækning, og jeg skal derfor tillade mig at antyde en billigere og efter vore Forhold lettere udførlig Maade, hvorpaa de samme Resultater kunne opnaaes.

Man kunde nemlig t. Ex. hertil hvert Aar anvende en Skrueskonnert, der helst ikke maatte stikke dybere end 11 Fod, men hvis Dybgaaende ved en særlig Indretning kunde forøges til 20 Fod eller mere. En sli- g Indretning synes ikke at kunne frembyde synderlige praktiske Vanskeligheder; det lod sig f. Ex. vel gjøre at forsyne denne Skonnert med to smalle Jernsværd paa Siderne, der kunde nedsænkes til det forlangte Dyb- gaaende og derpaa fastsures.

Paa denne Maade blev man istand til at skabe sig et Skib, der som Øvelsesskib til at beseile vore Far- vande baade egnede sig til at overtage det mindre som det større Skibs Rolle, uden at foraarsage nogen Bekost- ning for Staten, der stod i Forhold til de paa denne Maade indvundne vigtige Resultater.

Hvis man herimod vil indvende, at det mindre Skib ligesaa godt kan navigeres, som om det havde et større Dybgaaende, altsaa uden et saadant Apparat, som det antydede, da udtaler jeg sikkert næsten enhver Sagkyn- digs Mening ved at hævde, at det factiske Dybgaaende vil være aldeles nødvendigt for at tilveiebringe det til-

sigtede Resultat og at indvinde paalidelige Erfaringer; thi kun ved dette Middel tvinges Øvelsesskibet til at anvende den samme Forsigtighed som det store Skib af samme Dybgaende, hvilket neppe vilde blive Tilfældet, naar der aldeles ingen Risiko var forbunden med Udførelsen af en eller anden vanskelig Seilads. Fik f. Ex. den kun 11 Fod dybgaende Skonnert under en Seilads, hvor den skulde forestille et Skib med 20 Fods Dybgaende, pludselig 21 Fod Vand, da vilde der maaskee neppe blive lagt tilstrækkelig Vægt herpaa, og Resultatet af dens Undersøgelser vilde derved blive mindre paalidelige; hvorimod man kan være overbeviist om, at, naar Skonnerten factisk stak 20 Fod, da vilde Udsigten til at støde mod en Steen, eller en mulig Grundstødning, ganske anderledes skærpe Paapassenheden og følgelig ogsaa bidrage til Paalideligheden af de indhøstede Erfaringer.

Desuden maa fremhæves, at Bevidstheden om, engang tidligere at have passeret et Farvand med et Skib af ligesaa stort Dybgaende, netop er det Moment, der skal tilveiebringe Sikkerhed i Navigeringen.

At en Skonnert, der ikke har de store Skibes øvrige Dimensioner, besidder andre Egenskaber end dette til at dreie, stoppe o. s. v. forekommer mig af mindre Betydning, da det samme, skjøndt i mindre Grad, jo er Tilfældet mellem disse Skibe indbyrdes. Det, som hovedsagelig begrænder et Skibs frie Bevægelser, bliver dog bestandig dets Dybgaende.

Et saadant Øvelsesskibs Opgave skulde selvfølgelig være, i størst mulige Udstrækning at give Søofficererne Adgang til at lære vore Farvande at kjende, og der burde derfor saamange Officerer ombord som muligt; men, da Seiladsen er af høist forskjellig Nytte for dem, der selv navigere, og for dem, der blot see til, maatte der helst være tillagt Chefen ombord Ordre, at lade dem alle tourviis, paa eget Ansvar, deeltage i Øvelserne. Naar Skonnerten endelig kunde være udrustet i 6 Maa-

neder, kunde den tjene til Uddannelse for to Hold Officerer, og, naar Mandskabet indskrænkedes til det absolut nødvendige, vilde man paa denne Maade i faa Aar kunne give alle Marinens Officerer en betydelig Farvandskundskab uden store Udgifter. Dog turde hertil vistnok ogsaa hensigtsmæssigt knyttes en anden Øvelse, nemlig den, ved Optegnelser, Landtoninger, Tegninger af Mærker at bidrage til Tilveiebringelsen af en speciel Veiledning udelukkende i Krigsøiemed for vore Orlogsskibe i de danske Farvande. «Den danske Lods» og de tilhørende Kaart ere ganske vist fortrinlige; men de ere ikke udarbejdede med særligt Hensyn til vore Krigsskibes Operationer. En egen Udgave af Kaartene, som uden at være overfyldt med Lodskud ved forskjelligtfarvet Tryk viste, hvor Skibe af forskjelligt Dybgaende kunne seile, og som tillige tydeligt betegnede de vigtigste Steder, i Forbindelse med en noget forkortet og noget bekvemmere ordnet Beskrivelse, vilde bidrage betydeligt til at lette en hurtig Orientering i Farvandene.

Nogle Bemærkninger om Fyrskibenes Vinterstation. *)

(Af en Skibsrheder.)

Sidstforløbne Marts Maaned indsendte 50 havnesøgende Skibsførere fra Frederikshavns Havn en Besværing til Marineministeriet over Iissignalerne fra Skagens Fyrtaarn og lod samme indrykke i Byens Avis.

Det er meget betegnende for d'Hrr. Skibsførere, naar de i denne Besværing udtale: »det er kun Sømandens noksom bekjendte Sorgløshed, naar han har naaet Havn, og Faren er overstaaet, der hidtil har været Aarsag til, at denne Sag ikke tidligere er paaanket.« Det er en Sorgløshed, der i mange Tilfælde grændser temmelig nær til sløv Ligegyldighed og afstedkommer mangen en Fare og Ulykke, hvorpaa der ellers kunde have været raadet Bod.

Det er rimeligviis denne »bekjendte Sorgløshed«, der atter er Grunden til, at en Sag, der staaer i nøie Forbindelse med den ovennævnte og ikke er af nogen ringere Betydning for Skibsfarten, ikke hidtil er bleven offentlig paaanket af d'Hrr. Skibsførere. Det er nemlig den Maade, hvorpaa Marineministeriets Bekjendtgjørelse

*) Da en Discussion om dette Emne har væsentlig Interesse for Søfarten, give vi Stødet til den ved at optage hosstaaende Artikel, uagtet denne i enkelte Retninger strider imod vore Anskuelser.

af 10de Septbr. 1866, »om Fyrskibes Udeliggen om Vinteren«, haandhæves.

Denne Bestemmelse om Fyrskibenes Vinterstation gjaldt fornemmelig Østerrendens tre Skibe, 3: »Trindelen«, »Kobbergrunden« og »Knoben«, der tidligere have forladt deres respective Stationer ved Nytaarstid, hvorimod »Drogden« og »Læsø-Rende« alt i en lang Aarrække have holdt Stationen, saalænge Farvandet var isfrit.

Da Skibsførerne, hvem denne Sag dog nærmest angaaer, ikke have taget til Orde, skal Indsenderen af disse Linier tillade sig at give nogle nærmere Oplysninger i denne Sag, med det dobbelte Formaal: at paavise det Skadelige for Skibsfarten og det Farlige for selve Fyrskibene ved den Maade, hvorpaa man er slaaet ind ved Udførelsen af denne Foranstaltning.

Forinden Forordningen om Fyrskibenes Udeliggen om Vinteren traadte i Kraft, søgte en Sømand gennem dette Tidsskrift at paavise Nødvendigheden af virksom Dampskibsassistance og fremhævede, at det Dampskib, der blev stationeret i Frederikshavn, under Iisforhold vilde faae nok at tage Vare med at bjerge de tre Skibe ved Læsø, hvorimod »Knoben« maatte have sin Assistance fra Helsingør. Tiden har viist, at denne Mand havde Ret i sin Anskuelse, hvilket efterfølgende Oplysninger nærmere ville godtgjøre, da vi ikke have Grund til at nære nogen Tvivl om deres Paalidelighed.

Fyrskibet i »Læsø-Rende« forlod Stationen den 6te Januar 1867 paa Grund af Iis og indkom til Frederikshavns Havn — blev atter udlagt paa Stationen den 10de — forlod igjen Stationen den 14de (Alt samme Maaned), dog først, efterat Isen havde naaet en Fasthed, der var farlig for Skibet at stoppe op imod, og sydgaaende Skibe alt Dagen før havde seilet sig fast i Isen lidt sydligere i Renden — men dog været heldige nok til itide at komme klar igjen og naae Frederikshavns Havn.

Vinteren tiltog i Strenghed. Vagerdamperen »Thura« begyndte den 22de Morgen at arbeide sig igjennem Isen ud af Havnen, men naaede til Aften kun faa Skibslængder udenfor Havnehovedet.

Næste Dags Morgen, den 23de, lykkedes det den at avancere igjennem den sammenpakkede Iis udenfor Havnen, idet samtidig en engelsk Damper arbeidede sig ind fra Søen. Faa Timer efter traf den »Trindelen« drivende i Isen Nord over.

Kort Tid efter at »Thura« havde taget »Trindelen« paa Slæb, sad begge Skibe aldeles ubevægelige tæt sammenskruede i Isen og bleve af en SO Storm med haard sønden Strøm førte Kaltegattet ud. Hen paa Aftenen slaaer Veiret om fra en klingrende Frost til Regn, Vinden trækker sig gjennem Syd til Vest og nordlig med frisk Kuling. Skibene komme klar af Isen, de sætte Øst over, seile indenom den og komme hen paa Morgenstunden d. 24de op mod Frederikshavns Rhed. Her møde de »Kobbergrundens« Fyrskib, der havde holdt Stationen endnu yderligere end »Trindelen«, idet det for at modstaae Isens Paavirkning havde brudt den for Bougen ved Hjælp af Ballastjern, hvormed man knækkede den.

Det pludselige Omslag i Strøm- og Vindforholdene begunstigede dette Skib, saa det arbeidede sig frem Norden om Læsø, hvor det stod stor Fare for at drive paa Trindelgrunden; men ved betimelig Benyttelse af Ankeret klarede det sig og mødte, som før sagt, »Thura«, da den kom Nord fra med »Trindelen«.

Da »Thura« havde bragt »Trindelen« saa nær ind mod Havnen, som Iisforholdene tillod, hentede den »Kobbergrunden« ind, og Skibene laae nu circa 3 Kabel-længder fra Havnehovedet. Der blev nu, saavel fra »Thuras« som fra Fyrskibenes Side, anvendt al Kraft paa Indisningen, som dog ingen Fremgang havde, da det var sprød sammenpakket Iis, der ikke lod sig arbeide

i til nogen videre Nytte. Derimod kom der næste Dag virksommere beleilig Hjælp andensteds fra. Vinden trak sig nemlig nordostlig med stiv Kuling, Dynningen brød Isen, Strømmen førte den Syd over, og alle tre Skibe kom i Havn. Endelig vare saaledes de tre af Kattegats-Fyrskibene vel bjergede for den Gang; men det fjerde »Knoben« vidste man Intet om. Dog — en skøn Dag ligger det omtrent en Miil Syd for Havnen og blev der hentet af »Thura«. — Dets hele Fart havde været ligesaa eventyrlig som farlig. Dette Skib havde nemlig holdt Stationen endnu en Dag længere end »Kobbergrunden« og to Dage længere end »Trindelen«; men Følgen af denne Seighed i »at holde Stationen til det Yderste« var ogsaa, at man stadig peilede Pompen, da man frygtede for, at Isen skulde skære Skibet igjennem.

Næste Vinter, 1867—68, forlod »Læsø-Rende-Fyrskib«, ligesom den foregaaende Vinter, tvende Gange Stationen formedelst Iis og indkom til Frederikshavns Havn, sidste Gang ved Assistance af »Thura«, der en Nat tilfældig traf Skibet drivende Nord efter fast i Isen. De øvrige 3 Fyrskibe vare derimod ikke i Havn den Vinter. Uagtet »Trindelen« blev fordrevet fra sin Station af Isen og ført over mod svenske Kyst, tog »Thura« den op og bragte den strax tilbage paa Stationen igjen.

Vinteren 1868—69 var iisfri.

Den sidst forløbne Vinter er vel endnu Enhver i frisk Minde, og det erindres saaledes, at Iisforholdene i den have antaget større Dimensioner end i de omtalte tvende foregaaende Iisvintere.

Der var det Usædvanlige ved denne Vinter, at den indtraadte med stiv SSO Kuling, der holdt sig i flere Dage. Følgen deraf var, at Vagerdamperen »Thura« blev indespærret i Frederikshavns Havn af Isen og kunde ei saa tidlig — som vist ellers Hensigten var — komme Fyrskibene til Assistance.

»Trindelen« forlod sin Station — ikke paa Grund af Iisgang, men Overiisning — den 7de Februar og blev med Besvær iset ind i Frederikshavns Havn.

Natten mellem d. 10de og 11te lykkedes det omsider »Thura« at bane sig Vei gennem Isen, og den 11te, Formiddag, bragte den »Læsø-Rende« ind i Havnen fra Stationen. Samme Dags Aften arbejdede »Thura« sig igjen med Besvær ud af Havnen og kom næste Dags Formiddag tilbage fra Stationen med »Kobbergrunden«, der, førend det blev Nat, var vel i Havn.

»Thura« gjorde strax efter sin Ankomst med »Kobbergrunden« klar igjen for at søge »Knoben«; men tiltagende Østen Storm og »paastøttende« Iismasser forhindrede Afgangen saavel den Dag som flere paafølgende Dage. Endelig lykkedes det »Thura« efter en Vesten Kuling, der havde skudt Isen fra Land, at komme ud igjen; men den naaede dog kun op mod Sydenden af Læsø-Rende, hvor den stødte paa uigjennemtrængelige Iismasser, og maatte saaledes vende om til Havnen igjen.

Efterretning var imidlertid indløben om, hvorlunde »Knoben« den 10de havde forladt Stationen paa Grund af Iisgang, og hvorledes den havde drevet om i den sydlige Deel af Kattegattet og i de seneste Dage udfor Grenaa, hvor den undertiden havde været de farlige Grunde »Naveren« og »Kalkgrunden« foruroiligende nær.

Omsider lykkedes det efter endnu en Dags stiv vestlig Kuling »Thuras« Udholdenhed at naae ned til »Knoben«, der laa tilankers i nogenlunde iisfrit Farvand udfor Grenaa Havn, og næste Dag at bringe den velbeholden ind til Frederikshavns Havn.

Efter denne factiske Fremstilling, der er mig velvillig meddeelt, skal jeg nu tillade mig at udvikle det Par Bemærkninger, hvormed jeg indledede denne Beretning, ved nærmere at paavise:

- 1) det Skadelige for Skibsfarten og
- 2) det Farlige for selve Fyrskibene i den brugte Fremgangsmaade.

Naar de 50 Skibsførere fremføre den Klage over lissignalerne fra Skagens Fyrtaarn, »at de vildlede istedenfor at veilede de Søfarende«, da er denne Klage efter foranstaaende Oplysninger ligesaa grundet ligeoverfor Fyrskibene, da de ved at holde Stationen saalænge, som skeet er, lokke Skibene ind i Isen.

Vel troe vi, at det snarere er en Følge af Omstændighederne end forsættlig, at Fyrskibene i denne Vinter ikke bleve inddragne noget tidligere, end skeet er, og det synes ogsaa at fremgaae af de foran anførte Oplysninger. De 9 Skibe, som »Trindelen« saae drive i Østerrendens liss, da den forlod sin Station i Vinteren 1866—67, de Skibe, der kom ind til Frederikshavn samme Vinter, efterat have siddet fast i Læsø-Rende, Dagen før Fyrskibet forlod sin Station, og endelig de Skibe, der i afvigte Vinter have drevet om i Kattegattet fra den 10de Februar, ere vel tilstrækkelige Beviser for: »det Feilagtige i at lade Fyrskibene holde Stationen saa yderlig«.

Hvad det andet Punct: »Fyrskibenes Sikkerhed« angaaer, da maa man fornemmelig have Opmærksomheden henvendt paa den Assistanse, der kan ydes dem. Denne er i høi Grad ringe og aldeles utilstrækkelig. »Thura« kan være og er vist ogsaa meget vel skikket til Vagerfartøi. Dens ringe Dybgaaende, det lave Skib og endelig Puderne paa Siderne, der stivner den, tale vist Alt til dens Fordeel som Vagerfartøi; men de ere ligesaa vægtige Anklager imod den som Bugseerskib for Fyrskibene. Det lave Skib med de høie Master tager lettere Vand tværs over i Søen end en Jolle og er saaledes selv hellig udsat for Overiisning. Dens Slæbeevne er tildeels paa Grund af dens ringe Dybgaaende meget ringe, saa at en frisk Bramseils-Kuling med tilsvarende Sø lægger let større Hindringer iveien, end

»Thura« formaaer at overvinde, naar den har et af de høie klodsede Fyrskibe paa Slæb. En væsentlig Ulempe ved dens ringe Dybgaaende under slige Forhold er ogsaa den, at den faaer Skruen ud af Vandet, hvorved dens Slæbeevne yderligere formindskes. Og endelig ere dens Hoftepuder midt paa Livet — som tilvisse støtte den en Deel mod Krængning — til stor Hinder ved Seilads i opskruet og sammenpakket Iis, og navnlig forhindre de i høi Grad Bakning, idet Skruen dynger Isen op mod disse Puder. Alene denne Ulempe er tilstrækkelig til at cassere »Thura« som Iisbryder.

Ville vi nu kaste et Blik hen paa den Assistance, »Thura« har ydet Fyrskibene i de tre forløbne Iisvintere, da vil man see, at den een Gang har taget »Kobbergrunden« og een Gang »Læsø-Rende« paa deres respective Stationer for derfra at bringe dem i Havn (begge Gange i sidste Vinter); ellers har al dens Assistance beroet paa Tilfældigheder.

Det kan vist neppe være Meningen, at fire saa kostbare Skibe skulle have den blinde Lykke at takke for, at de velbeholdne naae Vinterhavn, og vi skulle derfor ikke undlade at paapege endnu en væsentlig Ulempe, der efter vor Formening klæber ved vor Fyrskibstjeneste om Vinteren.

Det ligger vel ligefrem i Sagens Natur og er saa saare rimeligt, at Marineministeriet, under hvem Fyr- og Vagervæsenet nu sorterer, benytter denne Institution som en gavnlig Skole for sine yngre Officerer. Som Fyr- og Vagerinspecteurer erholde Marinens Officerer et saa nøie Kjendskab til vore egne Farvande, at det kan blive af uvurdeerligt Værd for Marinen under alvorlige Forhold. Derfor søges denne Post ogsaa med Begjærlighed af Marinens yngre dygtige Officerer, der i de tre Aar, de fungere, kunne tilegne sig fuldstændig Kjendskab til vore Farvande. Og da de staae som ene Styrende, skaffer denne Stilling dem et vist praktisk Greb

paa Livet, som de vel vanskelig kunne tilegne sig ombord i en Orlogsmand.

Det være derfor langt fra, at vi ville bestride Marinens Ret til at besætte denne Post som hidtil, hvad Vagervæsenet angaaer. Anderledes forholder det sig derimod for Fyrvæsenets Vedkommende, hvad disse Vintercampagner angaaer.

Af det Foregaaende er det ventelig tilstrækkelig oplyst, at denne Green af Fyrvæsenets Tjeneste lider af meget følelige Mangler; ja det synes næsten for Uindviede, som om der ligefrem var lagt an paa at stille Alt paa Spidsen for at vise det Uhensigtsmæssige og Urimelige i at holde Skibene paa Station om Vinteren. Neppe har dette dog været Hensigten; men Sagen er vel ligefrem den, at Udøvelsen af Ordren er overladt til et individuelt Skjøn.

Ganske vist er det og vil det altid blive en meget vanskelig Opgave at udføre denne Ordre paa saadan Maade, at Søfarten nogenlunde kan skee Fyldest, og Fyrskibene dog sikkres. Dertil hører der, foruden kraftigere Dampskibsassistance, tillige en energisk, snarraadig og erfaren Mand, der ikke er bange for at paatage sig det dobbelte Ansvar overfor Ministeriet og de Søfarende.

Denne Omskiften af »den ledende Tanke« hvert tredie Aar kan aldrig harmonere med denne Tjenestes tilfredsstillende Opfyldelse. Faaer en Fyr- og Vagerinspecteur ogsaa en Smule Erfaring i de omtalte Forhold i een, høist to Iisvintere i sin Functionstid, saa kommer det ikke Tjenesten tilgode, da hans Tid saa er omme, og atter skal en ny Idee gjøres gjældende, ny Erfaring indvindes, — men vist som oftest til Skade for Tjenesten.

Det er en saa vigtig og gavnlig Bestemmelse for Søfarten, at Fyrskibene ligge ude paa en Aarstid, da de gjøre den største Nytte, at det vilde være høist sørgeligt, ifald der skete nogen Forandring deri, og dette kunde let tænkes, ifald et eller flere af Fyrskibene for-

liste paa deres eventyrlige ufrivillige Omdriven i Kattet. Vi indsee derfor ikke rettere end, at denne Deel af Fyrvæsenets Tjeneste maa adskilles fra Fyr- og Vagerinspecteurs øvrige Functioner, og at et kraftigere Bugseerskib stationeres i Frederikshavn, samt at »Knoben« bjerges fra Helsingør.

Vilde man itide, endnu forinden Faren stod for Døren, accordere med et Dampskibsrhederi om Indbringelsen af Fyrskibene under Iisforhold, da vilde man ventelig opnaae at faae det udført for ligesaa mange hundrede Rigsdaler, som man nu formener, at det har kostet Tusinder, naar man har maattet tye til fremmed Assistance.

Hermed henstilles denne Sag til nærmere Overveielse i fuld Fortrøstning til, at Marineministeriet vil skjenke samme den Opmærksomhed, en for Søfarten saa gavnlige Bestemmelse fortjener, naar den kan blive udført paa en mere tilfredsstillende Maade.

Taarnskibet „Captain“s Forliis.

(Uddrag af Krigsretsforhøret).

Ved Captain Bille.

I en Artikel i dette Tidsskrifts 5te Binds 5te Hefte, »Taarnskibsspørgsmaalets nuværende Stadium«, er anført den væsentligste Forskjel, som fandtes i Constructionen af de to nyere engelske Taarnskibe »Monarch« og »Captain«, hvilket sidste som bekjendt forliste i en Storm i Atlanterhavet, under Cap Finisterre, Natten imellem den 6te og 7de September 1870. Forliset af dette mægtige Skib, som fuldstændigen var blevet bygget efter Captain Coles' Principer, har, som det er naturligt, frembragt en stærk Polemik i forskjellige af Englands første Blade og Tidsskrifter, om hvorvidt denne Art Skibe fremtidig burde bygges eller ikke, om det var en Princip- eller Constructionsfeil eller et Sammenstød af Omstændigheder, som var Skyld i, at Englands Marine tabte ikke alene et af sine kraftigste Skibe, men desforuden flere af Marinens mest udmærkede Officerer og et betydeligt Antal Underofficerer og Folk. Af »Captain«s hele Besætning reddedes nemlig kun 6 Underofficerer og 17 Mand.

En nærmere Beskrivelse af denne sørgelige maritime Begivenhed, og hvad dermed staaer i Forbindelse, kommer skarpest frem ved en Gjengivelse af det Krigsretsforhør, som ifølge Admiralitetets Ordre, i Slutningen af September og i Begyndelsen af October f. A., var nedsat i Portsmouth, tildeels for pro forma at dømme den eneste tilbagevendte Underofficer, Kanoneer James May, men

nok saa meget for at komme til en klar Erkjendelse af Grunden til Skibets Forliis.

Krigsretsdommen er bekjendt for Tidsskriftets Læsere; den staaer udskreven iblandt Blandinger i Tidsskriftets 6te Hefte forrige Aargang.

Det er Formaalet med efterfølgende Linier ved et kort Uddrag af Krigsretsforhøret, efter Bladet »Times«, nærmere at belyse alle Forhold, som staae i Forbindelse med »Captain«s Forliis.

Krigsretten holdt sit første Møde ombord i Tredækkeren »Duke of Wellington« i Portsmouth Havn, den 27de September; den sluttede sine Møder den 8de October og bestod af følgende Medlemmer:

Præsident: Admiral Sir James Hope.

Assessorer: Vice-Admiral Yelverton.

Capitain Boys, Chef for Excellent.

» Hancock, Chef for Duke of Wellington.

» Rice, Chef for Asia.

» Commerell, Chef for Monarch.

» May, Chef for Northumberland.

» Goodenough, Chef for Minotaur.

» Brandreth, Chef for Lord Warden.

» Blake, royal mariners — Rettens Advokat (»judge Advocate«).

I Rettens første Møde blev der oplæst en Indberetning til Admiralitetet fra Admiral Sir Alexander Milne, Chef for Escadren, hvortil Taarnskibet »Captain« hørte, som i korte Træk gjengav Maaden, hvorpaa Escadren navigerede, samt en Indberetning til Admiralitetet og en skriftlig Forklaring til Retten fra den eneste overlevende Underofficer, Kanoneer James May.

Indberetningen til Admiralitetet fra Kanoneer James May lød i Korthed saaledes:

»Mine Herrer! Det er med Sorg, at jeg har at indberette til Deres Herligheder om H. M. Skib Captain's

totale Forlis omtrent Kl. 12 $\frac{1}{4}$ Natten imellem den 6te og 7de September. Skibet laa underdreiet over Styrbord, Seilføring 2rebet Store- og Fore-Mærsseil, Vinden vestlig, meget byget med Regn og svær Sø. Omtrent ved Midnat gik jeg ind i det agterste Taarn; imedens jeg var der, mærkede jeg en svær styrbords Overhaling, og umiddelbart derefter slog en svær Sø ind over Skibet og kæntrede det. Det laa kun 10 Minuter overkæntret, forinden det vendte Bunden i Veiret og sank.

Jeg selv, Capitain Burgoyne og nogle faa Matroser svømmede hen til Dampbarkassen, som drev med Bunden opefter. Kort efter kom Travailen i Nærheden af os, det lykkedes mig selv og nogle af Matroserne at komme op i Fartøiet, medens det ikke lykkedes for Chafen, Capitain Burgoyne, og de Øvrige. Med Travailen gjorde vi nu de yderste Anstrengelser for at redde dem, men forgjebes. Sø og Vind vare saa stærke, at det var umuligt at arbeide sig op imod dem og naae blot i Nærheden af Dampbarkassen, Fartøiet var efterhaanden omtrent fyldt, og vi bleve omsider nødsagede til at bære af og løbe bort for Veiret. Da vi bare af ind imod Land, som jeg vidste var i Læ af os, var der 19 Mand i Baaden, vi havde ingen Seil og kun 9 Aarer; een Mand blev skyllet overbord af en Styrtesø. Om Morgenen bedagede Veiret sig noget; omtrent ved Middagstid landede vi ved Cap Finisterre.«

Indberetningen er dateret Corcubion Bugt, den 8de September og stilet til Admiralitetssecretairen.

Denne Underofficeers senere skriftlige Forklaring til Retten er i alt Væsentligt overeensstemmende med ovennævnte Indberetning, idet den dog selvfølgelig er mere detailleret. Han bemærker i Slutningen af sin Forklaring for Retten, at Dampen var oppe i »Captain«, da Skibet sank, men at han er uvidende om, hvorvidt Maskinerne vare i Gang. Han synes at antage, at Grunden til Forliset maa tilskrives et Sammenstød af Omstændigheder,

og udtaler tillige, at Skibet var under for svær Seilføring.

Det fremgaaer endvidere af den mundtlige Forklaring, som der i Rettens første Møde afgaves, saavel af Kanoneren som af Flere af det reddede Mandskab, at der under den svære Byge, som forarsagede Skibets Forliis, af Chefen blev givet Ordre til at lade Mærseilene løbe og til at losse læ Mærseksjøder; men at ingen af disse Ordre blev udført, dog uden at der derfor angives nogen Grund. Artilleriet havde været forsvarligt surret, og Taarnene havde været tilbørligt forstøttede; under tidligere stormende Veir, hvor disse sidste ikke havde haft den nødvendige Forstøtning, havde de dreiet ved Skibets Bevægelser.

I Rettens følgende Møder blev der afæsket Forklaring af flere af Escadrens Skibschefer og Officerer. De afgivne Forklaringer gaae i Hovedsagen ud paa at constatere, at Escadrens øvrige Skibe Natten imellem den 6te og 7de September saagodtsom alle havde ført samme Seilføring som »Captain«, idet dog Seilene i Bygerne havde været nedfiredede. Man var i Escadren af den almindelige Mening, at »Captain«s Forliis skyldtes den svære Reisning i Forbindelse med det lavtliggende Dæk og Mangel paa den fornødne Stabilitet.

Enkelte af de Forklaringer, som der saaledes afgaves for Retten, ikke alene af Escadrens Officerer, men ogsaa af Andre, som bleve tilkaldte, turde det imidlertid have sin Interesse at fremstille mere detailleret.

Admiral Sir Alexander Milne, Chef for den samlede Middelhavs- og Canalescadre, hvortil Taarnskibet »Captain« hørte, forklarer saaledes i et af Rettens Møder:

»Jeg tog Commandoen over de samlede Escadrer den 17de August. Jeg havde modtaget særlige Ordre fra Admiralitetet til at give Indberetning om Skibene »Monarch«, »Captain« og »Hercules«. Jeg gjorde ved-

kommende Skibschefer bekjendte med, at jeg fra Tid til anden vilde gaae ombord i disse Skibe, medens vi vare tilsøes. Efter at have forladt Gibraltar den 19de August og indtil den 6te September havde vi lette og tildeels omløbende Vinde, der var derved ingen Leilighed til at prøve Skibene under Seil. Jeg var to Gange ombord i »Captain« og een Gang ombord i »Monarch« for at see Artilleriets Betjening. Tidligt om Morgenen den 6te September telegrapheredes fra Flagskibet (»Lord Warden«) til »Captain«, at jeg vilde komme der ombord Kl. 9½. Jeg lod Capitain Burgoyne forevise mig Skibet overalt. Da det friskede noget, gjordes der fra »Captain«, Kl. lidt før 1 Eftermiddag, Signal for Seilprøve imellem alle Escadrens Skibe. Kl. 1 var Escadren under Seil, Seilføringen var Underseil, Mærseil, Bramseil og Klyver; »Captain« havde Skorstenen nedfired for at sætte Stor-seilet. Seilprøven varede til Kl. 5 Eftermiddag. Under Prøven vendte Skibene 3 Gange imellem hinanden, nogle af dem hjergede Bramseilene, da det friskede senere paa Dagen; »Captain« hjergede Bramseilene Kl. 4.

Krængningsvinklen, som signaleredes fra Escadrens Skibe, medens Prøven varede, var følgende:

	Kl. 1.	Kl. 3.	Kl. 4.
Lord Warden	4°	6½°	4°
Captain	9½°	11°	11°
Bellerophon	9°	6½°	—
Inconstant	11°	14°	15½°
Warrior	5°	6°	5°
Bristol	10°	10°	7°
Minotaur	4°	4°	6°
Northumberland	5°	4°	5°
Monarch	6°	6°	9°
Agincourt	3°	3½°	3½°
Hercules	3°	7°	—

Jeg erindrer at have lagt Mærke til, at »Captain« flere Gange under Prøven krængede jævnt over til 12½°

å 14 , og at jeg bemærkede for Capitain Burgoyne, at det forundrede mig, hvor meget og hvor haardt der var skærpet ombord i hans Skib. Capitain Burgoyne svarede mig, at han i den Henseende kun opfyldte Capitain Coles' Ønsker, og, da jeg senere gjorde samme Bemærkning til denne Officeer, svarede han mig, at han ansaae denne Maade for den bedste for at knibe sig op til Luvart.

Omtrent Kl. 3 Eftermiddag befalede jeg Chefen at gjøre et af Taarnene klart. Forreste Taarn blev bemanded og gjort klart til Skud. Jeg gik ind i Taarnet sammen med Chefen, med min Flagcapitain og Flagadjutant samt Capitain Coles. Jeg befalede Kanonerne rettede imod »Lord Wardens» Vandlinie; dette Skib var dengang omtrent 7 Kabellængder i Læ af os og udfor Styrbords Boug. Paa den givne Ordre blev der svaret, at det var umuligt for Kanoncommandeurerne at faae Kanonerne til at bære, da man kun kunde see Skibets Orkandæk. Der blev derefter givet Ordre til at rette Taarnets Kanoner mod »Monarch's» Vandlinie — »Monarch» var i samme Afstand fra os og i samme Retning som »Lord Warden», men til Luvart af os; jeg fik da samme Svar, at Ordren ikke kunde udføres. Paa given Anledning fra min Side gjorde Capitain Coles den Bemærkning, at »Captain» ikke var bestemt til at slaaes under Seil og med en saa stor Krængningsvinkel som 10° , samt at Sigterne kun vare indrettede til 5° .

Da Taarnet blev dreiet med Portaabningerne mod Læ, og Kanonerne bleve satte i Borde, krængede Skibet pludseligt og synligt over. Da vi kom op paa Dækket, var læ Reling i Flugt med Vandet, Søen slog op imod Bougen, skyllede hen over Dækket og slog op om agterste Taarn i en Høide af 18" til 2'.

Paa en Bemærkning herover til Capitain Coles svarede denne mig, at han ikke ansaae nogen Fare for at være tilstede, end ikke, om Søen naaede op til Leideren fra Broen til Dækket; han yttrede dog som sin Over-

beviisning, at Artilleriet burde have været ført 2 til $2\frac{1}{2}$ ' høiere over Vandet. Jeg skal her tilføie, at jeg paa gjentagne Forespørgsler var kommen til fuld Erkjendelse om, at saavel Capitain Burgoyne som alle Skibets Officerer havde den fuldeste Fortrøstning til Skibets Godhed.

Jeg forlod »Captain« for at vende tilbage til Flagskibet »Lord Warden« Kl. $5\frac{1}{2}$ Eftm., efter at have givet Chefen Ordre til at heise Skorstenen og at connecte Skruerne for om nødvendigt at kunne bruge Maskinerne om Natten, da det var min Hensigt at staae ud fra Land under en let Seilføring. Escadren fik Ordre til at tage 2 Reb ind og til at være klar til at gjøre Brug af Maskinen, naar det behøvedes.

Naar jeg undtager Admiral Seymours Rapport over Skibet, har jeg ikke modtaget nogensomhelst Planer, Tegninger eller Papirer, der indeholde Oplysninger om Taarnskibet »Captain«s Egenskaber. Jeg er tillige uvidende om, hvorvidt Capitain Burgoyne har været i Besiddelse af saadanne Oplysninger m. m.

Forskjellen imellem Skibets Krængning med Artilleriet sat i Borde og med dette indhalet var omtrent 4° .

Det er endelig min Overbeviisning, at man maa søge Grunden til Skibets Forliis i den Omstændighed, at det i et bestemt Øieblik krængede over til en betydelig større Vinkel, end den jeg saae, da jeg var derombord, og at det, overkrænget med en Deel af sit læ Dæk under Vandet, blev slaaet af en svær Sø til Luvart. Jeg nærer ingenlunde Tvivl om, at, dersom »Captain« havde været i Besiddelse af den Stabilitet, som man med Rette bør fordre af et Skib af den Størrelse, saa vilde det have mistet Reisning og Seil, førend det vilde være gaaet rundt, ligesom det sikkert er uomtvisteligt, at et Skib, naar det er under Damp alene og gaaer op imod Søen, i Almindelighed vil være bedre stillet, end naar det holder gaaende under Seil. Dog kan et Skib, som er nødsaget til paa denne Maade at bryde en Flaade-

eller Escadre-Orden, ikke ansees for skikket til at høre med til en Flaade.»

Chefen for Flagskibet »Lord Warden«, Capitain Brandreth, tiltræder i det Hele den af Admiralen afgivne Forklaring og den heri udtalte Anskuelse; han erklærer som sin faste Overbeviisning, at »Captain« ikke vilde være forliist, dersom den havde haft Seilene beslaaet og for sin Maskine var gaaet op imod Sø og Vind.

Chefen for »Monarch«, Capitain Commerell, constaterer, at Capitain Burgoyne havde største Tillid til sit Skib; han er af den Mening, at torebede Mærseil var en for svær Seilføring, at der imidlertid ikke tidligere om Aftenen havde været nogen skjellig Grund tilstede for at beslaae Seilene og holde Skibet gaaende under Damp og derved bryde Flaadens Orden; ihvorvel han dog maa udtale, at Skibet under Damp alene upaatvivelig vilde have bjerget sig.

I Slutningen af Juli f. A. blev Taarnskibet »Captain« ifølge en tidligere indkommen Begjering fra dHr. Laird i Birkenhead, som havde bygget Skibet, krænget over i Flaadeleiet i Portsmouth for at gjøre forskjellige Stabilitetsberegninger støttede paa praktiske Forsøg. Overskibsbyggeren og Ingenieuren ved Orlogsværftet i Portsmouth, Hr. W. B. Robinson, giver i korte Træk Hovedresultaterne af Forsøgene, som ere blevne forestaaede af Marineingenieuren Hr. Barnes. Da disse Forsøgs Resultater i det Efterfølgende ville blive mere omstændelig behandlede ved den Forklaring, som Marinens nuværende Hovedconstructeur Hr. Barnaby afgav for Krigsretten, skal her blot nævnes, at man i Hovedsagen fandt, at Skibets Dæk vilde være i Vandfladen med 14° Krængning, at det vilde opnaae sin største Stabilitet ved omtrent 20° Krængning, og at det vilde miste al Stabilitet ved omtrent 40° Krængning. Da Taarnskibet »Captain« gik ud fra Portsmouth's Værft fuldt udrustet og provianteret

for en Besætning af 550 Mand, var det største Dyb-
gaaende for 24' 3",
agter 25' 9½".

Dækkets Høide over Vandet var
ved forreste Taarn 6' 4½",
ved agterste Taarn 6' 3½".

Der staaer endnu tilbage at omtale de Forklaringer for Krigsretten, som afgaves af Brødrene Laird (Firmaet Laird & Brothers i Birkenhead, som havde bygget Skibet), samt af to Marineingenieurer, hvoraf den Ene, Hr. Barnaby, i dette Øieblik er Marinens Hoved-Constructeur og Formand i Admiralitetets Constructionsraad, den Anden den forrige Flaade-Constructeur Hr. Reed, som gjen-nemgaaende har opponeret imod Skibets Bygning, og som vistnok forlod sin Stilling i Marinen for en stor Deel som en Følge af de Rivninger, »Captain«s Bygning fremkaldte.

Hr. William Laird udtaler: »Captain«s Dyb-gaaende efter Tegningernes Vandlinie var 22' 6" for og 23' 6" agter. Firmaet havde ikke tidligere bygget noget saa stort Skib af denne Art. For at bestemme Gravitetscentrets Beliggenhed havde der været anstillet Beregninger saavel i 1866 som i Januar og Februar Maaned 1870. Det maatte ansees for umuligt ved et Skib, der som det her omhandlede var saa aldeles afvigende fra den almindelige Art, at kunne komme til et selv nogenlunde nøiagtigt Resultat med Hensyn til Gravitetscentrets Beliggenhed, da den første Beregning blev anstillet i 1866, eller forinden Skibsbygningen var skredet noget længere frem. Ved den foreløbige Beregning, som kunde gøres, antog vi at kunne bestemme Gravitetscentret til at ligge 2' 6" under Vandlinien; efter den senere anstillede Beregning, hvori den virkelige Vægt af det anvendte Materiale indgik, fandtes Gravitetscentret at ligge imellem 2',76 og 3' under 25' Vandlinien. Vi antog tillige, at Skibet selv under svær Seilføring vel

ikke stadigt, men dog undtagelsesviis, vilde krænge over mere end 10° ; idet vi dog havde fuldstændig Tro paa, at det uden Fare kunde taale en større Overkrængning. Der blev ikke anstillet nogen Stabilitetsberegning for det Tilfælde, at Skibet skulde føre sit Dæk under Vandet, det antoges, at Stabiliteten vilde forøges endnu i nogen Tid, selv om Relingen var under Vandfladen. Vi antog, at Skibet var fuldstændig sikkert som Seilskib, og at Vindens Tryk paa Seilene kun vilde have tvunget Skibet over til en Krængningsvinkel af $9-10^{\circ}$. Jeg var ombord i «Captain» paa Reisen fra Holyhead til Portsmouth, og, ihvorvel vi kun vare under Damp, havde jeg dog al Grund til at blive bestyrket i min Tro til dets Stabilitet og dets Lethed til at reise sig med Søen ved den Erfaring, som indhøstedes under denne Seilads, hvor vi havde haardt Veir og høi Sø. Min Anskuelse i saa Henseende blev endydermere bestyrket ved de Indberetninger, der senere kom mig ihænde, om Skibets Stivhed under Seil fra Admiral Sir S. Robinson og Sir Thomas Symonds, og ved Breve fra Admiral Symonds til Capitainerne Commerell og Burgoyne. Jeg kan ikke antage, at Ansvarer for «Captain»s Construction og Bygning falder udelukkende paa Capitain Coles og vort Firma i Birkenhead. Admiralitetet bærer tillige Ansvarer, da Tegningerne og Specificationerne have været indsendte og forelagte Admiralitetet og ere derefter de facto blevne approberede, idet man er gaaet ind paa det gjorte Tilbud om Skibets Bygning.

Vi betragtede Tripod Systemet, der anvendt ombord i Taarnskibe tilsteder en betydelig større Skydningsfrihed end almindeligt, som svarende til Hensigten, hvad Reisningens Forstøtning angaaer. Jeg skal tilføie, at der ingen sammenlignende Vægtberegning imellem denne Slags Reisning og den almindelige har været udført, at det ikke antoges, at det lavtliggende Dæk nødvendigjorde nogen Formindskelse i Reisningens Høide eller

Førlighed, og endelig at det selvfølgelig var Captain Coles — som den praktisk uddannede Sømand — hvis Mening man i denne Retning særligt tog Hensyn til.

Det er første Gang, at jeg har seet Diagrammer nedlagte over «Captain»s Stabilitets-Curver^{*)}, og jeg nærer ikke nogen Tvivl om, at disse Beregninger ere udførte med den almindelige Omsigt og Dygtighed, som er betegnende for Admiralitetets Constructionsdepartement.

Jeg skal endnu tilføie, at jeg kun seer mig lidet istand til at anføre Noget, som kan have foraarsaget den større Krængning, som sporedes i «Captain» den Dag, Forliset fandt Sted, en Krængning, der saa meget overgik den tidligere under lignende Omstændigheder i Henseende til Vindens Styrke og den anvendte Seilføring. Det synes, som om hidtil ukjendte og særligt uheldige Forhold ere indtraadte og have foranlediget Skibets Tab.»

Hr. Henry Laird: Jeg har været ombord i «Captain» under to af de Dampprøver, som foretoges med Skibet. Jeg har gjort Reiser med det fra Liverpool til Portsmouth og har senere været ombord i det paa dets første Krydstogt i Mai Maaned.

Under Seiladsen fra Liverpool til Portsmouth havde «Captain» Slingringsbevægelser af 7 til 8° til hver Side, omtrent 8 Slingringer i Minutet, med bløde og magelige Bevægelser. Overreisen gjordes alene under Damp. Slingringsbevægelser observeredes under en vestlig Storm med Søen omtrent tværs.

Den 12te Mai, paa Skibets første Krydstogt, blev der givet Ordre til at holde gaaende under Seil alene, der var stiv Kuling og en urolig Sø. «Monarch» satte dobbelt rebede Mærseil, medens der ombord i «Captain» sattes tre rebet Store- og Fore-Mærseil, klos rebet Krydsseil og Forestængstagseil. Efter i nogle Timer at have

*) Resultaterne heraf omtales i den efterfølgende Forklaring af Hr. Barnaby.

været under denne Seilføring, blev der udstukket et Reb af Mærseilene og Klyveren sat, uden at Vindens Styrke, saavidt jeg kunde skjønne, var forringet.

Skibets stadige Krængning var den Dag omtrent 8°; under enkelte Omstændigheder i svære Overhalinger steg Krængningen til imellem 13° og 14°.

Den 13de Mai, i en rebet Mærseil Kuling, Seilføring: Fok, rebede Mærseil, Bramseil og Klyver, var Krængningen omtrent 7°. Under almindelige Omstændigheder med jævn Brise og alle Seil til var Krængningen omtrent 4°. Jeg antager, at »Captain« og »Monarch« omtrent stode eens med Hensyn til Krængningsspørgsmaalet; jeg antager ligeledes — saavidt mine Iagttagelser strække — at den Krængning, som Skibet dengang havde, er overeensstemmende med de Beregnings-Resultater, som man forud var kommen til ved Undersøgelser, udførte, da Skibet var færdigt. Jeg skal tilføie, at, da Skibet kom tilbage fra sit første Krydstogt — jeg havde været nødsaget til at forlade det under dette — modtog jeg Oplysninger, som godtgjorde, at »Captain«s Krængning under en Storm, som den samlede Flaade havde udstaaet, havde varieret imellem 9° og 13°. Vindens Styrke 9 à 10. »Captain«s Seilføring klosrebet Store-Mærseil og rebet Fok.

Skibet blev bygget i Overeensstemmelse med de approberede Tegninger i Henseende til Alt, hvad der angaaer Skroget, som og i andre Retninger. Hvor der ifølge Contracten kunde skee Forandringer, efterhaanden som Arbeidet skred frem, gjordes saadanne, som maatte ansees for hensigtsmæssige, paa Forslag af Capitain Coles og os, og approberede af Admiralitetet. Jeg troer ikke, det kan siges, at »Captain« har haft en for stor Seilkraft; det foreslaaede Seil-Areal var overeensstemmende med det Areal, som er almindeligt for fuldtriggede Pandserskibe, det antoges ikke nødvendigt at formindske Arealet som en Følge af det lavtliggende Dæk.

Jeg tror ikke, at Vindens Virkning under Orkan-dækket har haft nogen væsentlig Indflydelse paa Skibets Krængning, og jeg maa henholde mig til Hr. William Lairds Udtalelser om Grunden til Skibets Forliis.

Endnu bør jeg dog udtale, at de Taarnskibe, som vi tidligere havde bygget, vare af en ganske anden Art og af en Størrelse meget forskjellig fra «Captain»s, at der var megen Vanskelighed ved her paa Forhaand at bedømme Vægten af det Materiale, som maatte anvendes, og at denne Vægt, efterhaanden som Arbeidet skred frem, paa sine Steder viste sig at maatte forøges udover, hvad der var gjort Regning paa, som en Følge af de Erfaringer, man indhøstede, efterat de oprindelige Tegninger vare blevne approberede.»

Efter nu i det Foregaaende at have givet et Uddrag af Krigsretsforhandlingerne, som omfattede de Vidnesbyrd, der i denne Sag bleve afgivne af de Overlevende af «Captain»s Besætning, af Escadrens Chef og Officerer, og af Skibets Bygmestre, skulle vi gaae over til at forsøge paa at give et correct Billede af det Vidnesbyrd, som afgaves af to i denne Sag ved deres tekniske Uddannelse og omfattende Kundskaber særligt sagkyndige Mænd, nemlig Hr. Barnaby og den bekendte Hr. Reed, som i længere Tid har været ansat i Hr. Barnaby's nuværende Post, og som saa at sige er Skaber af Englands nye Søkrigsmateriel.

Hr. Barnaby udtaler sig saaledes: »DHr. Laird androg paa, at «Captain» maatte blive overkrænget, for at man nøiagtigen kunde bestemme Gravitetcentrets Beliggenhed ad Undersøgelsernes Vei. Centrets omtrentlige Beliggenhed maa være bleven bestemt af Constructeurerne ved de Beregninger, der foretoges samtidigt med Tegningernes Affattelse. Paa given Forespørgsel havde dHr. Laird under 15 August 1866 svaret Admiralitetet: »Vi have omhyggeligt undersøgt Gravitetcentrets og de forskjellige Vægtes Beliggenhed, og vi have ingen Grund

til at frygte for, at Skibet skulde komme til at mangle den fornødne Stabilitet. Vi skulle bemærke, at i det Tilfælde, at Skibet skulde blive lettere ved Forbrug af Kul, Proviant m. m., saa er Forholdet saaledes derombord, at Rummet imellem den dobbelte Bund kan fyldes med Vand eller Ballast.« Hr. Lairds Andragende om Skibets Overkrængning, som fandt Sted den 22de Juli 1870, var dateret 24de Februar samme Aar. Grunden til, at der hengik saa megen Tid, forinden det stillede Andragende blev opfyldt, er tildeels forklaret ved Admiralitetets Svar til Laird i Birkenhead, hvilket er dateret London d. 26de Februar. I denne Svarskrivelse hedder det saaledes: »De nødvendige Skridt ville blive gjorte for at undersøge Beliggenheden af Taarnskibet «Captain»s Gravitetscenter, saasnart Leiligheden tillader det, og da med godt Veirligt; men det kan ikke ansees for ønskeligt at foretage disse Prøver, forinden Skibets Dampprøve er tilendebragt, eller saalænge Veiret er saa ustadigt.»

Det vilde dengang have været nødvendigt at bringe »Captain« ind i Dokken (Steam-basin) og da afvente en rolig Dag for at foretage de nødvendige Undersøgelser; havde man nu bestemt sig hertil, saa vilde den absolute Følge heraf have været, at man var bleven nødsaget til at udsætte Dampprøven til et senere Tidspunct, Noget, som hverken Admiralitetet eller Marinens Hovedconstruc-teur maatte ansee for heldigt.

Ved de foretagne Undersøgelser fandtes Gravitetscentrets Beliggenhed i vertical Retning at være 2', 9 under Vandlinien, med et Middeldybgaende af 25' 0",5. Afstanden imellem Gravitetscentret og Metacentret var samtidigt 2',6. Beregningerne vare ikke færdige, og selv kjendte vi ikke Centrets Beliggenhed, førend den 23de August, medens Skibet som bekjendt forlod Havnen før sit tredie og sidste Prøvetogt den 4de August. Da Resultatet forelaa, saae vi ikke deri Noget, som kunde bringe os til at formode, at der kunde være Spørgsmaal

om Skibets mulige Kæntring, eller Noget, som stred imod de Resultater, hvortil de Officerer, som havde prøvet Skibet, vare komne.

Det Stabilitets-Diagram, som er blevet fremlagt for Retten, angiver Stabilitetens Størrelse under forskellige Krængningsvinkler, fra Skibet ligger paa ret Kjøl, indtil det er overkrænget 40° , hvor det fuldstændigt mister al Stabilitet. Beregningen er udført efter en for søgaaende Skibe ny og ualmindelig Methode. Det fremgaaer saaledes af de nu udførte Beregninger, at det Moment, med hvilket »Captain« modarbejder Krængningen, udtrykt i Fodtons, er følgende under forskellige Heldningsvinkler:

Ved 14° Krængning, hvor Dækket netop kommer i Vandfladen, vil Momentet være 5,700 Ft. Maximums Stabiliteten vil naaes ved 21° Krængning, hvor Momentet udtrykt i Fodtons, er 7,100 Ft. Ved 31° Krængning vil Momentet igjen være blevet 5,700 Ft., hvilket sidste ikke vil forsvinde fuldstændig, førend Krængningsvinklen er $54\frac{1}{2}^{\circ}$. Ved 40° Krængning er Momentet 3,600 Ft.

Under Krængningsvinkler mindre end 14° er Stabiliteten omtrent eensartet for Skibene »Monarch« og »Captain«; men som en Følge af »Monarchs« høie Sider vil dette Skibs Stabilitet ved 28° Krængning være omtrent dobbelt saa stor som ved 14° Krængning, medens »Captains« Stabilitet ved 28° Krængning kun er meget lidet større end med 14° .

Vi eie intet Skib, hvormed »Captain« kan sammenlignes. Det er et Forsøgsskib, tegnet med lave Sider, og det var bekjendt, at en af Fordelene ved denne Bygningsmaade var Rolighed under Skydning. — Capitain Coles forsvarede altid denne Sætning, idet han bestandig henviste til de amerikanske Monitorer, hvis Slingringsvinkel ikke overstiger 6° à 7° . Det var ligefrem umuligt at forudsige, i hvilken Grad man her vilde opnaae den samme Fordeel; Marinens Controleur ansaae Forsøget

for at være farligt uden dog at kunne forudsige, i hvilken Udstrækning; dog skal jeg strax hertil føie, at der var Ingen, der antog, at det kunde medføre Skibets Tab. Jeg har for mit eget Vedkommende flere Gange paapeget det U hensigtsmæssige eller snarere det Farefulde i at anbringe Reisning og Seil paa denne Art lavtliggende Skibe, uden at jeg dog ved disse Udtalelser havde »Captain« for Øie. Jeg udtalte denne Mening ved Behandlingen af Spørgsmaalet om Nedskæringen og Forandringen af vore ældre Skruelinieskibe til Taarnskibe, hvor Dækket kun vilde faae en Høide over Vandfladen af 3' 6". Da Spørgsmaalet om »Captain«s Bygning forelaa, udtalte jeg som min bestemte Mening, at intet Skib af den Art nogensinde var foreslaaet bygget, som ikke havde en mindst to Gange saa høi Skibsside. Mine Udtalelser tiltraadtes fuldkommen af Marinens daværende Hoved-constructeur, som optog dem og gjorde dem til sine i et Skrift, som han oplæste for »the institution of naval architects«.

Jeg gjorde ikke min Mening gjældende med Hensyn til Skibets Sødygtighed og Alt, hvad dermed staaer i Forbindelse, ligeoverfor Skibets Chef eller de Officerer, som vare kaldede til at prøve det, ligesaa lidt som overfor Captain Coles, da det ikke var muligt at lade Vindens Styrke, Bølgernes Høide eller andre Omstændigheder indgaae i Beregningen. Efterat Skibet var tabt, er man desværre først kommen til det endelige Resultat, som vel ligger Sandheden temmelig nær, ved at lade alle indtraadte Omstændigheder og alle fremkomne Oplysninger indgaae i Beregningen, da man jo maatte ønske og idetmindste forsøge paa at komme til en Erkjendelse af Grunden til Skibets Forliis. Jeg maa tilføie, at der ikke var nogensomhelst Grund til paa Forhaand at antage, at »Captain« under nogen Omstændigheder vilde kunne naae en Krængningsvinkel af 54° , hvor al Stabilitet mistedes, enten ved en directe Overhivning eller under

sine Slingringsbevægelser. At Skibet i Virkeligheden laa 2' dybere, end bestemt ved den afsluttede Contract, er allerede tidligere blevet fremført og beviist ved bestemte Data; men jeg skal hertil fremkomme med følgende oplysende Bemærkning: En Feil af 5 Procent i Vægt af Plader og Vinkeljern, som indgaae i Skibets Bygning, og som Jernfabrikanterne ikke regne for Noget, vil, naar denne Feil gaaer i en og samme Retning, hvilket i Almindelighed vil være Tilfældet, frembringe en Forskjel i et Krigsskibs Dybgaaende af 5", naar dette er bygget paa almindelig Maade. De Skibe, som ere blevne byggede af Marinens senest afgaaede Hovedconstructeur, afveg i deres virkelige Dybgaaende kun 1 à 2" fra det oprindelig ved Tegningerne bestemte Dybgaaende. Jeg skal endydermere oplyse, at Taarnskibet »Monarch«, da det var fuldt udrustet, netop laa paa det beregnede Dybgaaende, medens Transportskibene »Tamor« og »Orentes« — begge byggede efter samme Tegning, det ene hos dHr. Laird, det andet hos Hr. Samuda — afveg i deres Dybgaaende, da de vare udrustede, henholdsvis 2' 10½" og 2' 3¾" fra det Dybgaaende, der var bestemt ved den approberede Tegning, og som var 20'. Imellem »Warrior«s og »Blak prince«s Dybgaaende var der en Forskjel af 1'.

Hr. Laird gjorde os ikke bekendt med nogen Stabilitets-Beregning for Taarnskibet »Captain«. Vi bleve gjorte bekendte med Beliggenheden af Deplacementets Gravitetcenter og med Metacentrets Høide over dette, men ikke med Beliggenheden af Skibets Gravitetcenter, uden hvilken det ikke er muligt at komme til en nøiagtig Erkjendelse af Skibets Stivhed under Seil. Med Hensyn til Skibets Reisning og Seilareal skal jeg bemærke, at vi antog, at der her var foreslaaet et særdeles betydeligt Seilareal. Der var allerede dengang taget Bestemmelse for »Monarch«s og »Hercules«s Reisning m.m.; men Hr. Reed gav strax Ordre til at forøge

Skib vedrørende, underskrevet med Ordet »approberet«, er det altsaa skeet imod mine bestemte Befalinger. Ere Capitain Coles og dHr. Laird ikke ansvarlige for »Captain»s Bygning og Sødygtighed, saa veed jeg ingen Søofficeer eller Marineingenieur, som er det.

Ansaret for det Materiale, som anvendtes til Skibets Bygning og Arbeidets forsvarlige Udførelse, falder sikkerligen paa Controleuren; men udenfor dette særlige Punct betragter jeg ham fri for alt Ansvar, undtagen paa de Tider, hvor Capitain Coles var forhindret fra at være i Birkenhead; men, da det i slige Tilfælde ikke overdroges Controleuren, maa dennes Ansvar ogsaa da have været meget ringe. Jeg skal fremføre, at der ikke blev foretaget Noget under Bygningen af Skibet, som angik dets Charakter, undtagen med Capitain Coles' fuldstændige Vidende og Villie som en Følge af det Ansvar, der paahvilede ham; og at Controleuren negtede at paatage sig det Ansvar, som var forbundet med Skibets Opmaaling eller andet Eftersyn ved Modtagelsen, da det var færdigt til Aflevering, paa Grund af de Forandringer, der vare gjorte i Contracten; han negtede endog at ordne — under Admiralitetslordernes nærmere Approbation — Betalingen i Terminer, efterhaanden som Bygningen skred frem.

At jeg selv havde Mistillid til Skibets Sødygtighed, fremgaaer allerede deraf, at jeg tidligere bestandig androg paa, at Dækket burde ligge meget høiere over Vandet; og da Skibet var færdigt og udrustet, blev det øiensynligt for mig, at Vægtberegningerne vare unøjagtige. Jeg frygtede tillige for, at alle Opbygninger omkring Skorstenen vilde være udsatte for betydelige Havarier i stormende Veir; at indstrømmende Vandmasser derved kunde faae Adgang til Maskin- og Kjedelrum og have Skibets Forliis til Følge; at Skibet vilde have voldsomme Slingringsbevægelser, og at en Styrtseø til Luvart vilde kunne krænge det over saameget og paa

en saadan Maade, at det som en Følge af sin hele Construction vilde passere Maximum-Stabilitet Stillingen og derved kæntré; og endelig var jeg i Tvivl om, hvorvidt »Captain« i det Hele var i Besiddelse af den tiltagende Stabilitet, som Skibe med høitliggende Dæk ere i Besiddelse af, og som forebygger et Tilfælde, som det her nævnte.

Alle de her af mig anførte Grunde have imidlertid kun Hensyn til Skibets Sødygtighed i Fredstid. Med Hensyn til Skibet som Kampskib kan jeg ikke undlade at gjøre opmærksom paa den meget ringe Tro, jeg har til, at et Krigsskib, hvis Dæk kun er $6\frac{1}{2}$ ' over Vandfladen, og hvor alle Nedgange til Maskin- og Kjedelrum kun ere beskyttede ved en tynd Jernkasse, kan gaae i Kamp med Udsigt til efter denne at møde stormende Veir og svær Sø.

Disse Bemærkninger gjælder selvfølgelig ikke exceptionelle Skibe, hvor man er nødsaget til at gjøre et Compromis, men en første Classe Pandserfregat, som bør være istand til at udføre enhver forlangt Tjeneste. »Captain«s Reisning og Seilareal vare ubetinget for store, og jeg forstaaer ikke, hvorledes man har kunnet antage det muligt, at et Skib med et saa lavtliggende Dæk kunde bære en saadan Reisning. For at Prøverne under Seil kunde stille sig eens for Skibene »Captain«, »Monarch« og »Hercules«, forøgedes Seilarealet noget paa de to sidstnævnte Skibe.

Saasnart Efterretningen om »Captain«s Forliis kom hertil Landet, kom jeg til den Overbeviisning, at dette Skib var kæntrét under Seil. Ihvorvel jeg nu antager, efter hvad man senere ved de indkomne Oplysninger er kommen til Kundskab om, at »Captain« ikke vilde have kæntrét hiin stormfulde Nat den 6—7de September, dersom den ikke havde været under Seil, saa vilde dette Skibs Tab efter min faste Overbeviisning dog kun have været et Tidsspørgsmaal, og der foreligger Intet, som

berettiger til at troe, at der i den Maade, hvorpaa »Captain« blev navigeret — særlig den Nat da det forliste — var Noget, som vilde eller kunde have medført Tabet af noget andet af Escadrens Skibe.

Jeg skal gjøre opmærksom paa, at jeg gjentagne Gange har henvendt mig til Capitain Burgoyne for at henlede hans Opmærksomhed paa »Captain«s efter min Formening meget ringe Sødygtighed som en Følge af dens lavtliggende Dæk og dens svære Reisning, hvorom jeg allerede har udtalt mig for Retten.

Det er meget muligt, at nogle af de Forandringer, som foretoges, medens Skibet blev bygget, og som der fra vort Contoir ikke blev gjort Indsigelser imod, kunne have forøget Skibets Vægt og formindsket dets Stabilitet; saaledes for Exempel den tilbyggede Hytte og Bak, den forøgede Brede og Høide af Orkandækket; men det vilde paa den anden Side have været fuldstændig urigtigt i et Tilfælde som det foreliggende at bekæmpe og derefter forkaste de Planer og Forslag, der i saa Henseende indkom fra Capitain Coles og dHr. Laird, da slig en Fremgangsmaade fra vor Side vilde have været ligesaa lidt forenelig med dHr.s Ansvarlighed som med vor Uansvarlighed ligeoverfor hele Byggeforetagendet.

Jeg har selvfølgelig ikke havt Noget imod, at der i Portsmouth blev anstillet Krægningsforsøg for at komme til en klar Erkjendelse af »Captain«s Stabilitet og Belliggheden af dets Gravitetscenter; men jeg negter ikke, at det forundrer mig, at disse Forsøg ikke vare blevne anstillede i Birkenhead.

Efter hvad der nu foreligger, maa jeg antage, at man bør søge Aarsagen til »Captain«s Forlis ikke blot i dets alt berørte Mangel paa tilbørlig Stabilitet, men tillige i den sandsynlige Omstændighed, at Skibet har faaet en Styrtese ind til Luvart, som i Forbindelse med Vindens Tryk under Orkandækket har kærtret det. Der er desuden Grund til at antage, at Skibet den Nat, det for-

liste, har været uheldigere stillet end tidligere under lignende Forhold — Noget, som ligeledes er blevet anført af Hr. William Laird.

Endelig skal jeg udtale, at jeg ikke nærer mindste Tvivl om, at Admiralitetet ved at give Ordre til »Captain«s Bygning har givet efter for et ydre Tryk, som blandt Andet er kommet til Orde i Parlamentet ved stærkt udtalte Meninger til Forsvar for de af Capitain Coles fremsatte Anskuelser med Hensyn til fremtidige Pandserskibe.«

Som alt anført i Begyndelsen af denne Artikel har saavel Krigsretsdommen, som den samlede Rets Anskuelser om Grunden til Forliset og om hvem Ansvarer for Skibets Bygning paahviler, været meddeelt under Blandinger i dette Tidsskrifts sidste Aargang. Vi indskrænke os til at henvise dertil, idet vi ansee det for overflødigt atter her at nedskrive Krigsrettens Dom og de Conclusioner, som danne Afslutningen paa Krigsretsforhøret.

Seiladsen i det røde Hav.

(Efter en østerrigsk Søofficers Optegnelser).

Til Beseilingen af det røde Hav findes der talrige Lodser i Suez, og man kan i Almindelighed trygt stole paa dem, som anbefales af Agenterne for det derværende Lods-selskab.

Den arabiske Lods, vi benyttede, kunde altid med Bestemthed angive os vor Plads, saasnart vi flk Landet isigte paa den ene eller anden Kyst, og førte med megen Dygtighed Skibet tilankers i de forskjellige Havne, vi anløb.

De Erfaringer, vi have indhøstet, støtte sig til tre Reiser paa det røde Hav med en lille Skonnert og paa den ugunstigste Aarstid, saa at vi ofte maatte kæmpe med Modvind, hvoraf Følgen var, at vi, saa at sige med Loddet i Haanden og under Veiledning af en fortrinlig Lods, gjennepløiede Farvandet i alle Retninger.

De fleste Lægfolk og en stor Deel Sømænd betragte det røde Hav som et farligt Farvand; men man kan vist snarere sige, at Seiladsen der er trættende, end at den er forbunden med egentlig Fare. Vil man i Almindelighed bedømme denne Seilads, maa man for Seilskibenes Vedkommende skjelne mellem de to Tilfælde: om Skibet med rum Vind gjenneseiler det røde Hav for at gaa nordpaa eller sønderi, — eller om det krydser sig frem i den ene eller den anden Retning og skal anløbe de forskjellige Havne.

I det første Tilfælde er Seiladsen her ikke farligere end i ethvert andet Farvand; naturligviis under Forbehold af, at man støtter sig til paalidelige Observationer og iagttager den fornødne Forsigtighed ved Bestemmelsen af Coursen, især om Natten.

Enhver Skibsfører, der færdes her, vil bekræfte, at der lige fra Havets Nordende og indtil 20° N. B. strækker sig et ualmindeligt reent Farvand med en Brede af 120 til 180 Quartmiil og med en Middeldybde af 500 Favne. I dette Farvand ligger kun Revene »Brødrene«, paa 26° 22' N. B., og »Dedalus«, med et Fyr, paa 24° 56' N. B.

Den Søfarende maa imidlertid ikke betragte disse Rev som farlige; de tjene ham tværtimod til Veiledning, idet de ere en fortræffelig Control for Observationerne. Fra 20° N. B. og sønderefter indsverver Farvandet sig til 100, 80 og 60 Quartmiil, og netop paa dette Strøg bekræftede vore Jagttagelser — under et haardt Kryds med stiv Kuling af Sonden — at Lodsens havde fuldstændig Ret i sit Udsagn om, at der ikke var nogensomhelst Fare at frygte. De hyppige Lodninger udviste en jævn Dybde overalt, og alle Lodskuddene svarede fuldstændig til dem, der ere anførte paa Moresby's fortrinlige Kaart. Vor gamle dygtige Styrmand havde derfor fuldstændig Ret, naar han udtalte, at han ansaa Seiladsen i den umilde Østersø eller i den engelske Canal for langt farligere end i det røde Hav.

En heel anden Sag er det derimod, naar der er Tale om at anløbe de forskjellige Havne; thi, skal man nærme sig Kysten paa indtil 12 Quartmiil, bliver Seiladsen langt vanskeligere, endog farlig, og maa ledes med den allerstørste Forsigtighed.

Hvis man sammenligner disse Udtalelser med de Beretninger, der ere fremkomne fra Reisende, som have befaret det røde Hav paa arabiske »Barker«, og som derefter have erklæret det for overordentligt farligt, vil man betragte mig som Optimist, og dog er jeg det ingenlunde. Disse de Indfødtes Kystfarere undgaae nemlig saavidt muligt det aabne Hav og holde sig saa tæt, de kunne, inde under Landet, hvor de møde Øer, Klipper og Rev; hvorimod et ordenlig Søslib aldeles ingen Grund har til at komme Landet nærmere, end Sikkerheden byder.

Den gjenneemgaaende Frygt, der hersker, har medført, at Seilskibe, som træffe Modvind i Bab-el-Mandeb Strædet, i Almindelighed søge tilbage til Mokka og afvente Vindforandring, medens der Intetsomhelst vilde være i Veien for, at de krydsede Strædet igjennem.

Uden at gaae nøie ind paa Vindforholdene i det røde Hav, skal jeg give nogle Antydninger af, hvorledes Veiret stiller sig med Hensyn til Seiladsen i de forskjellige Aarstider: De allergunstigste Maaneder til at gennemseile Havet nordfra sønderefter ere Juni, Juli, August og September. Lodsens meddeelte os, at velseilende arabiske Barker paa denne Tid af Aaret tilbagelægge Veien fra Suez til Aden i 12 til 14 Dage.

Den fordeelagtigste Tid til at gaae fra Bab-el-Mandeb til Suez er fra September til Marts, idet man paa denne Deel af Aaret kan gjøre sikker Regning paa at træffe frisk Luft af Sønden, indtil paa Høiden af Djeddi.

Fra Djeddi til Dedalusrevene hersker der paa denne Aarstid vaxlende Sø- og Landvind; længere nordpaa møder man nordlig Vind, som med Fuld- og Nymaane afløses af nogle Dages frisk sydlig Kuling. Er et Seilskib nødsaget til at gennemseile det røde Hav paa den med Hensyn til Vindretningen ugunstige Aarstid, maa det gjøre Regning paa at bruge 32 til 40 Dage for at komme fra Suez til Aden, og 30 til 36 Dage for at naae fra Bab-el-Mandeb til Suez.

Ligesom de fremherskende nordlige Vinde i den nordlige Deel af Havet i Ny og Næ afløses af nogle Dages sydlig Vind, saaledes seer man i den sydlige Deel, ved Bab-el-Mandeb, Vintermaanedernes fremherskende sydlige Vinde med Fuld- og Nymaane blive afløste af nogle Dages nordlig Vind.

Som en ikke uvæsentlig Oplysning skal jeg anføre, at de Indfødte til enhver Tid paa Aaret med stor Omhu undgaae den afrikanske Kyst.

Saa vel ved egne lagttagelser som igjennem Udtalelser fra hjemmehørende Sømænd paa Stedet er jeg kommen til den Overbeviisning, at Vindens Retning i det røde Hav langt fra at være saa ubestemt som Mange antage, tværtimod nøie er knyttet til Monsonerne i det indiske Ocean.

Den eneste større Ulempe ved Seilskibes Fart paa det røde Hav bestaaer deri, at man under ugunstige Forhold kan spilde megen Tid ved at arbeide sig op til Suez igjennem den nordligste Deel, hvor der, undtagen ved Ny- og Fuldmaane, hersker nordlig Vind Aaret rundt.»

Svar paa en «Berigtigelse».

Fra Premierlieutenant S. Bojesen.

I Anledning af den i dette Tidsskrifts sidste Hefte fremkomne «Berigtigelse» skal jeg kun anmode min ærede Collega om at gennemlæse det hele Punctum Pag. 542, Linie 4, f. o., og han vil da vistnok indrømme mig, at der her ikke er anket over Forbindelsen mellem «Kjøbenhavns Søbefæstninger» indbyrdes, men over den indbyrdes Forbindelse mellem disse som et Hele og Ministeriet, Værftet etc., hvilket yderligere fremgaaer af Slutningen i bemeldte Passus, som siger: «og hvor (nemlig mellem dem alle) der dog med de alt tilstedeværende Elementer meget let vilde kunne tilveiebringes en fuldstændig indbyrdes Communication», — og heri er jo min ærede Collega, ialfald for den ene Combination, ganske enig med mig. Men just i dette «vil kunne tilveiebringes», og altsaa ikke «er tilveiebragt», ligger det Farlige og Uforsvarlige, og dertil kommer, at der endnu mangler saavel Mellem- som Endeled i den indbyrdes Forbindelse, og at den ikke er organiseret som et Hele; thi, før dette er Tilfældet, er den ikke tilveiebragt og vil ikke kunne staae sin maaskee hovedkulds Prøve i Praxis.

Til yderligere Forstaaelse skal jeg endnu stille følgende Spørgsmaal:

Hvorledes gaaer en Ordre fra Ministeriet til et Skib paa Rheden, og hvorledes gaaer en Melding eller Requisition til Værftet fra et saadant? Idet jeg forudsætter Søforternes telegraphiske Forbindelse bekjendt, hvorledes er da Forbindelsen mellem Qvintus og Værftet? Og endnu eet, der forekommer mig væsentligt, saameget meer, som Organisationen heraf meget let vil kunne tjene de militaire Formaal: hvorledes er Forbindelsen mellem Koffardskibe, saavel de paa Rheden liggende som forbiseilende, og Land? — Svarene ville belyse, om jeg ikke har havt Grund til at benytte Udtrykket «primitive».

Efterretninger for Søfarende.

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

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkaart-Archivet.

Januar—Februar.

Afsluttede den 4de Februar 1871.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmil.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde		Høide	Farve, Form	
England, Ø-Kyst	Nordsøen	Nyt Fyr paa Souter Pynt	B.	hvidt Blink hver $\frac{1}{7}$ Min.	electrisk Lys	1ste	i Fod 145	i Mil 5	N 54 58,2 V 1 21,7	i Fod 74	.....	} tændt i Januar 1871; begge Fyr i samme Taarn, det faste Fyr viser hvidt Lys fra N t. V til N $\frac{1}{2}$ Ø og rødt Lys herfra til N t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø.
		do.	F.	hvidt rødt	do.	..	125	
do.	Tynemouth	Forandring af Castle Yard Fyr	B.	rødt Blink hver Minut	..	..	150	..	N 55 1 V 1 25	..	.....	hidtil hvidt Blink.
do.	Humberfloden	Forandring ved Spurn Fyr	.....	.....	..	..	..	..	N 53 34,7 Ø 0 7,2	..	.....	den røde Lysstribе, der hidtil vistest fra det lave Fyr, vises nu fra det høie Fyr i samme Retning som hidtil.
Skotland, V-Kyst	Jura Sund	Forandring i Skervuile Fyr	B.	hver $\frac{1}{2}$ Min.	..	..	71	..	N 55 52,5 V 5 50	..	.....	hidtil Blink hvert Minut.
England, S-Kyst	Kanalen	rød Lysstribе fra Dunge-	.....	.....	..	..	..	..	N 50 54,8 Ø 0 58,3	..	.....	i Peiling fra SV t. V $\frac{1}{2}$ V til SV t. S $\frac{1}{2}$ S, derfra er Fyret formørket

Stat, Land	Beliggenhed	Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ko	Høide	Lys- vidde		Og Længde	Høide	Farve, Form	Anmærkninger.
								Orden	Fod					Mill	i Fod
Istrien	Adriaterhavet	Nyt Fyr paa Salvora Pynt	FB.	hvidt Blus hver Min.	Lds.	3die	108	4 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....
Madera	Atlantehavet	Nyt Fyr paa St. Lourenzo Pynt	B.	hvidt Blink hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	2den	333	6	N 32 43,2 V 16 39,5	40	.....	.....	paa Holmen Fora, ved Østenden af Madera
Vestindien	Cuba	Nyt Fyr ved Baracoa	F.	hvidt	Lds.	..	46	3	N 20 21,7 V 74 30,3	..	Jern- soile	.....	tændt 16 Decbr. 1870 for at vei- lede gennem det snævre Lob til Baracoa Havn.
Øen Perim	Bab el Mandeb Strædet	Forbedring af Perim Fyr	B.	Blink hver 4 Min.	Lds.	1ste	233	..	N 12 40,3 Ø 43 25	..	.....	.....	lyser nu 5 $\frac{1}{2}$ Mill.
Australien, S-Kyst	Victoria	Forandring af Port Albert Fyr	FB.	hvidt Blus hver 3 Min.	Lds.	4de	38	2 $\frac{1}{4}$	S 38 30 Ø 146 45	..	.....	.....	var hidtil et rødt Blusfyr.
Californiaen	Oregon	Nyt Fyr paa C. Blanco	F.	hvidt	Lds.	1ste	247	5 $\frac{1}{2}$	N 42 50,1 V 124 32,5	63	hvidt, Steen	.....	300 Alen fra Enden af Næsset.

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	Limfjorden	Dybden ved Høivande i	Tyborøn Kanal	8½ Fod	.....	paa Havrevlen	i Januar 1871.
do.	do.	do.	do.	9 -	.....	- Fjordgrunden	do.
do.	Kattegattet	Vrag ved	Anholt	.....	9 Favne	2 Mil NV t. V ½ V fra Anholt Sønderbjerg (N. Br. 56° 43½') (Ø. Lgd. 11° 19')	Mastetoppen over Vandet den 14 Januar 1871.
England	Kanalen	Ny Baake med 2 Balloner 50' høi	paa Dunge- ness	.....	.....	c. 600 Alen SØ ¼ Ø fra Fyrtaarnet	nær Høivandslinien paa Kysten, der her tiltager.
do.	Dee Floden	Flytning 9 Kbl. i NØ	af Chester Bar Tønde	}	}	for Grundene Chester Barre og Hoyle Sand	Misv. her i 1871 22¼° V.
do.	do.	Flytning 5 Kbl. i NØ	af NØ-Middel Patch Tønde				
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i Vt. S ½ S	af South Hoyle Tønde				
do.	do.	Nyrød Tønde	East Salis- bury				
Ægypten	Røde Hav	Feilagtig op- givet Grund	ved Moka	.....	.....	paa Østenden af Salisbury Sand	i Løbet til Dalpool Dyb.
				.....	.....	med Nordenden af Moka i VSV 8 Kvm.	Ved noiere Undersøgelse er denne Grund, der angaves som opdaget i Juli f. A., fundet at være en velbekendt Banke i samme Ret- ning fra Moka, men kun 3¼ Kvm. fra Byen.
Australien	Queensland	Nylig fundet Rev	Marsh Rev	i Vand- fladen	.....	ved C. Palmerston, S. Br. 21° 42,3 Ø. Lgd. 149° 48,3	Revet har en Udstrækning af 1 Kbl. i N og S.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1870.

1 Dec.

Ministeriet har bestemt, at Regnskabsførelsen ved Skibenes Maskin-Inventarium overgaaer til Mesteren ved Maskinværkstedet.

5 Dec.

Chefen for Orlogsværftet beordret at stille 6 af de Kanonchalupper, der ere udgaaede af Flaadens Tal, til offentlig Auction.

Allerh. tilladt Capitain N. Jacobsen at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Stanislaus Ordens 2den Classe.

Meddeelt Secondlieut. C. L. With 6 à 8 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.

7 Dec.

Den ved Allerh. Resol. af 7de f. M. allernaadigst givne Anordning, hvorved Constructions- og Reglerings-Commissionen ophæves og Værftscommissionen dannes, træder i Kraft fra Dags Dato.

Til at indtræde i Værftscommissionens 2den Afdeling beordres: Commandeurerne I. L. Gottlieb og C. W. Schönheyder, samt Capitainerne E. Duntzfelt, A. W. Schiwe og G. I. G. Mac-Dougall.

8 Dec.

De til Pandserbatterierne Lindormen og Rolf Krake designerede Besætninger beordrede at møde til Tjeneste i Batterierne den 9de dennes Kl. 9 Formiddag.

Batterierne forsynes, klargjøres og udlægges med

1870.

8 Dec. Commandoen heist, senest 48 Timer efter at Besætningerne ere mødte til Tjeneste.

Naar Batterierne efter de Cheferne tillagte Ordre ere retournerede hertil, inspiceres de af Flaadeinspecteuren og oplægges atter efter Regulativets Kategori I, Commandoen stryges efter Værftschefens nærmere Ordre, og Officerer og Mandskab tiltræde deres tidligere Tjeneste, men vedblive indtil videre at være designerede til Tjeneste i Skibene.

Efter at have indhentet Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over Capitain Skibsteds Generalrapport for Skonnerten Fylla har Ministeriet bestemt, at der anbringes Hylstere over Ratlinen i Kahytten.

Endvidere stilles til Observation ved Orlogsværftet:

1. Bougstroppernes Tilstand,
2. at Seilenes og Flagenes mindre gode Tilstand afhjælpes,
3. at man søger at finde Midler til en bedre Bevaring af Vandskindsklæderne,
4. at der medgives et større Antal Apparater til Contrahugning, og
5. at Fiskenettene gjøres noget stærkere.

9 Dec. Bestemt, at Formanden for Værftscommissionens 2den Afdeling fritages for anden Landtjeneste.

10 Dec. Ministeriet approberet Slædeaffutagen til den 24pds 50 Centners Riffelkanon.

12 Dec. Bestemt, at Constructions- og Reglerings-Commissionens Archiv overgaaer til Værftet som Archiv for Værftscommissionen, og at dette Archiv skal være tilgængeligt for Marinens Officerer i samme Udstrækning som hidtil Constructions- og Reglerings-Commissionens Archiv.

15 Dec. Ministeriet bestemt, at Listerne over hjemsendte Værnepligtige og andre lignende Lister, som fra Orlogsværftet tilstilles Udskrivningskredsene, fremtidig ville være at affatte særskilt for hver til vedkommende Ud-

1870.

skrivningskreds hørende Lægdsforstanderkreds, saaledes 15 Dec.
 at der paa samme Liste kun optages Mandskab af for-
 skjellige Lægder, forsaavidt disse henhøre under samme
 Lægdsforstanderkreds, og at der vil være at give det paa
 Hjemsendelseslisterne opførte Mandskab, for hvilket extra-
 ordinaire Indkaldelsesordrer medfølge, Vedtegning derom
 paa Listerne.

Allerh. anordnet: Secondlieut. af Flaadens Offi- 17 Dec.
 ceerscorps C. A. P. Schultz udnævnes til Premier-
 lieutenant, og Premierlieut. E. K. Moe meddeles 3
 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.

Beordret Sætatens Generalauditeur, Conferentsraad 21 Dec.
 Møllerup, Commandeurerne A. C. Schultz og C. W.
 Schönheyder samt Capitainerne E. Duntzfelt og
 A. B. Rothe at sammentræde i Commission under For-
 sæde af Conferentsraad Møllerup angaaende Udvidelse
 til Søværnet af det Landstinget forelagte Forslag til
 Straffelov for Hæren.

Allerh. Res. Maskinfabrikant W. Wain, D. M. og
 R.* udnævnes til Etatsraad med Rang i 3die Classe Nr. 9.

Fra den 1ste Januar 1871 indtræder Premierlieut. 22 Dec.
 C. A. P. Schultz i yngste Lønningsclasse for Premier-
 lieutenanter.

I Overensstemmelse med Loven om Søværnets
 Ordning af 24de April 1868 har Ministeriet resolveret:

Den 1ste Januar 1871 udtræder Commandeur R.
 C. M. Bruun og indtræder Commandeur G. F. W.
 Wrisberg som Medlem af Forfremmelsesraadet for
 Flaadens Officeerscorps.

Den 1ste Januar 1871 udtræder Capitain W. C. L.
 Jacobsen og indtræder Capitain P. I. C. Holbøll i
 Overmunderingscommissionen.

Fra s. D. fratræder Premierlieut. A. W. Bonnesen
 Tjenesten som 2den subalterne Officeer ved Søofficeers-
 skolen, i hvilken Tjeneste Premierlieut. H. G. S. Olrik
 ansættes, og fra s. D. tiltræder Premierlieut. F. L. C. M. V.

1870.

22 Dec. Wulff Tjenesten som 3die subalterne Officeer ved bemeldte Skole.

Fra s. D. tiltræder Premierlieut. A. W. Bonnesen og fratræder Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulff Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Fra s. D. designeres indtil videre Premierlieut. C. A. P. Schultz til eventuelt at gjøre Tjeneste i Pandserbatteriet Lindormen istedenfor Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulff.

Bestemt, at der af Lovtidende og Ministerialtidende, der udkommer fra 1ste Januar 1871, vil blive tilstillet efternævnte Autoriteter følgende Fri-Exemplarer:

	Lovtidende	Ministerialtidende.
Chefen for Søofficeerscorpset	1	»
Chefen for Orlogsværftet	2	»
Generalauditeuren for Søetaten	1	1
Søetatens combinerede Ret	1	1
Directeuren for Søkaartarchivet til Marinens Bibliothek	1	1
Chefen for Søofficeersskolen til Skolens Bibliothek	1	»
Overlodsens i Sjællands og Lollands Districter	1	»
Overlodsens i Jyllands og Fyens Districter	1	»

Fri-Exemplarerne blive at betragte som henhørende til Vedkommendes Archiv og at aflevere med dette; de udleveres gennem Postvæsenet, og senere Bopælsforandringer ville derfor være at opgive dette.

Meddeelt, at Marinens Bibliotheks Læsestue vil være lukket fra Fredagen den 23de dennes til Torsdagen den 5te Januar n. A., begge Dage inclusive.

24 Dec. Efter at have indhentet Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over Capitain Meldals

Generalrapport for Pandserbatteriet Lindormen, har Ministeriet bestemt:

1. at der anvendes alle Midler for saa forsvareligt som muligt at kunne lukke alle Aabninger i Dækket;
2. at Maskinskylligherne formindskes med omtrent $\frac{2}{3}$, og at de gives Ruder af tykt Glas, samt at Skylligherne over For-Banjerne, over Kahytten og over Messen lukkes og erstattes, saavidt muligt med Patentglas;
3. at der anbringes en let Bro fra Commandohuset til Skorstenen af Husets Brede og i samme Høide som de to Bestiklukafer, for at endeel af Mandskabet kan opholde sig her i haardt Veir;
4. at de 2 midtskibs Fartøier foreløbigt ikke medgives, at de 26 Fods Chalupper indrettes til at svinge indenbords, at der anbringes et let Hækfartøi, og at der, saafremt det ønskes, kan medgives en lille Jolle til Anbringelse paa Dækket, hvor det findes bekvemt;
5. at der anbringes et Rør fra Kjedlerne til Indsprøitningsrørene til Gjennemblæsning af varmt Vand, og at der gives særskilt Stopventil for hver Maskine;
6. at der anbringes et Rør fra Destillationsapparatet til Fyldning af de styrbords Vandkasser;
7. at der træffes Anstalter til at fastholde Jernbrikkerne til Kulkassernes Huller i Dækket;
8. at det midterste T-Jern paa Agterskoddet flyttes fra Skoddets Forside til dets Agterside;
9. at der fremtidigt medgives 8 Batterilanterner med Karethlys til Belysning af Taarnrummet;
10. at der gives saavel Kanontaarnet som Commandotaarnet en indvendig blød Beklædning, for at formindske Virkningen af Projectilernes Anslag;
11. at der tilveiebringes en friere Udsigt gennem Kighullerne i Commandotaarnet ved at gjøre større Udskæring paa deres indre Side;

1870.

24 Dec.

12. at der i Commandotaarnet anbringes et Axiometer paa Rattet og et Mundstykke paa det til Maskinrummet førende Talerør;
13. at Skyttetaarnet afskaffes, og at der paa dets Plads anbringes et Kooie, for at give Lys og Luft til den agterste Deel af Skibet;
14. at Master, Seil og Takkelage til Batteriet ikke længer opbevares paa Værftet;
15. at Reglementet for Skibenes Maling af 15 August 1865 forandres derhen, at der til Alt, hvad der males ovenfor Dækket paa Pandserbatterier og Kanonbaade, ligesom til Skroget, kun anvendes graa Farve;
16. at der for Lindormen reglementeres et Par korte Slæberbomme til at sætte løse ud, samt 2 Støtter til Anbringelse af Sidelanterner;
17. at der iblandt de Oplysninger, der tilstilles Skibscheferne, fremtidigt fra Constructionscontoiret leveres en Tegning af Skibets Middelspant, hvoraf Bygningsmaaden af Bunden kan sees;
18. at der for de Skibe, der ere armerede med lutter svære Kanoner (144 Ctnrs og derover) reglementeres en 3 eller 4pds Kanon til Brug ved Signal eller Varselsskud;
19. at der fremtidigt forsøges at overstryge Jernskibenes Bund med smeltet Talg i de Tilfælde, hvor dette kan skee, kort førend de skulle gaae tilsøes;
20. at Spørgsmaalet om en Anbringelse af et Compas saa høit tilveirs, at Jernet i Skibet kun faaer ringe Indflydelse paa det, eventuelt over Commandohuset, foranstaltes taget under Overveielse af den Embedsmand, hvem Tilsynet med Compasserne er overdraget;
21. at de væsentlige Mangler, der have viist sig ved de agterste Closetter, afhjælpes.

1870.

24 Dec.

Til Observation ved Orlogsværftet stilles:

at Ruffet over den agterste Nedgangsluge ikke er tæt;
at Glideren til Rorpinden har for stort Spillerum i
Culisserne, hvori den vandrer.

Commissionen har endvidere anseet det for at være
til Gavn, om der paa et passende Sted i Nærheden
af Skyttetaarnets nuværende Plads anbragtes et lille
Varpespil.

Ministeriet bestemt, at Overlærer Andresen paa
Grund af en Classes Inddragelse i Søetatens Drenges-
skoler opsiges til at fratæde Skolen ved Udgangen af
Marts Maaned 1871.

1871.

Ledigt Embede som Skibbygmester ved Orlogs- 3 Jan.
værftet.

Opslaaet d. 3die Januar, udløbet d. 21de Januar 1871.

Ansøgninger om dette Embede, med hvilket der er
forbundet en lovbestemt Gage af 1,400 Rd. aarlig, ville
være at indgive til Chefen for Orlogsværftet, hvor nær-
mere Oplysninger om Embedets Beskaffenhed meddeles.

Til den Uddannelsesskole for Reservelieutenanter, 5 Jan.
der i Henhold til Bestemmelserne i § 24 af Lov om
Søværnets Ordning af 24de April 1868 vil blive afholdt
paa Orlogsværftet, antaget følgende Elever: Skipperne
C. Paulsen og L. Larsen, samt Styrmandene I.
Laursen, H. C. Riber, V. M. Madvig, V. Møller,
H. C. Gommesen, J. D. Krogh, J. H. Thorn,
H. P. Schumann, O. V. V. Wahl, J. L. Vinsløv,
O. Christensen, C. C. F. Rønnow, H. L. Kruuse,
H. C. Christensen, O. O. Jans, L. H. Hillestrøm,
I. H. Langgaard og A. Rasmussen.

Eleverne beordret at melde sig til Chefen for Orlogs-
værftet den 16de Januar Kl. 12 Middag.

Til at forestaae denne Skole beordret Capitain
J. U. A. Holm og til at forrette Tjeneste ved Skolen
som Skoleofficerer Premierlieut. W. F. Koefoed og
S. Bojesen.

1871.

12 Jan.

Til den ene af de 2 Artilleri-Exerceerskoler for Søværnepligtige, der iaar ville blive oprettede, beordret Capitain A. W. Buchwald som Skoleforstander og Premierlieut. A. W. Bonnesen og H. P. Holm som Skoleofficerer; til den anden beordret Premierlieut. F. C. Irminger og O. W. Suenson som Skoleofficerer. Ovennævnte Officerer samt Premierlieut. T. Braëm og Secondlieut. C. F. Scheller, G. F. Holm, R. L. Hoffmann og J. T. Olsen beordrede til at gennemgaae den Specialskole, der i Vinter vil blive afholdt ved Søartilleriet.

Til at forestaae Specialskolen beordret Capitain J. U. A. Holm.

Skolen begynder den 16de dennes.

Ovennævnte Officerer fratræde deres nuhavende Tjeneste den 15de d. M.

17 Jan.

Premierlieut. C. A. P. Schultz beordret at gennemgaae den Specialskole, som afholdes ved Søartilleriet.

18 Jan.

Allerh. anordnet: Assistent i Orlogsværftets Con-toirer Carl Bjerring afskediges efter Ansøgning i Naade paa Grund af Svagelighed med Pension.

Allern. bifaldet, at der den 29de dennes tildeles efternævnte 21 Mand Hæderstegnet for 25 Aars god Tjeneste ved Sætaten:

Kanoneer i Artillericpst	Nr. 33	Jens Peter Jensen,
— - —	Nr. 41	Carl Vilhelm Madsen,
— - —	Nr. 42	Carl Gottlieb Frobenius,
Underkanoneer i —	Nr. 51	Jens Christian Petersen,
— - —	Nr. 53	Jacob Fr. Chr. Jacobsen,
— - —	Nr. 59	Fritz Krøner Rabe,
Smedeform. i Haandværkscorps. 1ste Afd.	Nr. 81	Johan Christian Rødtjer,
Skibbygger i 1. Cl. i 1. Afd.	Nr. 142	Ludvig August Emil Blichfeldt,
— - —	Nr. 145	Fritz Julius Schæffer,

Skibbygger i 1. Cl. i 1. Afd. Nr. 148	Lauritz August Fr. Blichfeldt,	18 Jan.
— — — Nr. 179	Christian Henrik Viggo Lous,	
— — — Nr. 182	Jacob Hansen Thelle,	
— — — Nr. 190	Eduard Hansen Klein,	
Smed i 1ste Classe — Nr. 217	Carl Lndvig Bigum,	
Snedker — — Nr. 285	Jens Peter Nimb,	
Seilmager — — Nr. 286	Carl Augustin. Behrens,	
Overbetjent i Justitsafd. Nr. 7	Hans Christopher Reuther,	
Underbetjent i — Nr. 14	Søren Mortensen,	
Brandmester i Værftscpst Nr. 1	Frederik Adam Blichfeldt,	
Skibbyggerformand i 1ste Afd. Nr. 75	Carl Emil Petersen og	
Kanoneer i Artillericorpset Nr. 28	Jens Christian Alsøe.	

Minist. Medd. Med dertil given allerhøieste Bemyndigelse skal der i den nuværende Artilleriafdeling i Officeerskolens ældste Classe afholdes et Forelæsningscursus i Skibbygningskunst for de Officerer af Flaaden, der ere indtraadte i den nævnte Afdeling. 21 Jan.

De, som maatte attraae at holde det paagjældende Foredrag, for hvilket der vil blive tilstaaet et Honorar af 600 Rd., kunne inden den 1ste n. M. indsende Ansøgning derom til Krigsministeriet.

Nærmere Oplysninger om de Fordringer, der stilles til den Paagjældende, som skal holde Foredraget, ville kunne erholdes ved Henvendelse til Officeerskolens Chef.

Ministeriet udfærdiget Bestalling for Skibsfører Jens Schantz som Lodsoldermand ved Randers Fjords Lodseri.

Approberet efternævnte Exerceerreglementer, nemlig: 26 Jan.
for Flaadens Skibe, for Kanonerne i Taarnene i Pandserbatteriet Rolf Krake og for den 24pds 50 Cntrs Riffelkanon i Slædeaffutage.

D'Hrr. Commandeur, Departementsdirecteur J. P. Schultz, R*. og D. M., Etatsraad, Contoirchef O. G. Korn, R*. og D. M. som Delegeret for Finantsministeriet, og Premierlieut., Tømmermester H. H. Kayser, R*.

1870.

- 26 Jan og D. M., Formand for Borgerrepræsentationen i Kjøbenhavn anmodes om at sammentræde i en Commission for at tage under Overveielse og eventuelt udarbeide Forslag til Indretningen af en Deel af Søkvæsthuset samt Opførelsen af Bygninger paa Søkvæsthusets Grund til Boliger for Søetatens faste Mandskab, med Oplysning om Bekostningen derved og Værdien i Handel og Vandel af den Deel af Nyboder, som derved vilde kunne rømmes.
- 31 Jan. Allerh. Resol. Undermester i Haandværkscorpsets 1ste Afdeling Nr. 23 Monrad Didrik Strøm udnævnt til Skibbygmester.
-

Om den franske Søkrigsførelse.

Af O. I.

Da Krigen udbrød i Midten af Juli 1870, syntes den franske Flaade at skulle komme til at spille en væsentlig Rolle i Fædrelandets Forsvar. Vel lovede Krigen mellem en Sømagt af første Rang og en Sømagt, der først i den allerseneste Tid har givet alvorlige Livstegn fra sig, ikke store interessante Begivenheder i aaben Sø; men den franske Flaade syntes dog ved sin afgjorte Overlegenhed kaldet til at give Krigen en heel anden Vending, end den fik.

For Enhver, som med lidt Opmærksomhed har fulgt den franske Marines Udvikling under det andet Keiserdømme, maa det staae klart, at de betydelige Pengesummer, der i en Aarrække ere anvendte paa den, ere givne ud i to Hovedøiemed, for det Første: at skabe en kraftig Pandserflaade til Kamp i aaben Sø, en Flaade, der til bestemte Tidspuncter har været anseet for stærk nok til at tage det op med England, og for det Andet: altid at have en mægtig Transportflaade liggende klar til at indskibe et større Troppcorps. Og er den Noget, der har været ligesom den franske Marines Specialitet, da er det sikkert Troppettransporter. Franske Flaader have med en sjelden Hurtighed opereret som Transportflaader. Hvem husker ikke Landgangen paa Krim, hvor en heel Armee blev overført og landsat paa et eneste

Døgn, ledet fornemmelig af Bouët-Willaumez og Trochu? Hvorledes skulde Vestmagterne have ført den orientalske Krig, om ikke netop Dampransportflaaderne havde localiseret den? Vare ikke Expeditionen til Mexico og Interventionen i Kirkestaten Mesterværker i den anførte Retning? Hvormeget havde ikke nu muligviis seet anderledes ud, om et Troppecorps, der dog ikke havde talt stort med ved Rhinen, strax var blevet indskibet og havde aabnet en ny Krigsskueplads, der kunde strække sig fra Kongeaen til Ruslands Kyster? En Krig med Tydskland har dog maattet være en Eventualitet, der i en Aarrække med Overlæg maa være bleven drøftet af den franske Krigsbestyrelse, og alle Kyndige ere enige i, at en Diversion mod Østersøkysten, der vilde fylde Tydsklands Hjerte med den største Ængstelse, vilde have været et mægtigt Våaben i Frankrigs Haand.

Hvorledes de nordiske Rigers politiske Stilling var bleven lige overfor Begivenheder af en saadan Natur, er vanskeligt at afgjøre, endog efter det Indblik, som Rigsdagens politiske Udvalg fik i Sagen; men man tør vel roligt paastaae, at der ikke for tohundrede Aar tilbage blev holdt skarpere Udkig efter den hollandske Admiral Opdams Flaade, der skulde undsætte Kjøbenhavn, end der blev seet ud efter de franske Skibe i Sommeren 1870. Deres Mission syntes den skjønneste af alle.

Dog selv om denne smukke og betydningsfulde Rolle skulde være bestemt til at blive den franske Flaade negtet, var der dog Ingen, der tvivlede om, at hvert eneste tydsk Flag skulde blive udslettet paa Søen, og at den Regjering, der til forskjellige Tidspuncter havde overrasket Verden ved at møde udrustet til Kamp med pansrede Batterier, riflede Kanoner og Mitrailleuser, vilde prøve Krigslykken mod en eller anden af Tydsklands faste Pladser. Og skulde endelig ogsaa saadanne Foretagender slaae feil, vilde ubetinget Alle som Een have anseet det som en fuldstændig Umulighed, at

Flaaden ikke med Udholdenhed og Taalmodighed havde taget tiltakke med at holde en samvittighedsfuld Blocade, en Gjerning, der, hvor utaknemmelig den er, og hvor lidet den i Almindelighed bliver paaskjønnet, dog føier de betydeligste materielle Tab til Krigens øvrige Onder. Hvor stort et Afbræk Handel og Vandel i hele Nordtydskland vilde have lidt ved en Blocade netop i Eftersommerens travle Tid, er uberegneligt, — det for- enede Dampskibsselskabs gode Udbytte og vore jyske Havnes Overfyldning paa den Tid tale kun et lille Ord med i denne Sag.

Dog Intet af dette skulde blive til Virkelighed. Den franske Flaades Virksomhed eller rettere dens Uvirksomhed er som en uhyggelig, omtaaget Drøm, man ikke Dagen efter ret vel kan gjøre sig Rede for. Hvad man for kort Tid siden vilde have forsvoret som fuld- stændig Urimeligt og Umuligt, det er skeet! Ingensteds have vi seet en blot nogenlunde antagelig Grund, hvor- for idetmindste Blocaden ikke blev holdt; thi, om saa 10 eller 20,000 Mand af Flaadens Besætning blev an- vendt til Paris's Forsvar og andensteds, saa var dog Overlegenheden tilsøes saa iøinefaldende, at Forstanden indtil videre maa staae aldeles stille, naar man spørger sig selv: hvorfor blev der ikke blokeret, og hvorfor gik Flaaden hjem fra Østersøen allerede i September?

Den franske Søkrigsførelse er imidlertid nu Histo- riens Eiendom, og indtil det Slør, der hviler over Ma- rinens Uvirksomhed, bliver løftet af høiere Autoriteter, maa man lade sig nøie med Beretninger, saa gode, som de kunne hentes fra de franske Kilder, der for Tiden staae os aabne. Naar Operationer ere udførte, eller rettere ikke udførte, lige for Ens Øine i Ens egne Farvande, saa er det en uundgaelig Følge af Sagernes Natur, at mangan Kjendsgjerning ikke gaaer tabt. Sammenholder man nu, hvad danske Øine have seet, med hvad franske Beretninger fortælle, og anvender man

lidt Kritik, kommer man vel ikke saa overmaade langt fra Sandheden i en Fremstilling af den franske Flaades Operationer i Østersøen.

Da Krigen udbrød, syntes det, trods de Reglementer og Kategorier, hvorefter Flaaden var oplagt, at have staaet mindre godt til med Marinens Krigsberedskab, og Marineministeren, Admiral Rigault de Genouilly, var aabenhjertig nok til at erklære, at han ikke var færdig, en Erklæring, der forekommer os lidt uforklarlig, naar man seer hen til, at det ikke var en Krig med en større Sømagt, der stod for Døren, men kun med en Magt, hvis Havne let kunde have været spærrede af en Flaade med en sex til otte tusind Mands Besætning.

Krigen havde allerede været erklæret i nogle Dage, inden det blev bestemt, hvem der skulde føre Commandoen over Flaaden. Først fortalte man, at Marineministeren selv vilde føre den; men, da det blev betydet ham, at han i saa Fald maatte give Afkald paa sin Portefeuille, blev Viceadmiral Grev Bouët-Willamez den 22de Juli udnævnt til Chef for Østersøflaaden og underrettet om, at den Flaadeafdeling, der vilde blive stillet til hans Raadighed, vilde komme til at bestaae af fjorten Panserskibe og et større Antal Corvetter og mindre Skibe, der vare nødvendige til Krigens Øiemed. En anden Flaade under Viceadmiral de la Ronçière le Noury, bestaaende af Flydebatterier, Kanonbaade og store Transportdampere med tredive tusind Mand Landgangstropper ombord under General Bourbaki skulde følge efter Hovedflaaden.

Dagen efter sin Udnævnelse heisede Viceadmiral Bouët-Willamez sit Flag ombord i Panserfregatten »Surveillante«, som laa i Cherbourg, hvor der var stor Mangel paa flere af de utallige Fornødenheder, der skulle til, forat en Flaade kan stikke i Søen. De to sidste Marinebestyrelser beskyldes almindelig forat have forsømt Cherbourg paa Brests og Toulons Bekostning.

Men, hvad der synes at have været det Værste, var, at Kjærnefolkene, Fiskerne under New-Foundland og Island, vare paa Fiskeri, hvorfor det, paa Grund af Frankrigs hele maritime Organisation, er troligt nok, at Besætningerne bleve mindre gode. Der blev imidlertid fra Marinepræfectens, Viceadmiral Rozes, Side arbejdet utrætteligt paa at bringe Skibene i Orden, og allerede den 24de Juli forlod Bouët-Willaumez Frankrigs Kyster med syv Panserskibe og en Aviso. Omendskjendt Skibene vare mangelfulde i deres Organisation og rimeligviis ogsaa mangelfulde i deres Udrustning, vare de dog ikke i saa høi en Grad slet udhalte, som Dagspressen har givet dem Skyld for. De havde i hvert Tilfælde et godt Artilleri inde og paa Plads; men, hvor utroligt det end lyder, saa lode de medgivne franske Kaart over vore Farvande meget tilbage at ønske, og, naar man derfor i franske Beretninger har læst om Vanskeligheder under Navigeringen, fremkaldte ved de upaalidelige danske Kaart, saa ere saadanne Paastande uden al Hjemmel, idet vore Søkaarts sjeldne Godhed er almindelig anerkjendt. Hvad der ogsaa manglede Flaaden, var dygtige Tolke. Franskmændene ere som bekjendt ikke stive i fremmede Sprog, og det er yderst sjeldent at træffe en fransk Søofficer, der kan ordentlig Engelsk; de danske Loders Sprogkundskaber staae heller ikke høit, og heraf fulgte idelige Misforstaaelser, der til sine Tider ligefrem satte de svære Skibe i Fare for at løbe paa Grund i vore krøblede Smaafarvande.

I sine første Instructioner havde Bouët-Willaumez faaet Ordre til at holde et aabent Øie med Rusland, og i en anden Ordre stod der blandt Andet: »I Tilfælde af Vanskeligheder med Rusland har Middelhavscadren Ordre at seile til Brest for at være halvveis mellem Strædet ved Gibraltar og Østersøen.« Med paaskjønnelsesværdig Iver gik Bouët-Willaumez, der havde faaet 200,000 frcs. med i rede Penge, saaledes tilsøes kun

to Dage efter at have modtaget sin Udnævnelse, i god Tro til Regjeringens sidste Løfte om snart at sende sex Panderskibe, fem Corvetter, Vædderskibet »Taureau« og det bekjendte store Casematskib »Rochambeau«, der var kjøbt i Nordamerika, men som nu efter at have ligget et Par Aar i Frankrig ikke var seilklart i rette Øieblik.

Dagen inden Afreisen havde Ministeren skrevet Følgende til Bouët-Willaumez: »De ville behage først at seile til Sundet og give »Thétis« Ordre til at gaae til Kjøbenhavn. Vend ved Nattetid om til Jahde og blokeer de tyske Skibe, som ligge der. Lad Contre-Admiral Dieudonné blive liggende der med en Division, medens De selv seiler til Østersøen med den anden Division.« Disse Instructioner paafulgte af adskillige feilagtige Beretninger om den tyske Søstyrke under Prinds Adalbert. Det var saaledes Admiralens første Bestemmelse, at han skulde rette sine Operationer mod Jahde, og i Haabet om at møde den tyske Pandserescadre i Søen og saaledes tvinge den til Slag, var der inden Afreisen med alle Skibschefer aftalt en Slagplan for dette Tilfælde. Den franske Admiral, der altid har været en varm Tilhænger af Vædderangreb, vilde med »Surveillante« søge at løbe den store tyske Pandserfregat »Wilhelm I.« isænk.

Den franske Flaadefdeling, der saaledes var gaaet i Søen, bestod af Pandserfregatterne:

Surveillante	}	Viceadmiralens Skib.							
Gauloise		Contreadmiralens Skib.							
Guyenne		hver paa 14 Kan., 1000 H. K. og 5700 Tons.							
Flandre									
Océan	12	—	950	—	—	7150	—		
Jeanne d'Arc	} 8			—	450	—	3400	—
Thétis									

og Avisoen »Cassard«. En anden Aviso »Jerôme Napoléon« fulgte Flaaden for at bringe Efterretning tilbage til Dunkerque, om man havde mødt den nordtyske

Pandserescadre paa Veien, eller om der var blevet taget Station i Helgolands Bugten. Strax udenfor Cherbourg formerede Flaaden Slagorden, og Alt blev gjort klart til at møde Fjenden.

Den 28de ankrede Bouët-Willaumez i Aalbæksbugten midt i en Linie mellem Frederikshavn og Skagen, omtrent sex Qvartmile af Land. Da han var ankommen hertil, mødte en Afsending, Linieskibscapitain Champeau, fra den franske Gesandt i Kjøbenhavn ombord hos Admiralen for at formaae ham til at seile til Østersøen. Man forestillede Admiralen, hvormegen Sympathi der i Danmark var for den franske Sag; man talte til ham, om hvor gavnligt et Indtryk Flaadens Ankomst vilde gjøre; man saae i Tankerne en dansk Hær og en dansk Flaade som Allierede og den uhyre Betydning af et fransk-dansk Corps, der vilde binde omtrent 200,000 Mand tyske Tropper; man ventede en Reisning mindst i Slesvig — kort sagt — man søgte at bringe Admiralen til at afvige fra sine udtrykkelige Ordre, og Enden paa Samtalen blev, at Bouët-Willaumez øieblikkelig telegrapherede til Paris om nye Ordre. Neppe var Telegrammet afsendt, førend Admiralen modtog en Depeche fra Paris, hvori Ministeren raadete ham til at vælge sig et Observationspunct, hvorfra han, under lagttagelse af Danmarks Neutralitet, kunde bevogte de fjendtlige Kyster og forsyne sine Skibe, men fremfor Alt holde Øie med Fjendens Bevægelser ved Jahde. Disse nye Ordre gjorde selvfølgelig ikke Admiralsens Stilling klar; tværtimod forviklede de den betydeligt, thi hvad skulde det sige at holde Øie baade med Jahde og Østersøen fra et bestemt Punct med syv Skibe? Bouët-Willaumez blev roligt liggende, afventende de Ordre, han havde udbedt sig, og blev ingenlunde reven ud af sin piinlige Stilling af Hr. de Cadore, der ombord i Hjuldamperen »Coligny« stødte til Flaaden.

Det er en bekjendt Sag, at Hr. de Cadore's Mission var at trække de skandinaviske Magter med ind i Striden, og denne Diplomat søgte derfor ogsaa af al Magt at formaae Admiralen til at gaae til Østersøen; men han fik det samme Svar som Hr. Champeau — at det var umuligt. Admiralen gik imidlertid tilsidst ind paa yderligere at vente paa Svar i Løbet af 48 Timer; naar der da ikke var kommet nye Ordre, vilde han efter sine første Instructioners Bydende gaae til Jahde-Bugten. »Coligny« med Hr. Cadore seilede til Kjøbenhavn.

Medens disse Underhandlinger dreves, fik Admiralen paalidelig Underretning om, at Taarnskibet »Arminius« og Træcorvetten »Elisabeth«, der havde forladt Kiel, vare i Storebelt. Forat opsnappe disse Skibe detacheredes »Thétis«, »Guyenne«, »Jeanne d'Arc« og »Cassard« Østen og Vesten om Læsø, hvorimod intet Skib lagdes paa Post ved Skagens Rev, og hjulpet mere af Upaa-passenhed fra den franske Flaades Side end af diset Veir slap »Arminius« rundt Skagen ned til Jahde, og »Elisabeth«, der paa saa smuk en Maade af en dansk Mand blev underrettet om den franske Flaades Nærværelse, løb tilbage til Kiel.

Endelig kom Hr. Champeau den 2den August ombord til Bouët-Willaumez med en Depeche, der gav ham Ordre at seile til Østersøen, hvorhen Flaaden saaledes begav sig. Forat foretage en Recognoscering og forat træffe Bestemmelse om det bedste Landingssted for de længselsfuldt ventede Landgangstropper, gjorde Flaaden, begunstiget af godt Veir, en første Runde langs Kysten til Kiel, Neustadt, Wismar og Rostock og efterat have taget Proviant ombord i Kjøgebugt videre til Svine-münde og Colberg. I en Depeche til Marineministeriet fremsatte Admiralen den Anskuelse, at Als var det bedste Sted til at gjøre Landgang; men ikke saasart var Indberetningen herom afsendt, førend han fra sin Regjering modtog følgende Meddelelse, dateret 7de August: »Der

er indtraadt alvorlige Begivenheder paa Grændsen. Armeen har lidt Nederlag, og det er Flaadens Pligt at opbyde Alt og ikke lade nogen Leilighed gaae tabt til at gjøre Fjenden det mest mulige Afbræk. Admiral Penhoët bliver i Cherbourg med sin Division. Admiral Fourichon seiler idag til Jahde med en Escadre. Jeg anbefaler Dem indstændig ikke at angribe aabne Byer, thi jo færre Operationer, der blive foretagne, jo mere kan hele Flaadens Opmærksomhed rettes mod at holde en streng Blocade af de tyske Havne. Kort sagt, Fædrelandet stoler med Tillid paa Flaadens Heltemod og Fædrelandskjærlighed.»

Der var altsaa ikke mere Tale om Tropper, ja ikke engang om de Skibe, der saa bestemt vare blevne lovede inden Afseilingen. Den tyske Søstyrke i Østersøen var af ingen eller kun forsvindende Betydning ligeoverfor den franske, men at angribe Hovedstationen Kiel udelukkende fra Søsiden var et overmaade vanskeligt Foretagende. Foruden Landbatterier var der Skibet »Reinhold«, der laa tilankers ved Fredriksort, klart til at sænkes paa et Øiebliks Varsel, og der var udlagt Torpedoer i Forbindelse med Forhindringer i Skikkelse af Bomme og Net. Med den Flaade, som den franske Admiral commanderede, vilde et Forsøg paa at forcere Kiel sikkert have viist sig høist uheldigt; dertil maatte han have Flydebatterier og Landgangstropper, og, som vi have seet, havde han hverken det Ene eller det Andet til sin Raadighed.

Efterat have modtaget den ovennævnte Depeche, dateret 7de August, bragte Chefen paa »Coligny« ham en anden, dateret den 6te, der befalede ham øieblikkelig at vende tilbage til Frankrig. Bouët-Willamez havde nu faaet nok af modsigende Ordre, og da han efter nok en Runde var vendt tilbage til Kjøgebugt, blev der nedsat en Commission, bestaaende af Contreadmiralen som Præsæs, Stabschefen, »Guyenne's« og »Thétis'«

Chefer og en Artilleriøverst forat udtale sig om, hvor man paa Kysten bedst kunde gjøre et Angreb. Den 12te August traadte Commissionen sammen ombord i Admiralskibet, og samme Dags Aften indleverede den følgende Erklæring til den Commanderende:

»Als. Det flakke Vand gjør det her umuligt at komme nærmere end omtrent 4,500 Alen — en Afstand, paa hvilken der ikke kan udrettes Meget paa Grund af Forternes ødelæggende Ild. Der kan Intet gøres uden Landgangstropper, saameget mere som Kysten efter al Rimelighed er oversaaet med undersøisk Forsvar, til hvis Ødelæggelse Flaaden mangler det Nødvendige.

Dyppel-Kappeln. Kan ikke naaes af vore Kanoner. Der er for lidt Vand. Kun pandsrede Kanonbaade kunne komme paa Skud.

Eckernförde. Det vil være en let Sag, men paa den anden Side unyttigt at ødelægge Batterierne.

Kiel. Hele Flaaden maa bringes i Ilden. Paa Grund af Forternes dominerende Stilling vil det heldige Udfald af en Artillerikamp være tvivlsomt. Stormcolonner ville lide meget; men, ere de stærke nok, ville Batterierne kunne tages, efter at de ere tilstrækkelig beskyt. Efterat Forterne ved Fredriksort ere blevne ødelagte, ville Skibene efter al Sandsynlighed være nødsagede til at trække sig tilbage. Da det Indre af Bugten er forsvaret af Torpedoer og Forhindringer, vil det være os næsten umuligt at komme derind, saa vi ville blive tvungne til at trække os tilbage uden nogetsomhelst Udbytte.

Neustadt. En aaben By med saa flakt Vand paa Bugten, at den franske Flaade ikke kan komme indenfor Skudvidde. Koffardimænd maae endog ligge tilankers et Stykke fra den saakaldte Havn. Det Samme holder Stik langs hele Kysten lige til Colberg, der er en stærk Fæstning, beleiret 1807, som man kan nærme sig paa 3,500 Alen. Førend Fjendtligheder begyndes, maa

man recognoscere, om ikke Husene paa Kysten og i Særdeleshed Casino skjule Batterier, i hvilket Tilfælde Angrebsplanen maa aldeles forandres.

Danzig. Fortet ved Indløbet til Havnen ligger indenfor vore Dæskkanoners Skudvidde, men kun paa omtrent 6000 Alens Afstand. Batterikanonerne kunne ikke gjøre den allerfjerneste Nytte.

Slutning. Kun Colberg og Danzig kunne angribes; men det ringe Indtryk, saadanne Angreb efter al Rimelighed ville gjøre, vil kun svække den franske Flaades »prestige«. Skal Fjenden tvinges til at holde Tropper paa denne Kyst, saa maae vi raade over en anseelig Landgangsstyrke.«

Dette Document blev forelagt alle Skibscheferne, og, skjøndt Admiralen anmodede dem alle om at gaae til Bunds i Sagen, fremkaldte det ikke en eneste Bemærkning. Det blev eenstemmigt bifaldet.

Skulde der gjøres Noget, blev der altsaa intet Andet tilovers end at forsøge et Angreb paa Colberg, hvortil Admiralen traf Foranstaltninger, da der pludselig indløb Efterretning om, at den tydske Flaade skulde have forladt Jahde for at løbe til Østersøen. Da Bouët-Willaumez ikke syntes, at det var usandsynligt, at Prinds Adalbert kunde have forladt Jahde, efter at have faaet Underretning om, at Admiral Fourichon var løbet ud fra Cherbourg, traf han strax Foranstaltninger til at møde Fjenden i paakommende Tilfælde og begav sig i den Hensigt med alle sine Skibe til Storebelt. Men den preussiske Flaade laa roligt i Jahde og blev tværtimod fra den 12te August blokeret af Admiral Fourichon med syv Panderskibe. Imidlertid erklærede Bouët-Willaumez de tydske Havne i Blocadetilstand.

Den franske Flaade blev nu deelt i to Divisioner, og den 16de August underrettede Bouët-Willaumez sin Regjering om, at Contreadmiral Diendonné med den ene Division holdt Blocaden fra Kiel til Arcona, medens han

selv observerede Kysten fra Stettin til Memel, paa samme Tid som der blev indberettet, at, da Flaaden væsentlig bestod af svære Skibe, kunde Samkvemmet mellem Byerne langs Kysten ved Hjælp af Smaaskibe ikke forhindres, saa at Blocaden blev mere nominel end virkelig.

Omtrent paa denne Tid tildrog der sig et Par i sig selv yderlig ubetydelige Episoder. »Jérôme Napoléon« kunde en Dag være kommen i Kast med en tydsk Aviso, der stak Næsen udenfor; men, da det franske Skib ikke havde nogetsomhelst Artilleri til at skyde forefter med, slap Fjenden uskadt ind i Hiddensee, hvor der laa nogle Kanonbaade skjulte. »Jeanne d'Arc« fik Ordre at passe paa disse Smaaskibe; men Chefen fandt snart ud af, at hans Skib hverken gjorde fra eller til. Som den lille hurtige »Grille« ærgrede den danske Blocadeescadre under sidste Krig ved engang imellem at løbe ud og nærme sig Skibene, for derefter at smutte ind igjen, saaledes fortrædigede det samme lille Skib ogsaa nu de franske Skibe. For at sikre sig mod natlige Angreb af Torpedobaade udkrævedes der den høieste Grad af Paapassenhed, og et saadant Angreb, der udførtes i Danzigerbugten, bidrog ikke lidet til at forøge den franske Admirals Uvillie mod den Opgave, der var stillet Flaaden. Admiralskibet laa nemlig Natten til den 30te August udfor Danzig, tilankers som altid, da en lille Orlogsdamper omtrent Klokken eet pludselig nærmede sig for fuld Fart. Der blev skudt efter den, da den blev seet itide, den svarede med Riffelkugler, og Fregatten »Thétis«, der havde Forpost den Nat, lettede og forfulgte Fjenden uden at indhente ham eller gjøre ham nogen Skade.

Tiden gik hen i Uvirksomhed, og Midten af September nærmede sig stærkt, uden at Flaaden i væsentlig Grad var bleven forstærket. Nogle enkelte store Skibe sendtes hjem, naar andre stødte til Flaaden; det om-

talte store Casematskib »Rochambeau« kom først til Helsingør den 6te September, og af og til blev der sendt nogle Avisoer til Østersøen. Veiret begyndte at blive lidt blæsende og køligt for Sydboerne; det var vanskeligt for Skibene at blive forsynede, hed det; man havde endog i Admiralskibet nogle høist mærkelige Forestillinger om vore Lisforhold, og disse Forestillinger lode sig ikke rokke; man var kommen for at slaaes og ikke for at blokere o. s. v., o. s. v., og da endelig Admiral Fourichon, der var bleven Marineminister, underrettede Bouët-Willamez om, at han havde forladt Helgolands Bugten, tænkte man paa Hjemreisen. I Midten af Maaneden fik Admiralen den længselsfuldt ventede Ordre til at gaae til Frankrig, og den 21de forlod den franske Flaade, bestaaende af syv Panderskibe og ni Corvetter og Avisoer, deels igjennem Sundet og deels igjennem Beltet, de danske Farvande for ikke oftere at lade sig see der. Franskmændene erklærede Blocaden for hævet — just ikke paa en for Danmark høflig Maade — og den 26de September kunde den lille velbekendte »Grille« løbe igjennem Sundet, op i Kattegattet og hjem igjen for at berette, at der ikke var en fransk Orlogsmænd i Farvandene, og at Søen til Skagen var aaben. Bladet var vendt: de ganske enkelte franske Handelsskibe, der laae i Østersøhavnene, havde større Betænkelse ved at gaae tilsøes, end de tyske Handelsskibe, der havde ophobet sig rundt omkring i de neutrale, isærdeleshed i de svenske Havne.

Saaledes endte dette sørgelige Søtogt med ingen militair Hæder, ingen Priser, ja ikke engang med Ret til Bevidstheden om, at man havde blokeret. Thi hvor utroligt det lyder, saa er det dog sandt, at den franske Flaade holdt en saa slet Blocade, at det Folk, der for kort siden tog mod en Throntale, hvori kun det stakels lille Grækenland maatte holde for, sikkert vilde have erklæret Blocaden for uoverensstemmende med

den saakaldte Folkeret, hvis det nu ikke engang havde den lille Svaghed at tage saare lempelig fat paa de Store. Havde det lille Danmark baade i sidste og næstsidste Krig baaret sig ad som Franskmændene, vilde sikkert Manchesterpolitiken have faaet et Udtryk i truende Noter. Men Franskmændene fik i 1870 Lov at holde en slet og ret Papirsblocade. Den ene Division af Flaaden blokerede (!) fra sin Ankerplads i Langelandsbeltet, medens den anden Division laa tilankers i Østersøen, efter Vind og Veirs Beskaffenhed. Sommerdage, i den gode Aarstid, laae Skibene som Regel samlede og ikke fordeelte paa Stationer udenfor Havnene; saa at sige ikke en eneste Nat var Flaaden under Damp, altid tilankers, og fik man et lidt nærmere Indblik i Stemninger og Tilstande ombord, ønskede man snart at blive Indtrykket qvit.

Om den franske Nordsøesflaades Virksomhed er der ligesaa Lidet at fortælle som om Østersøesflaadens. Viceadmiral Fourichon, der commanderede den, havde Ordre til at bevogte Elben, Weseren og Jahden med følgende Panderskibe:

Couronne	} 900 Hestekraft,	34	Kanoner,	5982	Tons.
Invincible		32	—	5524	—
Revanche	}	14	—	5711	—
Magnanime		14	—	5711	—
Valeureuse	} 1000 —	14	—	5711	—
Héroine		34	—	5711	—
Provence	}	34	—	5711	—
Atalante		8	—	3400	—

Yderligere hørte følgende Avisoer til denne Flaade: Decrès, Cosmao, Château Renard og Renard.

Den 9de August fik Flaaden tyske Kysten isigte, og, da Admiralen havde skaffet sig Vished om, at den tyske Pandserescadre laa i Jahde, deelte han Flaaden i to Divisioner under Contreadmiralerne Jauréguiberry

og Devoux for at krydse for Elb- og Wesermundingen, paa samme Tid som Jahde blev bevogtet.

Saa at sige det eneste Mærkelige, der foregik her, indtraf den 21de August, da hele Flaaden laa samlet udfør Jahdebugten. En lille nordtydsk Damper kom ud under Parlamentairflag, hvorfor Fourichon sendte sin Stabschef Baron Roussin og en anden Officeer ombord i den tydske Damper, hvis Chef forklarede, at Prindsen af Hessen var ombord og ønskede at tale med Admiralen for at aflevere et Brev fra General Vogel v. Falkenstein. Baron Roussin modtog Brevet, der var paa Tydsk, hvorfor det efter Franskmandenes Forlangende blev oversat paa Engelsk af den tydske Chef. Brevets Indhold var kort og godt en Fordring fra Vogel v. Falkenstein om, at de tydske Handelsskibe ikke paa nogen Maade skulde forulempes af den franske Flaade, med Tilføiende af, at de tydske Hære nu vare et godt Stykke inde i Frankrig og vilde tage Repræsalier.

Roussin, der havde Fuldmagt til at handle paa Admirals Vegne, svarede, at den franske Flaade ikke kunde øve nogen Indflydelse paa Begivenhedernes Gang iland; men at Retten til at blokere Havne og opbringe Handelsskibe var sikkert ved Tractater, som Preussen selv havde undertegnet. Brevet blev imidlertid overbragt Fourichon, der gav et afslaaende Svar, paa samme Tid som han anmodede den tydske Damper om snarest muligt at løbe hjem igjen.

Uheldigviis blev Veiret snart daarligt, det blev vanskeligt at forsyne Flaaden i rum Sø, og man hørte hele Tiden megen Tale om den farlige, aabne Kyst; skjønt Fregatterne kunde tage mod Veiret, maatte Kul- og Proviantskibene ofte holde det gaaende flere Dage, inden de kunde komme paa Siden, og flere af disse skulle være forliste. Priser blev der kun gjort faa af, og den 12te September bestemte Fourichon sig til at gaae til Cherbourg, hvor Yachten «l'Hirondelle», der

havde søgt nogle Dage efter Flaaden, stødte til den; »L'Hirondelle» bragte Efterretning om, at Keiseren havde ophørt at regjere, og at Admiralen var bleven udnævnt til Marineminister. Idet han forlod Flaaden, underrettede han Bouët-Willamez om, at han var gaaet hjem fra Nordsøen.

Fra dette Tidspunct, da Fourichon paa Grund af haardt Veir forlod sin Station, har ingen fransk Søstyrke opholdt sig i længere Tid i Helgolands Bugten. Af og til viste der sig nogle Skibe for hurtigt igjen at forlade Stationen; af og til hørte man Tale om Transportflaader med Landgangstropper, men der blev Intet af; Fyrene bleve tændte og slukkede, Sømærkerne udlagte og indtagne gjentagne Gange. Nogen effectiv Blocade blev der saaledes ikke holdt, hverken det ene eller det andet Sted. Sparsomt udsendes en enkelt Krydser Norden for England og i Skagerak, og ikke engang den tyske Regjerings bekjendte heldige Forsøg paa gjennem Krydsere at virke hemmende ind paa den franske Søhandel lige op ad de franske Kyster, ja, lige ud for Indseilingen til vigtige Havne, formaade i nogen væsentlig Grad at rive den franske Marine ud af sin Uvirksomhedstilstand.

Den franske Flaades Operationer have været ligesom lamslaede fra først til sidst, og det forekommer os retfærdigst at lade saavel den ene som den anden Regjering og de ledende Kræfter paa Søen hver bære sin Deel af et Ansvar, der sikkert vil komme til at hvile tungt paa den franske Marine i en Række af Aar. Der gives Begivenheder, som kun kunne afvaskes ved Strømme af Blod, inden Nationen igjen fatter Tillid til et Vaaben, der har svigtet saa dybt. I Alverdens Omdømme hviler Lissaslaget endnu centnertungt paa den italienske Marine; den franske Flaades Uvirksomhed i den sidste ulykkelige Krig vil ikke komme til at hvile lettere paa den franske. Fra Dynger af faldne Landsmænds og Fjenders Lig kan den franske Soldat løfte Hovedet i

Veiret og raabe: »Alt er tabt, undtagen Æren!« — men kan en lignende Følelse med Rette gennemstrømme Sømanden, naar Talen er om hans Virksomhed paa Havet?

Ligesom de franske Vaabens Uheld have været en Skuffelse for saa at sige hele Nationen, saaledes har den franske Marines Uvirksomhed ikke gjort et mindre dybt Indtryk paa Størstedelen af de danske Søofficerer. Den franske Regjering har altid med Velvillie tilladt danske Officerer at tjene paa dens Flaade; det var saaledes for hundrede Aar tilbage, det var saaledes i de allerseneste Aar, og det Indtryk, vore Officerer have faaet af deres Ophold ombord i de franske Krigsskibe, har ikke undladt at paatrykke vor egen Marine sit Stempel i flere, velbekjendte Retninger.

Vel var det som oftest ganske unge Officerer, der gik i fransk Søkrigstjeneste, undertiden for unge Officerer, der endnu ikke havde noget klart Begreb om Tjenestens Aand i deres egne Skibe, men den tidligere Eenstemmighed, der herskede i gennemgaaende at opstille den franske Marine som et følgeværdigt Mønster, havde et berettiget Krav paa Bifald. At den franske Tjeneste blev foretrukken for den engelske, var en ganske naturlig Følge af Forholdene: Stillingen i et fransk Skib var langt behageligere og ulige mindre kostbar end i et engelsk; Franskmandens høflige Imødekommen maatte tiltale de Fleste langt mere end John Bulls Kulde; Æreslegionen og glimrende Anbefalinger sade løst i Frankrig; hvad kunde man derimod vente af den Art i England? — en Lap Papir med Attest for at: »Mr. N. N. has acted with sobriety!« Kom dertil den Sympathi, der bandt Frankrig og Danmark sammen, saa er det let at see, til hvilken Side af Canalen man reiste, saameget mere som Frankrig til sine Tider ligefrem har paaskjønnet de unge danske Søofficerers Dygtighed. England havde f. Ex. sikkert aldrig gjort os den Ære

at spørge, hvorledes vi bare os ad med at opdrage saa flinke, unge Folk.

Den stærke franske Strømning, der tidligere har paavirket vor Marine, vi troe til dens Gavn, har imidlertid i den seneste Tid faaet sin Modvægt, og som vi troe, ogsaa til vor Marines Gavn. Da Krigen 1864 endte, inden Rigsdagen havde forøget Øvelsescontoen, saa det sort ud for de unge Officerer, og en halv Snees Stykker af dem satte paa engang Coursen til Frankrig; flere fulgte senere efter. Da de kom hjem, vil Enhver, der er gaaet lidt tilbunds i Anskuelserne, indrømme, at der langtfra var Eenstemmighed i at rose de franske maritime Forhold. Enthusiaster findes der Gud skee Lov altid nogle af; »er der ingen Opposition, maa man købe den,« sagde en berømt engelsk Statsmand; her blev den kjøbt for et fleeraarigt Ophold blandt elskværdige Mennesker under henrivende Himmelsstrøg og mere storartede Forhold, end vi ere vant til, og for den Priis kan den varmtførende Yngling særdeles vel være bekendt at give Kjøb. Der var imidlertid meget faa Enthusiaster, og ved at gjøre sig fortrolig med de forskjellige Udtalelser, kom man til den bestemte Erkjendelse, at der efterhaanden var indtraadt en stor Forandring: det var ikke længere derovre som tidligere, som i Seilskibenes Tid; der var noget Raaddent ved det Hele; det var ikke et blot ungdommeligt Mundheld hos de unge franske Officerer, naar de sagde: »je navigue pour mon tailleur!« og det er heller ikke nogen Overdrivelse eller Overvurdering af egne Kræfter, der har bragt flere af de Hjemkomne til i deres Skuffelse at udbryde: »Franskmændene kunne lære mere hos os, end vi hos dem!« — dog sige Saadant høit, det kunde man ikke for knap et Aar siden! Følgen af at sende et saa stort Antal Officerer til Frankrig paa engang var, at flere af disse tilbragte en altfor stor Deel af deres Tid ombord i Transporter uden nogensomhelst militair Organisation,

ja ikke engang med en Seilbeslaaningsrulle! Og man lærer mindst ligesaa godt her hjemme at haandtere Skibe. Det var Escadreøvelse, de skulde finde i den større Marine; men kun de Færreste fik nogen Øvelse af den Slags.

At kaste Vrag paa alt Fransk vilde være en Latterlighed og en fuldstændig Miskjendelse af alt Godt, den danske Marine har faaet fra den Kant; men vi frygte meget for, at der i Frankrigs Marine er skeet et Omslag, og at Dampen, der saa let, naar den misforstaaes af Søofficeren, kan berøve ham det Sømandspræg, der giver Standen sit bedste Stempel, har havt sin store Andeel i Mangler, som de seneste Begivenheder umulig have kunnet skjule. Det er den Aand, som gaaer igjennem en Marine, der er mere værd end Reglementer og Regulativer, og efter Alt, hvad man hører, og efter Alt, hvad man seer, er Aanden i den franske Marine ikke skikket til at stilles op som Exempel. Der er ikke Alvor nok, ikke Disciplin nok, ikke Pligtfølelse nok, og fremfor Alt ikke den gjennemgaaende Interesse for Sømandskaldet som saadant, af hvilken den danske Marines Personel kan rose sig uden at beskyldes for Selvroes. Hvilke storartede Resultater bragte ikke Amerikanernes ægte Sømandsaand for faa Aar tilbage? Der er Skallen ikke behagelig, men Kjærnen maa være saa god, at det vel var Forsøget værd, om danske Søofficerer kunde komme til at smage den.

Dog, det bedste Resultat, Enhver kan bringe hjem med sig, er vel det, at »det staaer godt til hjemmel« og gjennem store Nationers Ødelæggelse ved den fælles Fjende straalere det heltmodige Forsvar af de sammen-skudte Gruushobe paa Dybbølbjerg, Danmarks Humaita, som den klareste Stjerne. Begivenhederne i 1866 og 1870—71 have fyldt Alverden mere end tidligere med Anerkjendelse af, hvad vor lille Nationalitet var istand

til at stille op til Selvforsvar, og, kommer der efterhaanden mere Ro i Betragtningen af den sidste Krig, vil man sikkert see opstillet Sammenligninger mellem, hvad vor lille, gode Marine præsterede i 1864 og hvad den franske Flaade præsterede 1870 med et saa stort Apparat som til sine Tider mere end fjorten svære Pandserskibe og ligesaa mange Corvetter og Avisoer, der i en ganske kort Tid bleve anvendte til at indeslutte den lille tyske Flaade og til — ikke at blokere!

Vort Signalvæsen.

Af Premierlieutenant S. Bojesen.

I et tidligere Hefte af »Tidsskrift for Søvæsen« har jeg søgt at fremstille Nødvendigheden for vort Forsvar af en let og forgrenet telegraphisk Communication. — At fremme denne saavel tillands og tilsøes som mellem Landet og Vandet er et af vor Tids vigtigste Formaal, som man ufortrødent arbejder paa overalt.

Har man tilsøes de optiske Telegraphmidler, Signalerne, at virke med, saa har man iland Telegraphtraadene; kun maa man erindre, at, vare vi paa Søen i Forhaanden før Telegraphens Opfindelse, saa ere vi siden den Tid blevne staaende og altsaa relativt gaaede stærkt tilbage.

Der ligger derfor, synes mig, en stærk Opfordring for os, saalænge ingen nye og bedre Midler ere opfundne, til saa meget som muligt at fuldkommengjøre vort hele Signalvæsen, idet vi erindre, at det ifølge sit Princip sjeldent er anvendeligt paa Afstande, større end en Miil, at dets Anvendelse meget let, f. Ex. i Mørke og Taage, end mere begrændses, og endelig, at en Miil i vore Dage er en heel Deel mindre end en Miil i gamle Dage, hvad enten paa Søen eller paa Landjorden.

Man har derfor i andre Lande efterhaanden gjort endeel for at lette Signaleringen; men herhjemme ere vi i denne Retning forblevne conservative. Det gaaer

den Dag idag, som det gik for femten Aar siden, og maaskee som det gik for meget længere tilbage i Tiden. Det er for om muligt at virke hen til en Forandring heri, at jeg skal berøre Signalvæsenet i det Hele og dertil gjøre nogle mindre Forslag i Retning af, hvad jeg har seet med Held anvendt i Udlandet. — Disse kunne maaskee synes ubetydelige og ere det vel ogsaa hver for sig; men, naar de række hinanden Haanden, ville de nok ved fælles Hjælp gjøre vort Signalvæsen mere tidsvarende, end det kan kaldes for Øieblikket.

Signalerne »fra ombord« kunne indeles i følgende 4 Kategorier, nemlig:

- 1) Signaler mellem Orlogs- og Handelsskibe.
- 2) do. — Orlogsskibe indbyrdes.
- 3) do. — Skibe og deres Folk og Fartøier.
- 4) do. — Skibe og Land.

I alle fire Tilfælde vil Hurtighed og Præcision, saavel ved Aflæsningen af tilsendte Signaler som ved Afsendelsen af Svar, Ordre ell. desl. altid være af Vigtighed, undertiden, som f. Ex. i Krigstilfælde, af største Betydning, ja, ofte vil Muligheden af Signalering i det Hele taget være betinget heraf.

Vi ville da tage hvert af de ovennævnte fire Tilfælde for sig og see, hvad Mangler der kunne være at afhjælpe.

I. Til Brug mellem Orlogs- og Handelsskibe af alle Nationer og for Handelsskibene indbyrdes er der omsider i 1866 af de fleste Sømagter, os selv iberegnet, blevet vedtaget et »internationalt Signalsystem«. Skjøndt det endnu ikke gennemgaaende afbenyttes, saa fortrænger det dog meer og meer det gamle »Marryatske System«, som kun gammel Vane og tildeels gamle Flag endnu holde paa. Enhver, som har taget den nye Signalebog i Haanden, vil have seet, at Systemet er saare simpelt; men, da det samtidigt er udvidet til at gjælde for de forskjellige Tilfælde, vor Tid fordrer, ud-

kræves dog et ganske godt Kjendskab til Bogen i det Hele for at kunne afbenytte den nogenlunde hurtigt; der er nemlig baade Signaler med Semaphorer, Afstands-Signaler og Baads-Signaler, samt Signaler med Flag. Overeensstemmende hermed er Bogen inddeelt i 3 Dele, der skarpt adskilles med Hensyn til Brugen. Jeg mener derfor, at Snittet af hver af disse Dele til Lettelse ved Afbenyttelsen skulde have sin Farve, og at den Deel, hvor den alfabetske Orden følges, burde have Udsnit i Marginen med Alfabets Bogstaver paatrykte, i Lighed med, hvad der bruges i Protokoller, Ordbøger o. L., som man jævnligt benytter og derfor ikke vil spille sin Tid med at staae og blade frem og tilbage i. — Enhver Sømand veed, hvor knapt Tiden kan være tilmaalt for Af læsning eller Af sending af Signaler — jeg har ialtfald oftere været Vidne til, at saavel Koffardiskibe indbyrdes som Koffardiskibe til Orlogsskibe have heist Signaler, som man enten slet ikke fik aflæst, eller, efter megen Søgen og Bladen, fik aflæst saa seent, at den Signalerende alt var udenfor Signalafstand, naar det var lykkedes. Grunden hertil er blandt Andet ogsaa, at Signalbogen ikke ligger paa et bestemt Sted, lige ved Haanden, og at som oftest Ingen, naar den endelig findes, har den nødvendige Øvelse i dens hurtige Afbenyttelse, hvilket vistnok for en Deel ligger i, at den med sin nuværende Ordning, som ovenanført, ikke er let at finde sig tilrette i.

Jeg skal endnu anføre, at Bogen indeholder et stort Antal Flag at skjelne imellem, ikke alene de, der ere fælles for Handelsskibene — disse ere altid de samme og kunne efterhaanden læres udenad — men hver Nations Orlogsskibe kunne tillige og ville vel som oftest bruge deres egen Marines Signalflag. Maa Af læsningen derfor altid tage nogen Tid, burde man saavidt mulig raade Bod herpaa ved at afhjælpe ovennævnte Mangler. Endelig burde man paa hver Vagt i hvert Skib

have Folk, der vare oplærte til og øvede i Signalering. Men dette Sidste skal jeg senere komme tilbage til.

II. Til Signaler mellem vore Orlogsskibe indbyrdes have vi vor reglementerede Signalbog. Systemet er meget let og hensigtsmæssigt, kun vilde Bogen vinde ikke lidet ved lignende Foranstaltninger som de ovenfor foreslaaede. — Hvad her fuldstændig mangler er, om jeg saa maa sige, de »forberedende Øvelser«, der ere Forløbere for al Exercice. Det er saaledes med den nuværende Assistance en vanskelig Opgave for Signal-officeren, især i de første Dages Travlhed efter Udlægningen, at bringe Alt, Signaleringen vedkommende, i Orden, at tegne nye Flag ind i begge Signalbøger, at ordne Flagene i Flagkisterne, faae ommalet dem, der stamme fra sidste Sætour, og bringe Telegraphen i Orden, Alt samtidig med at lære de aldeles ukjendte Flagmænd idetmindste at kjende Flagene — jeg vil ikke tale om at kjende Signalsystemet, Med andre Ord: Signaleringen, blot med vort eget System, er lovlig vanskeliggjort og aldrig meer end i de første Dage, hvor den maa være frodigst, i Særdeleshed naar det er en Escadre, der lægger ud, men dog ogsaa med enkelt Skib, naar der, som jeg haaber inden altfor lang Tid, bliver oprettet en telegraphisk Forbindelse imellem Skibe paa Rheden, Marineministeriet og Værftschefen, som den i Havnen commanderende Admiral, til hvem man ad denne Vei kunde afgive alle de især i Begyndelsen nødvendige Meldinger, Requisitioner, Forespørgsler og desl.

Jeg skal endelig endnu berøre vore nedarvede Flagkister, der jo ogsaa anvendes til Telegraphkister. Især som saadanne have de med Held trodset vor Tids reformatoriske Bestræbelser og fortjene derfor den fremragende Plads, de indtage i Værftets Antiquitets-Samling; men, naar den Tid endelig engang kommer, at de maae gaae til »Magasinet for casseret Gods«, saa troer jeg

nok, at en langt bedre, skjønt ingenlunde ny Construction kunde findes. Telegraphapparatet maa indrettes til øieblikkelig Brug og altid staae klart, fra det Øieblik Commandoen heises, hvorved endnu een Betingelse vilde være opfyldt, for at man kunde signalere strax, og for at man altsaa ikke vilde overraskes ved Signaler, hverken fra Orlogs- eller Handelsskibe.

Vore Natsignaler skal jeg ikke nærmere omtale, da, saavidt mig bekjendt, den Commission, der har været nedsat for at afgive Betænkning angaaende Indførelsen af det praktiske amerikanske Blus-System har anbefalet dette. Man vil derved yderligere vinde, at en særegen Signalbog for Natsignaler bliver overflødig, ligesom at man med dette vil kunne signalere fra og til Fartøier og til Poster iland, hvilket med det gamle System var ugjærligt.

III. Signaler mellem Skibe, deres Folk og Fartøier. Ved Folkene tænker jeg mig da nærmest Landgangscompagniet.

Det er enhver Fagmand bekjendt, at der til Organisation af et Orlogsskib hører saavel Organisationen af et Landgangscompagni som og de saakaldte »Fartøis-manøvrer«, og at disse som oftest staae i nær Forbindelse med hinanden; men det er vist ligesaa bekjendt, hvor liden Vægt man paa vore kortvarige Togter og med vort mangelfulde Materiel til Fartøiernes Armering kan lægge paa Begges Indøvning, og hvad Betydning man som Følge deraf kan tillægge Begges eventuelle Virksomhed. Denne Betydning er under gunstige Forhold neppe stor for det enkelte Skib; men det kunde dog være, at man hos os undervurderede den lovlig meget, naar Talen er om flere Skibe, som skulle virke samlede med et tidssvarende Materiel, og først og fremmest med Meddelelsesmidler imellem Skibene, deres Fartøier og Land, uden hvilke al Ledelse er umulig. Det er virkelig eiendommeligt, at man i 1871 ikke fra-

borde kan give anden Ordre til Fartøierne, naar de blot ere et Par Skibslængder borte, endsige til Folkene, om de skulde være landsatte, end den at komme ombord igjen, og at paa deres Side Fartøierne, naar de engang ere satte fraborde, ligesaalidt kunne communicere med Skibene eller med Land, ja man kan næsten sige heller ikke indbyrdes; thi de Ordre, man kan give gjennem Hornsignaler, ere naturligviis indskrænkede baade i Tal og Betydning, og disse Signaler kunne, som bekjendt, meget let blive misforstaaede eller slet ikke hørte. — En saadan Fartøismanøvre med 6 à 7 Fartøier kan tage sig ret godt ud, især naar de skyde, paa en stille, smuk Sommerdag, men hvad Manøvrerne selv og deres Betydning i Praxis angaaer, saa troer jeg nok, man nærmest kan betegne dem som »Spilfegteri«.

Idet jeg holder mig til Artiklens Formaal, kun at behandle Meddelelsesmidlerne, skal jeg for det her berørte Tilfælde tillade mig at anbefale et saadant, der vistnok hos os kunde benyttes med samme Held som andensteds. Det bestaaer simpelthen i en egen lille Signalbog, helst i Lommeformat, som vore nye Exerceerreglementer, og hvori er optaget et saa stort Antal Signaler — nogle faa hundrede — som kan ansees fornødent for Fartøierne og deres Taktik og for Folkene iland. Hertil haves et begrændset Antal mindre Flag, der medgives det eller de commanderende Fartøier, som ere forsynede med en lang, tynd Signalmast. Et Exemplar af nævnte Signalbog følger med hvert Fartøi, et med Landgangscompagniet, og endelig bliver et ombord: dermed vil Alt være gjort for at kunne lede det Hele, og tilbage stod kun at indøve det, som alt Andet maa indøves. Jeg er overbeviist om, at der kan indtræffe Tilfælde, hvor en Samling af vel armerede Fartøier og Folk vilde kunne være til meget Gavn; men, troer man det ikke, saa er det ganske vist bedre strax at slaae en Streg over disse Led af Organisationen om-

bord, der dog, saa længe de ere befalede, optage noget af den til Øvelser i det Hele saa knapt tilmaalte Tid. Vil man holde paa disse Øvelser og organisere Noget i Lighed med, hvad jeg her har foreslaaet, vil man atter faae nye Signaler og nye Signaleringsmidler, som ogsaa ville udfordre Øvelse og Kjendskab hos dem, der skulle benytte dem.

Der kunde vel tænkes andre Tilfælde end det ovenomtalte, hvor det vilde være ønskeligt, om man kunde signalere mellem Skibet og dets Fartøier; men jeg skal ikke gaae nærmere ind paa disse mindre vigtige Tilfælde, og ligesaa lidt skal jeg søge nærmere at paavise det Ønskelige i at kunne være i Forbindelse med sit ilandværende Landgangscompagni eller Poster iland, thi det synes mig indlysende nok.

IV. Signaler mellem Skibe og Land.

Ved disse har jeg da nærmest tænkt mig Signaler, vexlede mellem Skibe og Semaphorer eller Telegraphmaster, hvilke tidtomtalte Meddelelsesmidler jeg formoder i den nærmeste Tid ville findes ogsaa hos os. Disse Signaler ville udgjøre en heel ny Green af Signaleringen og ville derfor fordre yderligere Kjendskab og Øvelse hos dem, der skulle forestaae den.

Men der findes ogsaa andre Signaler i denne Kategori, der ere af Betydning, nemlig saadanne, som ville være anvendelige mellem Sø- og Landstyrken og nødvendige for deres Samvirken. Et saadant Signalsystem, opfundet af den amerikanske General Meyer, er, organiseret af ham, blevet anvendt under den store amerikanske Krig, saavel i Hæren som mellem den og Marinen, flere Gange endog med overordentligt Held, og er der anseet for at være meget praktisk. Man har herhjemme fra Pandserescadren ifjor anstillet enkelte Forsøg med et Signalsystem med et enkelt Flag, saavidt jeg veed et Brudstykke af ovennævnte System, som man med nogen Forandring har villet prøve. Saameget kan

strax siges herom, at til Dagsignaler er Systemet meget simpelt, da Apparatet altid kan have ved Haanden, at Brugen af det er temmelig let, og at det vil kunne anvendes paa nogenlunde langt Hold — jeg formoder paa 1 à $1\frac{1}{2}$ Miil; men det er paa den anden Side temmelig langsomt, især saalænge det ikke sættes i Forbindelse med en Signalbog. Der er imidlertid ingen Spørgsmaal om, at jo et længe følt Savn vil afhjælpes ved Indførelsen hos os af noget Lignende som det amerikanske System, og til Brugen heraf troer jeg, at den foreslaaede Lomme-Signalbog let vilde kunne indrettes, altsaa til at gjælde tillige for Signalering mellem Sø- og Landstyrken*), og at da passende taktiske Eenheder af denne sidste bleve forsynede med Exemplarer af den, ligesom de eventuelt burde meddeles den i Marinen i Øieblikket anvendte Numerorden for de nye Natsignaler til Forstaaelse af disse. Det Ønskeligste vilde naturlig være, at Landetaten ogsaa kunde anvende Blus-Systemet, da det er ikke lidet hurtigere end det tilsvarende i det sidstomtalte System, hvor der om Natten anvendes Fakler paa lignende Maade som Flaget, og da endelig Blus-Systemet saagodtsom ingen Øvelse kræver for at anvendes eller forstaaes**).

Hvilket Signalsystem der end bliver antaget som Forbindelsesled mellem Sø- og Landstyrken, bliver der atter her Spørgsmaal om en ny Green af Signaleringen og ganske vist ikke den uvæsentligste. Semaphorernes Betydning i denne Henseende har jeg tidligere søgt at paa vise; men, da Antallet af dem naturligviis aldrig vil blive stort, synes det mig, at det at give Sø- og Landstyrken Midler ihænde til at communicere paa ethvert

*) Ligesom jeg finder det rimeligt, at den afløste Signalbogen for Transportbaadene.

**) I de sidste Dage er der krævet Bevilling til Indførelsen af et saadant fælles Nat-Signalsystem.

Sted og til enhver Tid, hvor det i det Hele er muligt, maa være det første baade naturlige og praktiske Skridt henimod den siden vor sidste Krig saa ofte paa-beraabte Samvirken mellem Hær og Flaade, en Samvirken, der just ikke har kunnet glæde sig ved sine hurtige Fremskridt i de forløbne fire Aar.

Sammenholder man nu de forskellige Grene af Signaleringen, jeg, i Overbeviisningen om deres Nødvendighed, her har fremstillet, vil man indsee, at et saa stort Antal Signaleringsmaader og Signaleringsmidler, for at kunne betjenes med den Hurtighed og Præcision, som er nødvendig for paa behørig Maade at drage Fordeel af dem, fordrer Folk, der have speciel Kjendskab og Øvelse, og det især i vore Dage, hvor Specialuddannelsen i flere og flere Retninger gjør sig gjældende. I Fredstid kan man, som man siger, »klare sig«, der gjælder det sjældnere Noget af sær Vigtighed; men i Krigstid er det en anden Sag, der kunne Minuter være kostbare og Feiltagelser farlige. Vil man undgaae ufor-nøden Omkostning og Fare, maa man itide tage sine Precautioner; man maa berede sig, medens man endnu har Fred; og vi ere virkelig med Hensyn til Signaleringen ikke beredte. Hvorledes vilde det gaae, naar vor Flaade pludselig skulde bruges og det med nyt Mand-skab? og det synes meer og meer rimeligt, at det vil gaae saaledes til, »paa en Studse«. I andre Retninger har man truffet, eller er man ifærd med at træffe, Forholdsregler for dette Tilfælde; men Signalerne, Midlerne til at lede det Hele, har man hidtil skjenket altfor ringe Opmærksomhed. Man stiller med Rette den Fordring til Officererne, at de skulle være fortrolige med Signa-ering; men vilde man med Rimelighed kunne stille denne Fordring — ialtfald i den Grad, som var ønske-lig — naar Signaleringen blev udvidet i de forskellige Retninger, jeg har antydnet, uden at man gav dem Lei-lighed til Øvelse? Hverken af Underofficererne eller af

Eleverne i noget af Corpserne fordrer man, at de skulle kunne signalere, undtagen maaskee med Tavlen paa Sixtus! og Følgen deraf er, at man ombord i Skibene maa sætte til Overflagmænd og Flagmænd frivillige Drengte og maaskee een eller et Par Mand af de lige indkaldte Værnepligtige, men Alle lige ukjendte og derfor ude af Stand til at kunne overlades til at handle paa egen Haand, hvilket Tilfælde dog meget let kan indtræffe. Jeg kan vel forstaae, at en Officeer er sat specielt til Signalerne ombord i hvert Skib, og at han staaer til Ansvar for, at Alt er i Orden, og at han under Klartskib leder Signaleringen som ansat »hos Chefen«; men Meningen hermed kan ingenlunde være, at Signalofficeren skal være tilstede ved al Signalering, det er ligefrem ikke muligt. Man holder sig da til Næstcommanderende paa Qvarteret og efter ham til Qvarteerchefen; men Begges Forretninger forhindre dem som oftest i at kunne tage sig af Signaleringen, og hvad den Sidstnævnte angaaer, synes det mig i hvert Fald unegteligt, at den som Regel burde ligge udenfor hans ialtfald af og til mangfoldige Forretninger og Pligter.

Det Ønskeligste, for at Alt, Signalvæsenet vedkommende, kunde gaae som det burde, vilde naturligtviis være, at man i Lighed med, hvad der findes i de fleste større Mariner, hertil havde et eget Corps med alle Grader af Underbefalingsmænd, der da samtidig udrette den Tjeneste, vi nu, mig synes med et Øgenavn, kalde Styrmandstjenesten — men i vore smaa Forhold vilde man maaskee neppe kunne tillade sig at holde et saadant Specialcorps, med mindre anden Specialkundskab og Øvelse, som Nutiden fordrer, samtidig blev fordret af en saadan ny Afdeling. Dog, førend jeg fremkommer med Forslag i denne Retning, skal jeg ikke undlade at berøre Følgende:

Landstyrken har til sin Raadighed et Corps, kaldet »Felttelegraphcompagniet«, som paa Krigsfod be-

staaer af 3 Officerer, 14 Underofficerer og 53 Undercorporaler og Menige; de have nærmest med Krigstelegraphen at gjøre og stilles som samlet Afdeling til Overcommandoens Raadighed. Desforuden uddannes et andet Compagni, af samme Styrke som ovennævnte, fortiden til at foretage Signalering med optisk Telegraph. Noget bestemt System for Signalerne eller for Uddannelsen af dette Compagni vides endnu ikke at være antaget, men Meningen er, at Compagniet, engang organiseret, skal udstykket til passende taktiske Afdelinger af Armeen.

Man vil altsaa see, at Armeen finder det fornødent til Behandling af sine Signalmidler, hvilke i Forhold til vore kun ere faa, at have to forud dannede Corps med alle forskjellige Grader. Selv om de begge henhøre under Ingenieurtropperne, kan man, synes mig, med megen Ret kalde dem Specialcorps. Man vil maaskee nu sige, at det vilde være let at oplære vore Overconstabler og andre Underofficerer, vel nærmest dem af Artillericorpset, til Telegraphering og Signalering. Det er ganske vist til en vis Grad gjørligt og forsaavidt ogsaa ønskeligt; men jeg skal tillade mig at erindre om, at man ved Uddannelsen af vore Underofficerer nu stiller betydeligt større Krav end før, og at Fordringerne med hver Dag vedblive at stige. Saaledes blive Eleverne af Matros- og Artillericorpserne oplærte i flere nye og for dem gavnlige Fag, men for at holde os til dem, der ved Afgangen fra Elevskolen træde ind i Artillericorpset, skulle disse hos os foruden at være hjemme i Artilleri ogsaa tildeels være kjendte med Infanteriets Øvelser og holdes à jour med de hyppige Forandringer, der foregaae i begge Kategorier; de skulle endvidere være kjendte med Matrosarbejde, og hvad dertil hører, og have endelig lært Navigation og Sømandskab for at kunne bruges som Styrmand ombord. Men ikke nok hermed: man har fremdeles givet Ordre til, og ifjor alt gjort en Begyn-

delse med, at Nogle, og efterhaanden Alle, skulle gjenneengaae et Cursus ved Sømineafdelingen for at kunne ansættes ved Torpedotjenesten ombord i Skibene. Man har yderligere ifjor begyndt at lade Nogle gjenneengaae et Cursus i Signalering med det foromtalte nyprøvede Stykke Signalsystem*) og agter vel altsaa at gaae videre med dem Alle ogsaa i denne Retning. Hvis de nu endyderligere skulle være øvede og fortrolige med hele vort Signalvæsen i den Udstrækning, her forudsættes, og hvis man maaskee endog vil lade dem lære Telegraphering med elektrisk Telegraph, naar man, som jeg formoder snart, vil faae Brug for Enkelte, ogsaa hertil, saa synes mig nok, det ikke blot er lovlig Meget, man forlanger, men at det let vil blive altfor Meget. At man i smaa Forhold stiller større Krav til den Enkelte, det medfører disse; men jeg synes unegtelig, at dette er for store Krav at stille til Medlemmerne af eet Corps som Heelhed, for megen Alsidighed at fordrø af Folk, især i deres Samfundsstilling, til at Resultatet virkelig kan blive godt. Det Lidet, man har, maa være godt; men ved at forlange Dygtighed hos de Samme i mange Retninger, faaer man let kun Middelmaadighed hos Alle.

Jeg mener derfor, at man først skulde lade Underofficers-Eleverne oplære til Signalering med alle de Signaleringsmidler, man maatte være i Besiddelse af. Ved jævnlig Øvelse under deres sexaarige Skoletid, saavel iland som ombord, vilde de blive saa fortrolige hermed, at de, selv om de efter endt Skole i nogle Aar Intet vilde faae at gjøre med Signaler, ikke vilde glemme meer, end at de endnu kunde yde megen Assistance, hvor det gjordes fornødent. Da Antallet af Elever imidlertid ikke er tilstrækkeligt til, i Tilfælde af en større

*) Foruden dette øvede man endnu eet System med de saakaldte •Telegraphskiver• til at anvende paa kort Hold; jeg troer imidlertid, dette neppe vil have nogen Fremtid for sig i Marinen.

Udrustning, at afgive Flagmænd til Skibene, men kun i det høieste Overflagmænd, hvis man iøvrigt vilde kunne afsee nogle Enkelte af dem hertil, synes mig nævnte Forholdsregel ikke tilstrækkelig. Deres Uddannelse i Signalering skulde derfor ansees, deels som forberedende, deels som tjenende til at sikre sig en Reserve blandt Underofficererne.

Man maatte idetmindste have nogle fast ansatte og stadig øvede Folk — vel mindst een Mand til hvert Batailleskib — til at forestaae Signaleringen; men ved Siden deraf maatte man have en Skole, der, i Lighed med Exerceerskolerne, som førend Commandoens Heisning begynde Uddannelsen af Artillerister, foreløbig kunde uddanne de nødvendige Flagmænd, og som da skulde have de dertil nødvendige Requisiter.

I den franske Marines større Skibe findes af det ovenomtalte Specialcorps, som der benævnes »la timonerie«, 1 »maitre«, 1 »second maitre«, 2 »quartiers-maitres« og mindst 8 »timoniers«, der regelmæssig uddannes og forfremmes ombord. En Udvei til uden større Bekostning at skaffe os noget Lignende, om end ikke saa fuldkomment, synes mig, man vilde have ved at danne en, om jeg saa maa kalde den, Stabsafdeling, hvis Hovedvirksomhed skulde være Signaler og Telegraphering, Sømine- eller Torpedotjenesten, samt Styrmandstjenesten. Afdelingen skulde da bestaae af et saa stort Antal Underbefalingsmænd, som ansaaes fornødent i Forhold til Flaadens Størrelse, og aarlig vilde den afholde et Cursus, saavel for Tilgangen til Afdelingen af Concurrerter fra Elevskolen, der da kunde ansættes som Overflagmænd ombord, som og for Uddannelsen af frivillige Drengene og Officeerselever til at udcommanderes med Skibene som Flagmænd. Ved at tildele dette Corps Styrmandstjenesten ombord, vilde man vinde, at denne, som ingenlunde er uvæsentlig, virkelig blev, hvad den skulde være, til Assistance for

Vagtchefen og ikke, hvad nu oftest er Tilfældet, kun en Over-Ordonnants-tjeneste, og man opnaaede at danne et naturligt og praktisk Sammenhæng mellem de tre Sorter Tjenstgjørende agter paa Dækket, nemlig Styrmand, Overflagmænd og Flagmænd, samt Ordonnantser, hvis Tjeneste naturligtst vilde være at besørge af Flagmændene. Styrmandene vilde da, som Underofficerer af Stabsafdelingen, foruden deres øvrige Tjeneste have at forestaae al Signalering, maaskee under Overtilsyn af Næstcommanderende paa Qvartererne. De vilde have under sig som vel indøvede Folk Overflagmændene, der yderligere under deres Tilsyn skulde uddannes, og endvidere vilde de have Flagmændene, der alt vilde være nogenlunde »kjendte» og øvede, efterat have gennemgaaet det førømtalte Cursus iland, og som nu ogsaa heri kunde faae en praktisk Uddannelse, der senere vilde komme dem tilgode som Officerer, det være sig i Orlogs- eller i Handelsmarinen. Man vilde ved Oprettelsen af en saadan mindre Special-Afdeling, der blev gennemgaaet i 4 à 5 Aar, opnaae at kunne give en videre Uddannelse til den intelligentere Deel af Underofficersclassen, hvis Forfremmelse til de øverste Underbefalings-Grader vilde kunne gøres afhængig af en vis Tids Tjeneste i nævnte Afdeling, der da paa denne Maade vilde virke yderligere ansporende for de bedste.

Vil man nu indrømme Vigtigheden af Lethed, Hurtighed og Præcision i alle Retninger af den indbyrdes Forbindelse, og først og fremmest, naar det gjælder Forsvaret, vil man indrømme, at, jo vanskeligere Stillingen er, desto vigtigere bliver Signaleringen, da maa man indsee Vigtigheden af i vore Tider at have Alt, baade Matériel og Personel, paa rede Haand i denne Henseende, og da haaber jeg ogsaa, at man vil søge at opnaae dette ved snarest mulig at træffe alle mindre og større Foranstaltninger i den Retning, som jeg her har tilladt mig at antyde.

Disciplinarstraffene i den preussiske Marine.

Vore Disciplinarstraffe have i sin Tid været Gjenstand for endeel Omtale baade her i Tidsskriftet og blandt Søofficererne indbyrdes, og der har ikke uden Grund været anket over deres overordentlige Mildhed, især ligeoverfor de af forældet Strenghed prægede Krigsartikler. Forskjellen imellem den Straf, som Disciplinar-Forseelser medføre, og den, som paakjendes for Forsyndelser, der dømmes af en Krigsret, er saa uendelig stor, at de Fleste, for at undgaae Krigsretten og dens Lovbog Søkrigsartiklerne, som oftest lade sig lokke til at henhøre saa Meget som muligt til Disciplinarstraffenes Kategori, hvilket ofte har medført en Mildhed, der grændsede til Svaghed, og hvoraf Frugten til sine Tider har været en høist utilfredsstillende Disciplin i enkelte af vore Orlogsskibe.

Den militaire Straffelov bliver imidlertid nu underkastet en sagkyndig Drøftelse, og i Haab om, at denne vil føre til et mere harmonisk Lovapparat end det, som Marinen nu raader over, skulle vi i disse Linier indskrænke os til at paapege det preussiske Reglement for Anvendelse af Disciplinarstraffe ombord som det nyeste, der findes i nogen Marine, og til ved den blotte Gjengivelse af Hovedtrækkene i dette Reglement at paavise, at det, om det end i sine Hovedtræk nærmer sig de

andre Marinere, dog indeholder enkelte Bestemmelser, som fortjene at komme i Betragtning. Hvor meget man end fra en vis Side har bestræbt sig for at reducere vor Marine til den mindst mulige, saa ere vi vel endnu ikke saa smaa, at vi behøve at gaae i Skole hos vor stærkt voxende Nabo; men heelt kaste Vrag paa, hvad han skaber af Nyt, bør vi dog paa den anden Side hellerikke, og Disciplinen udgjør en saa væsentlig Deel af hans Styrke, et saa gjennemgaaende Element i Alt, hvad han skaber og foretager sig, at han heri er de Flestes Mester, og at det alene paa Grund heraf maa have sin Interesse at blive bekjendt med de Bestemmelser, hvortil han støtter den i sin unge Marine.

De disciplinariske Straffebestemmelser i den nordtyske Marine gjælde saavel for Besætningerne som for andre Personer, der opholde sig i dennes Skibe fra Togtets Begyndelse til dets Slutning. — For de af Flaadens Over- og Underordnede, som tjene i Land- og i Skibscasernerne, gjælde derimod Armeens Disciplinar-Straffebestemmelser.

Disciplinarstraf idømmes for ethvert Brud paa militair Sømmelighed, paa Orlogsskik og Orden og paa Tjenestereglementerne, naar dette Brud ikke kan henføres under Krigs-Criminalloven.

Disciplinarstraffene idømmes af de Commanderende i Flaaden.

Officererne straffes med Irettesættelse og simpel Arrest i deres Lukaf i indtil 2 Uger. Irettesættelsen er enten simpel, det vil sige under fire Øine eller i en enkelt Superieurs Paahør, formel, d. e. i Paahør af de samlede Officerer, eller streng, d. e. skriftlig gennem Ordrebogen.

Tjenstlige Bemærkninger og Tilretteviisninger skulle ikke betragtes som Straf.

1ste Classe - Underofficerer (Deckoffiziere) straffes med Irettesættelse i deres Kammeraters Nærværelse og i Paahør af de samlede Officerer, med Skibsarrest i

indtil 4 Uger, med Arrest i Lukafet i indtil 3 Uger og med samme Arrest i Forbindelse med Skibskost, Fortabelse af Bordpenge og med eller uden Skildvagt for Døren.

2den Classe-Underofficerer (Underofficerer uden Portepee) straffes med Irettesættelse i Kammeraternes eller Officerernes Nærværelse, med Extravagt eller Arbeide i indtil 2 Uger, med Skibsarrest i indtil 4 Uger, med eenlig Arrest i mildere eller strengere Grad i indtil 3 eller 2 Uger og med Nedsættelse i den paafølgende Classe i indtil 3 Maaneder.

Menige af 1ste Classe med Extratørn og Arbeide, med at spise under Opsyn, med Skibsarrest i indtil 4 Uger, med eenlig Arrest i mildere, strengere eller strengeste Grad og med Nedsættelse i den paafølgende Lønningsclasse.

Menige af 2den Classe, hvortil henregnes de, der stadig vise en slet og opsætsig Opførsel, kunne straffes med indtil 30 Slag Tamp, foruden med de øvrige for Menige gjældende Straffe.

For Lærlingene gjælde særlige Straffebestemmelser, blandt hvilke 15 Slag Tamp for gjentagne Forseelser og Afskedigelse for vedvarende slet Opførsel.

Disciplinar-Straffemyndighed have alle Officerer, som commandere et eller flere Skibe eller en Deel af en Skibsbesætning; Straffemyndigheden udstrækker sig kun til dem, der ere den Commanderende underlagte.

Næstcommanderende har desuden Ret til, for Brud paa Tjenesten og paa Skibsordenen, at idømme 2den Classe-Underofficerer Extratjeneste og alle Menige de for dem bestemte Straffe. Om Løverdagen afgiver Næstcommanderende til Chefen Rapport om de Straffe, han har idømt.

Ikkecommanderende Officerer og Underofficerer have ikke Disciplinar-Myndighed; men den Ældre i Anciennet har, naar det gjøres nødigt, Ret til at arrestere den

Yngre. Dog skal han i saa Fald uopholdelig melde dette til den Nærmeste af de af den Arresteredes Superieurer, som har Straffemyndighed.

Den disciplinariske Straffemyndighed er ikke knyttet til Rangen, men til den tjenstlige Stilling og overgaaer til den, der tiltræder Commandoen; dog vel at forstaae, ikke til dem, der kun foreløbig overtage Commandoen, saasom de Officerer, der varetage Chefens eller Næstcommanderendes Pligter under disses tilfældige Fraværelse fra Skibet.

De høiere Commanderende gjøre deres Disciplinar-Myndighed gjældende, naar Forseelsen finder Sted i deres Nærværelse eller imod deres tjenstlige Autoritet, naar den begaaes af Personer fra forskellige Skibe i Forening, naar Forseelsen bliver dem tilmeldt, og endelig naar den nærmeste Myndighed har ladet den være ustraffet.

Chefen paa et Skib, der er i Escadre, har, naar han er Stabsofficer, Ret til at idømme Alle, undtagen Officererne, de høieste Disciplinar-Straffe. Officererne kan han reprimandere og idømme indtil 6 Dages Arrest. Er han ikke Stabsofficer, kan han give Officererne de forskellige Slags Irettesættelser, og Underofficerer og Mandskab de fastsatte Disciplinar-Straffe.

Chefen paa et Skib, der ikke er i Escadre, raader over den høieste Disciplinar-Myndighed, naar han er Stabsofficer; er han derimod ikke Stabsofficer, kan han ikke idømme Officererne mere end 3 Dages Arrest, og hans Straffemyndighed ligeoverfor Underofficerer og Mandskab udstrækker sig ikke til de allerhaardeste Straffe. Han har saaledes ikke Lov til at give mere end 15 Slag Tamp *).

*) Denne Forskjel i Chefens Myndighed, eftersom han hører til den høiere eller lavere Classe, staaer i en forunderlig Modsætning til den Bestemmelse, at det er Stillingen og ikke Rangen, som medfører Straffemyndigheden.

Enhver af en Escadres Officerer kan af Escadrechefen idømmes 6 Dages Kahytsarrest i egne Farvande og 10 Dages udenfor Østersøen og Nordsøen; af en Marinestations Chef eller af en Flaadechef 12 og 14 Dages Arrest i ovennævnte Tilfælde, og af den Øverstcommanderende for Søstyrken 2 Uger i ethvert Tilfælde. Er det en Skibschef eller en høiere Commanderende, der arresteres, da indmeldes dette uopholdelig til Bestyrelsen for at forebringes Kongen.

Skibschefen har samme Myndighed over Skibets civilmilitaire Personer som over Officerer, Underofficerer og Mandskab. Straffen retter sig efter den Stilling, de Civile indtage i Sammenligning med de Militaire. Det Samme gjælder for de til Skibet fæstede Betjente, saasom Hovmester, Kok o. L., hvilke underrettes herom ved Afslutning af Contracten. Ved de Straffe, de idømmes, tages der Hensyn til den Stilling, de indtage i Samfundet.

Den Commanderende skal bruge sin Disciplinar-Myndighed uden Lidenskab og ikke skride til Straffen, førend Sagen er fuldstændig opklaret. Han skal saavidt muligt skaane den Straffedes Æresfølelse, lade hans Charakter og tidligere Opførsel komme i Betragtning og lægge Vægt paa, hvormeget Tjenesten har lidt ved Forseelsen.

En og samme Forseelse maa kun straffes af een Superieur og med een Straf.

Hvis den, der har været underkastet Disciplinarstraf, atter gjør sig skyldig i den samme eller en lignende Forseelse, skal Straffen være strengere end første Gang; kan den ikke idømmes ad disciplinarisk Vei, da maa man ty til Krigsret.

Finder den Commanderende, at Forseelsen bør medføre en Disciplinarstraf, høiere end den, han selv raader over, saa melder han det til sin nærmeste Superieur, og tvivler han om, hvorvidt en Forseelse skal straffes disciplinarisk eller ved Dom, overlades Afgjørelsen

til de høiere Autoriteter. Kommer en Disciplinarforseelse til de Commanderendes Kundskab 3 Maaneder eller derover, efterat den er begaaet, da medfører den ingen Straf.

Hvis en Forseelse, som burde have været paakjendt ved Dom, er bleven straffet disciplinarisk, da vil den, hvis dette bliver oplyst inden 3 Maaneder, efterat den er begaaet, blive paadømt af en Krigsret, og den Straf, som idømmes, vil derefter blive formildet i Forhold til den alt udstaaede Disciplinarstraf.

Med Hensyn til Straffens Fuldbyrkelse bestemmes der Følgende: Arresterede Officerer og Underofficerer maae ikke tage imod Besøg i deres Lukaf og maae ikke samtale med Nogen i de 2 Timer, de daglig kunne røre sig paa Batteriet eller Dækket. Cadetter og 1ste Classe-Underofficerer kunne kun idømmes extra Vagtstørn, naar de gaae i 3 Vagter, og de saaledes Straffede skulle befinde sig under den vagthavende Officeers umiddelbare Opsyn. Skibsarrest tæller kun for de Dage, Skibet er tilankers og har Samkvem med Land. Paa Søn- og Helligdage maa Extratørn og Extraarbeide ikke udsones.

Den, der straffes med at skaffe under Opsyn, spiser adskilt fra Folkene, tilbringer al sin Frihed under en Skildvagts Opsyn, faaer ikke Viin eller Brændeviin og har ikke Lov til at røge Tobak.

Mildeste Arrest for Menige bestaaer i, at de hele Dagen opholde sig afsondrede paa et dertil bestemt Sted under en Skildvagts Opsyn. Om Natten faae de deres Koier paa Arreststedet. Mellemste Arrest bestaaer i, at de sættes i Boien med det ene Been, men løses ud om Natten og faae deres Koie. Under strengeste Arrest holdes de i Boien med begge Been Nat og Dag og faae om Natten kun et Uldtæppe til at dække sig med. De faae ikke Brændeviin og Viin og maae ikke røge Tobak. Under mildeste og mellemste Arrest kan det tillades dem at læse nyttige Bøger.

Naar den Skyldige modsætter sig Straffen og ikke vil give efter for alvorlige Advarsler, kan man ty til de Tvangsmidler, der ere nødvendige.

Chefen er ansvarlig for Straffejournalens rette Førelse.

Med Hensyn til Klager over de af de Commanderende idømte Disciplinarstraffe, bestemmes det, at disse kunne fremføres, efterat Straffen er overstaaet, men udelukkende af den, som har udstaaet Straffen, og uden Andres Medvirkning. Enhver Forening af Militaire med det Maal at indgive slige Klager eller overhovedet at fremkomme med Klager over tjenstlige Sager er forbudt.

Menige indgive deres Klage til Næstcommanderende igjennem deres Baksofficerer, efterat de iforveien have underrettet deres Underofficerer derom. Gjælder Klagen en af Næstcommanderende idømt Straf, indgives den til den ældste Vagtsofficer. Næstcommanderende skal forebringe Klagen for Chefens nærmeste Superieur og samtidig afgive Melding til Chefen derom.

Underofficererne indgive deres Klage igjennem Baks-officeren til den ældste Vagtsofficer.

Officererne kunne indgive Klage til den Superieur, der har paadømt Straffen; men de skulle foretrække den tjenstlige Fremgangsmaade, der bestemmer, at en Klage, som er rettet imod Chefen, overbringes ham af Næstcommanderende, og at en Klage, som er rettet imod denne, indgives til Chefen gjennem den ældste Vagts-officer, hvorved der gives de nævnte Officerer, som Klagen skal gaae igjennem, Leilighed til at vise den tilbage, hvis den maatte være ubeføiet.

Naar Flere samtidig ønske at fremføre en Klage, maa den ikke overbringes af Flere end To.

Enhver, som indgiver en Klage ad ureglementeret Vei og paa utilbørlig Maade, bliver arresteret, hvad enten Klagen er begrundet eller ikke.

Enhver Klage skal nøie undersøges, hvad enten den er indgivet paa rette Maade eller ikke. Er Klagen ube-

grundet, medfører den ingen Straf, naar den er fremkommen som Følge af en ufrivillig falsk Opfattelse; men, er den fremkommen af Letsind, Egensindighed eller overlagt Trods, medfører den Straf.

Den efter Forholdene Øverstcommanderende, vaager over den nøiagtige Efterlevelse af Bestemmelserne for Disciplinarstraffe, men har kun i Tilfælde af Myndighedsmisbrug Ret til at formilde den Straf, der er paadømt, idet Retten til at formilde Straffe kun tilkommer Regeringsmagten. Finder den Øverstcommanderende derimod, at en af de ham undergivne Chefer har idømt en i Forhold til Forseelsen altfor mild Straf, da kan han meddele denne sin Anskuelse derom som Ledetraad for Fremtiden; men den engang idømte Straf kan ikke forhøies.

Enhver commanderende Officeer kan under overordentlige Omstændigheder i Fredstid benytte sig af de Regler, der gjælde for Krigstid, og skal i saa Fald meddele dette ved en Dagsbefaling. Hvergang han benytter denne Myndighed, skal han indmelde det til sin nærmeste Superieur.

I særdeles Tilfælde, naar det er nødvendigt strengt at overholde Disciplinen, og især naar Skibet er tilsøes i vanskelige Forhold, i Krigstid eller under Affaire, har enhver Officeer, under strengt Ansvar, i Tilfælde af Modstand imod nøiagtig Opfyldelse af Befalinger, der ere givne for at undgaae Farer, eller for at hemme lastværdige Handlinger, Ret til at benytte sit Væрге for at skaffe sig Lydighed; og samme Ret har enhver Officeer, hvor det gjælder om at forebygge Mytteri eller Lignende. Ogsaa dette gjælder i de Tilfælde, hvor der i Krigstid vises Svaghed ligeoverfor Fjenden, idet den Første, der gjør Mine til at tage Flugten, eller som ved Ord eller Tegn vil bevæge sine Kammerater dertil, kan dræbes paa Stedet.

For- eller Bagladekanoner til Skibsbrug?

I Udviklingen af vort pandserbrydende Flaadeskyts have vi udelukkende fulgt engelsk Mønster. Alle vore svære Kanoner til Flaaden ere engelske Forladekanoner. Der har imidlertid altid i England, som vel alle vegne, været afvigende Meninger med Hensyn til dette Skyts, og disse forskjellige Meninger have i den seneste Tid faaet et Udtryk blandt Andet i en Række Artikler i »Times«. Da disse Artikler ere skrevne af bekjendte høierestaaende Søofficerer, og da der endog blandt Forfatterne findes et Medlem af den store Artillericommission og et saa artilleristisk bekjendt Navn som W. Palliser, saa har det udentvivel sin Interesse efter det ovennævnte Blad at give en sammentrængt Fremstilling af det Resultat, man gjennem den antydende Meningsforskjel er kommen til i en Sag af saa fremragende Betydning, saameget mere, som man kan være aldeles sikker paa, at en lignende Meningsforskjel ogsaa snart hos os vil see Dagens Lys.

Ved nærmere at drøfte nedenstaaende tre Spørgsmaal vil det omhandlede Emne: Mundings- eller Bagladekanoner? blive fremsat paa en for Alle let tilgængelig Maade.

1) Er det overhovedet ønskeligt at anvende svære Bagladekanoner til Skibsbrug?

2) Idet vi antage det foregaaende Spørgsmaal besvaret bekræftende, gives der da et Bagladesystem, som,

anvendt paa de svære Kanoner, er antageligt og tilstrækkeligt lovende til at berettigede Udgifterne ved Forsøg?

3) Er det værd at gjøre nogen Forandring, naar man seer hen til de gode Resultater, man har opnaaet med de svære Forladekanoner med Hensyn til simpel Ladning, hurtig Skydning og Holdbarhed i Sammenligning med, hvad vor egen Erfaring har lært os angaaende Bagladesystemer, og hvad vi maae lære af de overordentlige Vanskeligheder og alvorlige Ulykkestilfælde, der have viist sig ved fremmede Kanoner?

En Forkæmper af Bagladekanoner til Skibsbrug vilde besvare det første af disse Spørgsmaal paa følgende Maade:

Ved Forladesystemet er der nogen Vanskelighed i at bringe Ammunitionen op til Munden; Projectilet skal løftes i en ubekvem Stilling, og Ladningen føres ind med et langt, uhaandteerligt Laderedskab; Folkene have kun ringe Plads til at udføre deres Arbeide, isærdeleshed i Casematter og Taarne. Bagladesystemet har ikke disse Mangler: man behøver kun kort og let haandteerligt Laderedskab, der er rigelig Plads til at udføre Arbeidet, og Forsyningen af Krudt og Projectiler gaaer lettere for sig.

Ved Mundingsladesystemet er det ikke nødvendigt at tage nøie Hensyn til Reculen. Staae Bremseapparaterne for slække, og bliver Reculen for voldsom, er der Fare for at beskadige Et eller Andet og saaledes gjøre Affutagen ubrugelig for kortere eller længere Tid. Staae Bremseapparaterne for haardt, bliver Reculen let for ringe til, at Kanonen staaer klar til Ladning; Raperten maa hales ind, og der gaaer Tid tilspilde.

Ved Bagladesystemet er det ikke nødvendigt at tage saa nøie Hensyn til Reculen, og Kanonen kan efter Skuddet sættes tilborde, hvorved Porten til en vis Grad bliver dækket mod Riffelkugler o. s. v.

En Bagladekanon kan man uden praktisk Ulempe give

enhver ønskelig Længde, hvorimod Forladekanonens Længde begrændses af Pladsen til Reculen. Med de nyere langsomt forbrændende Krudtsorter vil en forøget Længde af omtrent en Fod være en meget betydelig Fordeel.

For de nuværende ni og ti Tommers Bagladekanoners Vedkommende spiller den sidste Fods Længde af Løbet en væsentlig Rolle med Hensyn til Projectilets Begyndelseshastighed. Hvis disse Kanoner bleve forkortede en Fod, vilde Begyndelseshastigheden med den store Ladning blive fyrretyve Fod mindre. Med langsomt forbrændende Krudtsorter, f. Ex. prismatisk Krudt, vilde Tabet sandsynligviis fordobles.

En lang Kanon er derfor ønskelig. Dersom vore svære Kanoner vare sexten til sytten Kalibre lange, istedenfor tolv til tretten, vilde de være kraftigere.

Kanonbesætningen ved en Mundingslader er mere udsat under Kanonbetjeningen.

Fire til sex Mand staae altid grupperede omkring Mundingen, hvor de ere udsatte for Fjendens Riffelkugler, Skraasække o. s. v. Da Mitrailluser nu kunne blive betjente fra Mærsene, vil der paa kort Hold regne Kugler ind ad Portene.

Som vi have anført, kan Bagladekanonen efter Skuddet blive sat tilborde eller ud imod Borde, og Kanonbesætningen staaer under Afvisningen og Ladningen i Læ af Kanonen og Affutagen.

Forladekanonen er tilbøielig til at lide Skade af hurtig og ufuldkommen Ladning under Slagets Hede. Ruller Skibet, er det meget besværligt at sætte et tungt Projectil godt an, og ligger ikke dette an mod Kardusen, vil Løbet efter al Rimelighed blive beskadiget ved Projectilets Leie. Til god Skydning er det væsentligt, at Kardus og Projectil ligge tætsluttede sammen, men i en Forladekanon kan Skuddet forskyde sig, naar Raperten

bliver sat til Borde med et Stød; Granater ere saaledes tilbøielige til at springe i Løbet og ødelægge Kanonen.

En Betragtning af de ovennævnte Fordele med Hensyn til Lethed i Ladningen og Forsyningen med Ammunition i Forbindelse med Besparelsen i Arbeide leder til at antage, at Bagladekanonen afgiver en hurtigere og bedre vedligeholdt Ild.

Det er ofte ønskeligt at undersøge Løbets Tilstand i de svære Kanoner. Med Forladekanoner er det baade vanskeligt og vidtløftigt at tage Guttaperchaaaftryk af Løbet. Bagladekanonen er derimod meget let at undersøge, og dens Løb kan holdes frit for Støv og Rust, der virker meget ødelæggende.

Forladekanonerne Løb blive let ridsede paa Grund af, at Krudtgassen slipper ud over Projectilet. Blyforede Projectiler lukke fuldstændig for Bagladekanonerne Riffelgange, og man kan skyde Tusinder af Skud, uden at Løbet bliver ridset.

En af Indvendingerne mod Bagladekanoner er den, at de nødvendiggjøre Brugen af et sammensat temperet Brandrør med en forgængelig Knaldsats. Denne alvorlige Ulempe klæber dog kun hovedsagelig ved Feltskyts, da temperede Brandrør sjældent anvendes for de svære Kanoners Vedkommende, hvilke i Almindelighed skyde med Pallisers Granater uden Brandrør eller med almindelige Granater, der springe i Anslaget.

Det Foregaaende indeholder Bagladesystemets væsentligste Fordele. En Talsmand for Forladesystemet kan imidlertid opstille vægtige Grunde som Forsvar for sin Anskuelse, omendskjøndt han maa indrømme Meget af det Anførte.

Man maa erindre, at Kanonen er til for Skuddets Skyld, thi det er dette, der gjenembryder Modstanderens Pandser. Et Projectils Virkning afhænger af dets Vægt, Form, Diameter og det Materiale, hvorfra det er forarbejdet. Tager man den svære preussiske Baglade-

kanon til Exempel, saa vil man finde, at en betydelig Deel af Projectilvægten bestaaer af Bly. I nogle Tilfælde udgjør Blyet en Femtedeel, i andre Tilfælde en Femtendedeel af hele Projectilets Vægt. Naar et saadant Projectil træffer Maalet, gaaer der en stor Deel Kraft til at forandre Projectilets Form og til at afbrække dets Blytrøie. Det er, som om to Projectiler, et af Bly og et af Jern, traf Maalet, men det første gjør ingen Skade, hvor det træffer.

Vi have hidtil ikke været istand til at construere en svær Bagladekanon paa Grund af det engelske Krudts brisante Natur. Russerne og Preusserne bruge prismatisk, langsomt forbrændende Krudt i deres svære Bagladekanoner. Krudt, der forbrænder hurtigt, ødelægger snart Baglademechanismen og kan selvfølgelig ikke anvendes. Fik vi Krig, vilde det langsomt forbrændende Krudt slippe op, og vi vilde have stor Vanskelighed ved at skaffe noget. Under disse Omstændigheder vilde vore svære Bagladekanoner være uanvendelige. Forladekanonen kan bruge alle Slags Krudt*). Krigen er et grovt Haandværk, hvor Simpelhed i Vaabnet er en Hovedforordning til Krigsbrug. Forladekanonen er Simpelheden selv, men alle Bagladekanoner ere mere eller mindre sammensatte i deres Construction, og vor Erfaring desangaaende har hidtil været lidet tilfredsstillende. I det Hele taget synes Søofficererne ikke at holde ret meget af Bagladekanonen; de klage over, at Vaabnet er for sammensat, at Røgen trækker indenbords, naar Bagstykket bliver aabnet efter Skuddet, og over Ufuldkommenheder og Ulemper ved Bagladeindretningen. Det maa indrømmes, at Kanonbesætningen bliver bedre be-

*) Ved en almindelig Skydning til Skolens Øvelse i Fregatten «Danmark» i 1869 bleve to 60pundige Armstrongske Kanoner ubrugelige. Den ene revnede, og af den anden krøb Sjælen ud. Det anvendte Krudt var for brisant, hvorfor disse Kanoner nu bruge langsommere forbrændende Krudt.

skyttet, men det er et Spørgsmaal, om ikke denne Fordeel, der i Virkeligheden er den eneste af sand Betydning, bliver kjøbt for dyrt. Træder yderligere Moncrieff's hydro-pneumatiske Indretning istedenfor Taarne, saa er denne Fordeel slaaet af Marken. Lad os antage, at Bagladekanoner blive bedre betjente som Bredside-skyts, det er derfor ikke sagt, at det Samme vil blive Tilfældet i Taarnene, i hvilke vore svære Kanoner hovedsagelig ville blive installerede. Forladekanonen kan lades ligesaa let og hurtigt i et Taarn som Bagladekanonen.

Det vil endog i Bredsider og i Casematter, hvor Platformen er ubevægelig, upaatvivleligt være muligt at indføre en Art Lukningsmiddel for Porten, hvor man anvender Forladekanoner. Kan ikke Kanonens Recul blive brugt til at løfte eller sænke et let Skjold eller en Skjerm for Porten? Man mangler Noget til at holde Mitrailleusekugler, Skraasække o. s. v. ude. En Staalplade, der er tre Liner tyk, har viist sig at være tilstrækkelig til at holde enhver Blykugle ude paa hvilkensomhelst Afstand. Stagerne paa Ladereskabet kunne vises ud af et lille Hul midt i Pladen, eller man kunde bruge Tougladereskabet.

Naar man nu har veiet alle Grunde for og imod paa begge Sider, og det første Spørgsmaal antages at være besvaret til Fordeel for Bagladekanonerne, maa Sagen belyses fra de to andre Synspuncter.

Gives der et Bagladesystem, som, anvendt paa de svære Kanoner, er antageligt og tilstrækkeligt lovende til at berettige Udgifterne ved Forsøg?

Det franske System er øiensynligt slet, men det kan forbedres.

Det kruppske System synes i det Hele taget at være det Bedste. Preusserne have ni Tommers Bagladekanoner, hvis Projectil veier 300 Pund med en Ladning af 53 Pund prismatisk Krudt, og man siger, at Russerne

have nogle faa elleve Tommers Bagladekanoner, hvis Projectil veier 496 Pund med en Ladning af 82 Pund af samme Krudtsort. En af disse Kanoner skal have udholdt 400 Skud. Efterat vi have indført langsommere forbrændende Krudt, troe vi det muligt at indføre en svær Bagladekanon, skjøndt en saadan ikke ubetinget kunde bruge saa stor Ladning som en Forladekanon.

Endelig: Er det værd at gjøre nogen Forandring, naar man seer hen til de gode Resultater, man har opnaaet med de svære Forladekanoner med Hensyn til simpel Ladning, hurtig Skydning og med Hensyn til Holdbarhed i Sammenligning med, hvad vor egen Erfaring har lært os angaaende Bagladesystemer, og hvad vi maae lære af de overordentlige Vanskeligheder og alvorlige Ulykkestilfælde, der have viist sig ved fremmede Kanoner?

Vi kunne ikke besvare dette. Spørgsmaalet har været underkastet Drøftelse i Slutningen af 1868 af de mest kompetente Autoriteter; men Tiderne ere forandrede siden 1868. De svære Bagladekanoner ere nu muliggjorte ved Indførelsen af mindre voldsomme Krudtsorter, og det synes ønskeligt, at Spørgsmaalet ikke bliver lagt paa Hylden. En af Sø- og Landofficerer sammensat Commission kunde uden tvivl med ringe Udgift samle Stof for at afgjøre, om det er muligt og nyttigt at indføre svære Bagladekanoner i Taarne og paa lignende Steder.

Er det ønskeligt at have svære Bagladekanoner, og kunne Russerne være i Besiddelse af saadant Skyts, saa kan England ogsaa forsyne sig selv med det.

Et Forslag til Natsignaler.

Af Skibscapitain S. Philipsen.

Enhver Skibsfører har uden Tvivl i de mange forskellige Tilfælde, der indtræffe i en Sømands Praxis, følt Savnet af, at Meddelelsesmidlerne paa Søen ere i farefulde Tilfælde om Natten saa ufuldkomne og saa lidet satte i System, at man kun en sjelden Gang kan have hogen Nytte af dem, og det saameget mere, som Meddelelserne om Dagen ved de senest oprettede Signalsystemer have gjort saa betydelige Fremskridt, at man ikke alene har Flagsignaler, men ogsaa »Afstandssignaler«, ved hvilke man kun behøver at lægge Mærke til de opheisede Gjenstandes Form og Sammenstilling for at aflæse Signalet. Ved disse Afstandssignaler kan man, som enhver Søkyndig veed, correspondere med Signalstationer iland, de saakaldte »Semaphorer«, der oprindeligt ere oprettede af den franske Regjering langs hele Kysten i Frankrig. *) Senere ere lignende Landstationer blevne indførte af andre Regjeringer, saa at der forhaabentlig med Tiden vil blive indrettet saadanne Communications-Midler mellem Skibe og Land over hele Verden. — Det er en Selvfølge, at et Signalsystem som Afstandssignalerne er et langsommere Meddelelsesmiddel

*) Jvfr. Artiklen om »Kysttelegrafer« i dette Tidsskrifts 4de Bind, Pag. 554.

end Flagsignalerne, i hvilke ethvert Flag betegner et bestemt Bogstav, og hvor der som en Følge heraf gives Leilighed til mange flere Sammenstillinger, end der, hvor hvert Bogstav, som i Afstandssignalsystemet, betegnes med 3 forskjellige opheisede Gjenstande.

Til et Afstandssignalsystem hører som bekjendt 6 forskellige Gjenstande, nemlig 2 Balloner, 2 Standere og 2 firkantede Flag, hvilke Gjenstande i 18 forskellige Sammenstillinger svare til Alphabetets Consonanter, der ogsaa danne Grundlaget for Flagsignalerne, kun med den ovenberørte Forskjel, hvoraf man let kan slutte sig til, paa hvilken Maade disse Signalsystemer komme til at svare til hinanden.

I den alphabetiske Tabel for Afstandssignalerne dannes, som tidligere bemærket, hvert Bogstav af 3 af ovennævnte Tegn, saaledes bestaaer f. Ex. Bogstavet B af en Ballon, en Stander og et Flag, heisede i den angivne Orden; Bogstavet J bestaaer af Standeren øverst, saa Ballonen med Flaget underst, og Bogstavet Q bestaaer af Standeren øverst, dernæst Flaget med Ballonen underst. For hurtigere at kunne kjende Signaler efter dette System, kan man erindre, at Ballonen i de første 6 Sammenstillinger er over Standeren og Flaget, i de næste 6 Sammenstillinger er Ballonen mellem Standeren og Flaget, og i de sidste 6 Sammenstillinger er Ballonen underst.

I Afstandssignalerne har hver Sammenstilling foruden sin Betydning som enkelt Bogstav ogsaa Betydning som fuldstændigt Signal og tjener i denne Forstand til at gjøre de vigtigste og hyppigst forekommende Signaler. Foruden disse Sammenstillinger hører der til Systemet fire andre Sammenstillinger med 2 Gjenstande, hvilke sidste Signaler ere meget vigtige, da de ere Nød- eller Fare-signaler.

Ballonen heises, som de Fleste vide, mellem hvert fuldført Signal, ligesom den ogsaa benyttes som bekræftende Signal og til Systemets Kjendingssignal.

Efterat have forudskikket denne meget kortfattede Forklaring over Afstandssignalerne, skal jeg nu gaae over til at omtale et af mig foreslaaet Natsignalsystem, der er baseret paa Afstandssignalerne.

Ved at læse det engelske Maanedsskrift »Journal of the National life boat Institution« for Novbr. 1870 saae jeg en Opfordring, rettet til Søkundige, om paa en letfattelig og kort Maade at indrette et Natsignalsystem. Hensigten hermed var dog egentlig nærmest at tilveiebringe Nat-Faresignaler, hvilke selvfølgelig ogsaa ville blive de mest benyttede i et saadant Signalsystem. Jeg er imidlertid gaaet videre end til Nødsignaler, idet jeg har søgt at sætte Systemet i Forbindelse med de allerede benyttede internationale Dagsignaler, da man herved bliver istand til at bruge den autoriserede Signalbog for alle Nationers Skibe.

For tillige at give alle Skibe uden Undtagelse Adgang til Systemet, uden Anskaffelse af særskilte Lanterner, har jeg benyttet de for Skibe ifølge Anordning af August 1867 lovbefalede Lanterner: Klar, Grøn og Rød og ordnet dem efter Tabellen til Afstandssignaler saaledes, at den klare Lanterne træder istedenfor Ballonen, den røde Lanterne istedenfor Standeren og den grønne Lanterne istedenfor Flaget.

Da ethvert Koffardiskib, fra det største til det mindste, har 2 eller 3 klare Lanterner ombord, har jeg i Sammenstillinger, hvor der, ifølge Gjenstandene i Afstandssignalerne, skal heises to eensfarvede Lanterner, ladet den ene farvede Lanterne erstatte af en klar, paa følgende Maade:

I Signalet D, der bestaaer af en Ballon med to Standere under, er den klare Lanterne, der angiver Ballonen, øverst, og derunder den røde Lanterne med en klar ved Siden i en horizontal Linie, hvorved der antydes, at der skulde være to røde Lanterner.

Det Samme er Tilfældet i Signalerne F, S og T,

kun med den Forskjel, at i de to Sidste de horizontalt hængende Lanterner ere over den enkelt hængende klare Lanterne, fordi Standeren og Flagene i disse Signaler ere ovenover Ballonerne.

For Signalerne L og M, der ligeledes skulde bestaae af to farvede og en klar Lanterne, har jeg kun bibeholdt de to horizontalt hængende Lanterner, da flere Combinationer med to klare og couleurt Lanterne let vil kunne forvirle.

De andre Signaler i Afstandssignalsystemet bestaae kun af en Ballon, en Stander og et Flag i forskjellige Sammenstillinger, hvilke overførte paa det foreslaaede Natsignalsystem ikke fordre anden Forandring, end at de forskjellige Lanterner træde istedenfor de angivne Gjenstande paa den ovenfor anførte Maade. I Signaler, hvor to Balloner forekomme, heises to klare Lanterner.

Jeg har med Forsæt ladet den røde Lanterne træde istedenfor Standeren, fordi det vigtigste Nødsignal: »De stævner mod Fare«, bestaaer af en Ballon med en Stander underneden, og paa lang Afstand skjelner man tydeligst en Combination af klart og rødt Lys.

I ovennævnte engelske Maanedsskrift er den Betænkelighed udtalt, at Sammenstillingen af klare og farvede Lanterner ikke paa lang Afstand vilde vise tydelige Signaler; jeg drister mig imidlertid til at være af den Mening, at saadanne Sammenstillinger ere de tydeligste, man kan faae ved overhovedet at benytte Lanterner. I usigtbart Veir kunne selvfølgelig Lanternesignaler kun med megen Vanskelighed sees paa nogen Afstand, og i saadant Tilfælde maa man naturligviis gribe til kraftigere Midler, saasom farvede Blus, Skud eller Raketter, for at tilkjendegive den forhaandenværende Fare.

Man kan overhovedet indvende, at Skibslanterner ikke ere kraftige nok i deres Lys til at benyttes ved et saadant Signalsystem, og ganske vist vilde kraftigere Lys og større Apparater vise bedre Signaler; dog saafremt,

hvad jeg haaber ikke skal vare saa længe, det tidligere her i Tidsskriftet omtalte Forslag, at Regjeringen skal føre Control med, at Skibslanternerne faae den i Loven foreskrevne Lysstyrke, kommer til at træde i Kraft, saa maa man indrømme, at Skibslanternerne have et tilstrækkeligt kraftigt Lys til ogsaa at kunne benyttes som Signallanterner, og, naar man endvidere seer, hvor langsomt nye Systemer trænge igjennem, inden de blive almindeligt benyttede, maa man indrømme, at, jo lettere Adgang man har til et saadant Signalsystem, desto hurtigere vil det finde almindelig Anvendelse; men selv om det ogsaa kun sjældent skulde blive benyttet, saa er det dog bedre i det enkelte kritiske Øieblik at have et bestemt Signalsystem at rette sig efter, end at heise det første det bedste Signal, man i Nøden maatte finde paa, da et Saadant meget ofte vil blive misforstaaet, ja endog upaaagtet.

I Januar Maaned indsendte jeg et Udkast med illustreret Plan til Marineministeriet, med underdanigst Anmodning om at faae en maritim Bedømmelse over ovenomtalte Natsignalsystem, da det var min Mening, gjennem Udenrigsministeriet at sende det til »the Board of Trade« i London, for muligen at faae det optaget som Appendix til de internationale Signaler.

Den 6te Februar modtog jeg Marineministeriets Bedømmelse og tager mig nu den Frihed at anføre den her:

»Den Tanke, at benytte den røde, grønne og klare Lanterne til Signaler om Natten, ligesom Standeren, Flaget og Kuglen benyttes om Dagen, finder Ministeriet heldig, tilmed da det formenes, at de Vanskeligheder, som fremkomme, ved at man kun tør gjøre Regning paa eet Sæt farvede Lanterner, ere afhjulpne paa en meget praktisk Maade.

At Indførelsen af dette Tillæg til »Signalsystem for Handelsskibe af alle Nationer« vil være en Forbedring, maa Ministeriet ansee for hævet over enhver

Tvivl, og at Bekostningen ved dets Indførelse vil være meget ubetydelig, er en yderligere anbefaling.»

Min Tanke ved dette Forslag har været den, at udfylde en væsentlig Mangel i det ellers saa ypperlige nye Signalsystem for alle Nationer; skulde mit Ønske om at see Forslaget optaget i Signalbogen gaae i Opfyldelse, nærer jeg den Fortrøstning, at det vil kunne give en under fortvivlede Omstændigheder virksom Haand til Skibs og Mandskabs Frelse.

Blandinger.

Den engelske Marine. Af Bredsideskibe, der ere færdige eller i kort Tid kunne blive færdige, tæller den engelske Marine for Øieblikket 36 med 555 svære Kanoner. De inddeles i følgende Classer:

Til 1ste Classe henregnes Hercules og Sultan, hver med 6" til 14" Pandser, $14\frac{1}{2}$ Miles Fart og 18^{tons} Kanoner.

Til 2den Classe: Audacious, Invincible, Vanguard, Iron Duke, Swiftsure og Triumph med 8" til 16" Pandser, $13\frac{1}{2}$ Miles Fart og 12^{tons} Kanoner.

Til 3die Classe: Bellerophon, Lord Warden, Lord Clyde, Minotaur, Agincourt, Northumberland, Royal Alfred, Repulse og Penelope med 5" til 6" Pandser, 14 Miles Fart og 12^{tons} Kanoner.

Til 4de Classe: Achilles, Royal Oak, Prince Consort, Caledonia, Ocean, Valiant, Hector og Zealous med $10\frac{1}{2}$ " Pandser, 12 Miles Fart og 9^{tons} Kanoner.

5te Classe: Warrior, Black Prince, Defence og Restistance med $4\frac{1}{2}$ " Pandser, 13 Miles Fart og 9^{tons} Kanoner.

6te Classe: Pallas og Favorite med $4\frac{1}{2}$ " Pandser, 13 Miles Fart og 9^{tons} Kanoner.

7de Classe: Entreprise og Research med $4\frac{1}{2}$ " Pandser, 10 Miles Fart og $6\frac{1}{2}$ ^{tons} Kanoner.

Endvidere tre Kanonbaade: Vixen, Viper og Waterwitch med $4\frac{1}{2}$ " Pandser, 9 Miles Fart og 6^{tons} Kanoner.

Af Taarnskibe har England 11 færdige.

1ste Classe Taarnskibe er bestemt til at omfatte 20 Fartøier efter en ny Tegning med 10" til 14" Pandser, 12 Miles Fart og 25^{tons} Kanoner til 600 pds. Projectiler.

2den Classe vil bestaae af Monarch-Typen med 8" Pandser, 14 Miles Fart og 25^{tons} Kanoner.

3die Classe: af Glatton-Typen med 10" til 12" Pandser, 9 Miles Fart og 25^{tons} Kanoner.

4de Classe: af Hotspur-Typen med 10" til 14" Pandser, 12 Miles Fart og 18 til 25^{tons} Kanoner.

5te Classe: af Royal Sovereign og Prince Albert med 4½" til 5½" Pandser, 12 Miles Fart og 12^{tons} Kanoner.

6te Classe: af Scorpion og Wyvern*) med 4½" Pandser, 10 Miles Fart og 12^{tons} Kanoner.

Følgende Skibe vare bestemte til at være færdige i Slutningen af forrige Aar: Swiftsure, Iron Duke, Audacious, Invincible og Vanguard, alle Bredsideskibe med 14 Kanoner, endvidere Sultan og Hercules efter »Combinations-Systemet«, hver med 12 Kanoner; Devastation, Thunderer og Fury, Taarnskibe med 4 Kanoner; Rupert, Taarnskib med 3 Kanoner, og endelig Glatton og Hotspur, Taarnskibe med 2 Kanoner.

Af nybyggede, hurtige Træskibe med svært Skyts har England følgende: Inconstant, Active og Vollage, alle Fregatter med 15 Miles Fart; 12 Corvetter af Blanche-Classen og 2 af Druid-Classen, alle med 13 Miles Fart; 12 »Kanonskibe« med 13 Miles Fart og 17 Kanonbaade med samme Fart.

Det Kariske Hav. I Anledning af den Meddelelse med hosstaaende Overskrift, som vi i 5te Bind have gjengivet efter »Annales de voyages«, have vi fra Hr. Capitain O. Hammer modtaget følgende Berigtigelse:

»Det fremgaaer af en Correspondance med den be kendte norske Robbe- og Hvalfangercapitain Svend Føyn,

*) De to for deres Usødygtighed berygtede Søsterskibe.

at den i Tidsskrift for Søværnen for 1870, Pag. 487 meddeelte Efterretning om, at Hr. Sidoroff i Aaret 1869 med en lille Dampers løb ind i Obis Munding og seilede til Obdorsk, beroer paa en Feiltagelse, hvilket Capitain Føyn, der selv har talt med Hr. Sidoroff, har bemyndiget mig til at berigtige.

Bemeldte Dampers, som var en Hjulbaad med et Kulforbrug af 15 Tønder i Timen og førtes af en tysk Capitain Keiser, gik fra Vadsø i August Maaned 1869 og naaede ikke længer end til Pitchora, hvor den blev oplagt.

Obdorsk skal hidtil endnu aldrig være blevet beseilet; men i indeværende Sommer vil et Handelshuus i Christiania forsøge at sende en i dette Øiemed bygget Skruedampers paa 100 Læster dertil.

Af norske Skibe har ingen været længere mod Øst end til den hvide Ø »Bæloi Ozero«. Et Par engelske Skibe siges at have været længere østerpaa, men skulle være blevne drevne tilbage af Storm.»

Erterretninger for Søfarende.

- A) Alle »Retninger« ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet.
- B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).
 Samlede af J. Chr. Petersen,
 Assistent ved Søkaart-Archivet.
 Januar—Februar.
 Afsluttede den 4de Marts 1871.

Anvendte Forkortelser:
 F. Fast Fyr.
 B. Blink -
 FB. Fast - med Blus.
 L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
 Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.
 Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmill.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Stod og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Sverrig	Kattegattet	Nyt Fyr ved Varberg	B.	hvidt rødt	Lds.	..	..	..	o . N 57 6,4 Ø 12 13,5	..	..	paa Skriverklippen ved Varbergs Red; ventes tændt i Efteraaret 1871.
do.	Sundet	Nyt Fyr paa Hveen	B.	hvidt	Lds.	..	..	..	N 55 55,2 Ø 12 40,5	..	..	paa Nordvestenden af Øen Hveen; ventes tændt i Efteraaret 1871.
do.	Østersøen (Ølands Ø-Kyst)	Nyt Fyr paa Kapelodden	B.	....	Lds.	..	..	..	N 56 49,3 Ø 16 50,6	..	..	med hurtigt paa hinanden følgende Blink; ventes tændt i 1872.
do.	Bottniske Bugt	Nyt Fyr paa Gråklubben	B.	....	Sp.	..	..	..	N 63 11,8 Ø 19 2,6	..	..	ved Skagsodde, udfor Örnskölds Vig; ventes tændt i Efteraaret 1871.
do.	do.	Nyt Fyr paa Rödskallen	B.	....	Sp.	..	..	..	N 65 19,4 Ø 22 23	..	..	ved det sydlige Indløb til Luleå; ventes tændt i 1872.
Rusland	Finskebugt	Forbedring af London Grund Flydefyr	3 F.	hvide	..	..	24 32 24	1 ³	N 60 0,1 Ø 29 31,4	..	Jern- skib	Fyrene staae i en Trekant, Skibet har 2 Master, fra den høieste Mast vises 1 rød og hvid Ballon.
Irland (Ø-Kyst)	Dublin Bugt	Tidefyret ved Poolbeg Fyrtaarn	....	....	..	..	..	..	N 53 20,5 V 6 9,3	..	..	der brændte fra $\frac{1}{2}$ Flod til $\frac{1}{2}$ Ebbe, er nedlagt fra 1 April 1861.

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 L	o B	Hoide	Farve, Form	
Spanien (N-Kyst)	Biscaiske Bugt	Nyt Fyr paa Punta de la Silla	F.	rødt	Lds.	6te	138	2½	Mill	N 43 23,5 V 4 25,8	136	Steen	tændt 1 Febr. 1871 ved Indløbet til Havnen St. Vincent de la Bar- quera. Misv. her i 1871 10° V.
N-Amerika (Forenede Stater)	Massachusetts, Salem Havn	Nyt Fyr ved Fort Picke- ring	F.	hvidt	Lds.	5te	24	..	..	N 42 32 V 70 46	..	Jern, rødt	tændt 17 Januar 1871 paa Syd- enden af Winther Island.
do.	do.	Nyt Fyr paa DerbyWharf	F.	rødt	Lds.	5te	15	..	..	..	..	..	tændt 17 Januar 1871.
do.	S-Carolina, Charleston	Farveforandring af Morris Ø Fyr	2 F.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	begge Fyr ere nu hvide, hidtil var det inderste rødt.
do.	do.	Farveforandring af Wee- hawken Fyr	F.	..	..	..	..	..	..	N 32 40,6 V 79 47,8	..	..	forandret fra rødt til hvidt.
do.	do.	Farveforandring af Castle PinckneyFyr	F.	..	..	..	..	..	..	N 32 46,4 V 79 54,5	..	..	ligeledes.
do.	do.	Flytning af Sullivan Øens Fyr	..	..	..	..	..	..	..	N 32 46 V 79 51,3	..	..	Fra 10 Febr. 1871 flyttes Fyret 500 Alen i NV, eller til 50 Alen Ø for Fort Moultrie.
Phillippi- nerne	Luzon	Forbedring af Manilla Fyr	F.	rødt	Lds.	6te	..	2½	..	N 14 36,1 V 120 57,3	..	..	Ved Indløbet til Rio Pasig.

B) Sømærker (Vagere, Beler), Landmærker (Baaer, Varer) Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Belliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Aarhusbugt	Dybden paa	Norsminde Flak	7 Fod	.....	N. Br. 56° 2' Ø.Lgd. 10° 19',5	tidligere er 11 Fod anset for den mindste Dybde paa denne Grund.
Preussen	Østersøen	Dybden i Løbet	til Memel	22 -	.....	mellem Tønderne II og V med Retnings- baaerne overet	i Linien af Vagere paa begge Sider af Løbet er Dybden 2 Fod større.
do.	do.	do.	til Pillau	18½ -	.....	tæt udenfor Molerne paa en smal Barre	indenfor er Dybden større (30 Fod).
Østerrig (Dalmatien)	Adriatiske Hav	Klippebanke	v. Øen Meleda	24 -	.....	2½ Kbl. SØ (retv.) fra Zaglava Pynten	paa Sydkysten af Meleda eller Me- loda vest for Ragusa.
do.	do.	do.	do.	24 -	.....	1½ Kbl. SØ (retv.) fra Grue Pynt	
do.	do.	do.	ved Øen Mezzo	15 -	.....	1½ Kbl. Ø (retv.) fra SØ-Pynten af Don- zella Klippen	eller c. 5 Kbl. S for SØ-Enden af Øen Mezzo.
do.	do.	do.	i Budua Bugten	9 -	.....	1½ Kbl. Ø (retv.) fra Nordenden af Øen St. Nicolo, S for Cattaro	med en Udstrækning mod Land af 1 Kbl.
do.	do.	do.	i Lastua Bugten	i Vand- fladen	.....	1½ Kbl. SSØ (retv.) fra den sydlige St. Catharina Klippe	St. Catharina Klippe er i flere Kaaert feilagtig kaldet St. Domi- nika.
do.	do.	do.	v. C. Durazzo	12 Fod	.....	1½ Kvm. SSV (retv.) fra C. Durazzo	Sydfor C. Durazzo ere flere Banker og Klipper, hvoraf denne er den yderste; 3 Kbl. sydligere er en Dybde af 5 Favne.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Østerrig (Dalmatien)	Adriatiske Hav	Klippebanke	ved C. Laghi	9 Fod	.....	N $\frac{3}{4}$ V $3\frac{1}{4}$ Kvm. (retv.) fra Taarnet Querin Meschin og $6\frac{1}{4}$ Kvm. S $\frac{1}{2}$ V (retv.) fra Du- razzo Fyr	dette er den yderste af en Række Grunde, der strække S og Ø ud herfra.
do.	do.	do.	do.	2 -	.....	N $\frac{1}{4}$ Ø $3\frac{3}{4}$ Kvm. (retv.) fra Taarnet Querin Meschin og $5\frac{1}{4}$ Kvm. S for Durazzo Fyr	Misviisningen i 1871 er her 11° V.
Afrika	Gambia Floden	sort Tønde med Kurv	paa African Knoll	.....	.....	N. Br. 13° 34',7 V.Lgd. 16° 36',8	for Østenden af Grunden.
Ostindien	Bugten ved Siam	Klippe	hidtil ubekjendt med	10 Fod	.....	N. Br. 11° 11' Ø.Lgd. 102° 47'	fundet ved den holl.-ostindiske Bark Ellen Bangka i December 1870.
Palavan (Ø-Kyst)	Mindoro Havet	Koralgrund	Constantia Banke	20 -	11 Favne	N. Br. 9° 58',5 Ø.Lgd. 119° 25'	Grunden, der ligger 15 Kvm. Ø t. S fra Bold Pynt, er nylig fundet ved det spanske Dampskib Con- stantia.
Britisk Columbia	Juan de Fuca Strædet	Taageklokke	ved Race Øens Fyr	.....	.....	N. Br. 48° 17',6 Ø.Lgd. 123° 32',3	oprettet i Febr. 1871.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat.)

1871.

Allerh. Resol. De ved allerh. Resol. af 17de April 1860 3 Febr.
fastsatte Bestemmelser for Officerernes Udcommando
tilsøes ophæves; Hans Majestæt Kongen forbeholder sig
i hvert enkelt Tilfælde at tage Bestemmelse om Com-
mando til Chefsposter af større Betydning og overlader
Ministeriet at tage Bestemmelse om Commando til Chefs-
poster af mindre Betydning saavel som til subalterne
Stillinger ombord.

Allerh. Anordn. Premierlieut. E. F. Løitved med-
deelt Orlov for at fare som subaltern Officeer med det
islandske Postdampskib, medens det i indeværende Aar
er i Fart.

Til en af de 2 Artilleri-Exerceerskoler for Søværne- 4 Febr.
pligtige, der iaar ville blive oprettede, beordres Capitain
A. E. Christiansen som Skoleforstander; Capitainen
beordres at gennemgaae den Specialskole, der for Tiden
afholdes ved Søartilleriet.

Efter Ansøgning meddeelt Elev J. A. G. Larsen
Afsked fra Søofficeersskolen.

Allerh. Resol. Capitain N. Jacobsen meddeelt 10 Febr.
Orlov for at føre det islandske Postdampskib, medens
dette i Aarene 1871 og 1872 er i Fart.

Udfærdiget »Bestemmelser for Krigsskibenes Maling 15 Febr.
ved forekommende Udrustninger«.

1871.

- 18 Febr. Allerh. Resol. Capitain L. A. Mourier, R*, tilstaaet Forlængelse indtil den 1ste October d. A. af hans hidtil havde Orlov for at føre et kongeligt Postdampskib.
- 22 Febr. Afsluttet Contract med Hr. Treucotte i Lüttich om Leverance af 500 Stk. Omdreiningspistoler efter hans Model.
- 25 Febr. Beordret Premierlieut. T. Braëm at forrette Adjuvant-Tjeneste hos Marineministeren istedenfor Premierlieut. Løitved, der fratræder denne Tjeneste.
- 27 Febr. Afsluttet Contract med Skibbygmester E. P. Bonnesen om Levering af 4 Stk. Patrouillebaade.
- 28 Febr. Bestemt, at Skibbygmester J. H. Gullack skal indtræde i Bestyrelsen for Understøttelsesfondet af 2den April 1801.
-

Hvortil skal den svenske Flaade anvendes?

I det første Hefte for 1871 af det svenske »Tidskrift i Sjöväsenet« findes nogle Udtalelser om Maalet for den svenske Søstyrkes Virksomhed under en eventuel Krig. De minde paa en saa betegnende Maade om visse Tilstande og Stemninger herhjemme, at vi gjengive Artiklen i sin Heelhed, uagtet den optræder polemisk. Den lyder saaledes:

»Spørgsmaalet om, hvortil vor Flaade skal anvendes, findes opkastet i en Artikel i indenværende Aars første Hefte af »krigsvetenskapsacademiens Tidskrift«. Forfatteren søger heri, saalænge han beskjæftiger sig med Forsvaret tillands, paa en ifølge vor Opfattelse særdeles fortjenstfuld Maade, at gjøre det indlysende, at det svenske Folk baade bør og kan forsvare sig; men, naar han begiver sig ud paa Søen for ogsaa der at angive Forsvarets Retning, da gaaer han fra os, da kunne vi ikke længere dele hans Anskuelse; thi de maae efter vor Opfattelse lede til det Resultat, som det netop er Forfatterens Mening at bestride, nemlig at vi — naar vi tage de Fordele til Indtægt, som Naturen i geographisk Henseende har skjenket os — ikke kunne forsvare os, og det er af denne Grund, vi ville søge at fremdrage de Puncter, hvori Forfatteren og vi ere af forskjellig Mening.

Efter at Forfatteren har gjort Rede for Hovedgrundlaget for den tillands nødvendige Styrkes Tilveiebringelse

og for Maaden, hvorpaa Forsvarskræfterne burde anvendes, synes han ligesom heelt uventet at blive opmærksom paa, at Stridskræfterne tilsøes ikke ere komne med i Beregningen, og gjør sig ved denne Opdagelse ganske naturlig det Spørgsmaal: »Hvortil skulle vi da anvende vor Flaade?» Ved den besværlige Søgen efter et Svar herpaa, finder han imidlertid intet Andet end dette: »til at beskytte Stockholms Skjærgaard, spærre Indløbet til Mælaren, hindre en fjendtlig Landgang i Södertörn og den nærmest Stockholm liggende Deel af Roslagen,« og, som Noget, der kunde være ønskeligt: »at denne Virksomhed muligen burde udstrækkes til Gefle og Söderköping.« Forfatteren tilføier unegtelig, at Flaaden ogsaa skulde: »beskytte Indløbet til Christiania og forsøge paa at forhindre en virksom Blocade af de forenede Rigers Kyster«; men han retter sig selv strax derefter med de Ord: »den, der vil magte Alt, taber Alt«, og vender tilbage til sin første Plan, idet han ytrer: »kan den svenske Flaade forsvare Stockholms Skjærgaard, saa er det ogsaa Alt, hvad man kan forlange af den.«

Anseer virkelig Forfatteren, som selv synes at skatte Værdet af alle de Besværligheder, Skjærgaardens »uopregnelige Øer og Skjær« berede en Angriber, og hvilke desuden ved Befæstninger, Miner og andre Spærringsmidler kunne mangfoldiggjøres, anseer han det for sandsynligt, at en Fjende skulde rette sit Hovedangreb imod dem? Da vi umuligt kunne troe, at dette skulde blive Tilfældet, saa spørge vi: »kan det da være rigtigt der at indespærre alle Landets Stridskræfter tilsøes og derved overlade til Fjenden uforstyrret at vælge det Punct paa vor Kyst, hvor han maatte finde det bekvæmest at gjøre Landgang?» Herpaa maae vi svare med et ubetinget Nei; thi Sverig kan, uden at der paa nogen Maade gjøres Indgreb i de Midler, som maae anvendes til Armeens tidssvarende Udvikling, og alene med de Summer, hvor-

over Marinebestyrelsen i de seneste Aar har kunnet raade, saafremt disse anvendes paa rette Maade, vedligeholde et flydende Forsvar, der er saaledes beskaffent, at det er istand til at optræde ved en hvilkenksomhelst Deel af vor Kyst, hvor en Landgang truer, og, er dette sandt, saa er der vel Ingen, som tør paastaae, at Alt skal samles der, hvor der er ringe Sandsynlighed for, at Nogen skulde komme. Saa feige kunne vi dog ikke være!

Den Fjende, som kommer i den Hensigt at erobre Landet, maa medføre en betydelig Armee; denne Armee kan vanskelig transporteres paa selve Krigsskibene, der maae anvendes en særlig Transportflaade dertil, og denne vil komme til at udgjøre dens i dobbelt Henseende mest saarbare Deel, thi den indeholder den til Erobringen fornødne Vaabenmagt, og et eneste Skud, en eneste Mine vil i et Øieblik kunne gjøre det Skib, som rammes deraf, aldeles uskadeligt. Skulde saaledes Fjenden have til Hensigt at vende sig mod Stockholms Skjærgaard, saa maatte han først med sine Kampfartøier sikkre sig en Havn der for sin Transportflaade. Dette synes os næsten udførligt, dersom Skjærgaardens Terrain bliver benyttet saaledes, som Forfatteren foreslaaer, det vil sige, at Indløbene blive forsvarede ved Befæstninger, Miner og Spærringsmidler; thi Nutidens Krigsfartøier ere, naar de høre til de større Classer, saa dybtgaaende, uhandelige og kostbare, at de kun lidet egne sig for et Angreb, hvor utilgængelige Farvande, opfyldte saavel med naturlige som kunstige Forhindringer, skulle passeres, og, høre de paa den anden Side til en mindre Classe Skibe, saa kunne vi jo møde dem med lige Vaaben og — om end underlegne i Antal, dog med Fordele af eget Terrain og de der anbragte Forhindringer — let forebygge enhver væsentligere Fremtrængen. Henseet hertil er der Intet, der giver Anledning til den Formodning, at nogen Angriber just skulde gaae derhen, hvor Snaren er lagt; under slige Omstændigheder vælger han

tværtimod den Havn, hvor han lettest kan forsvare sig, og hvor han ikke løber nogen Fare for at faae sin Transportlinie afskaaren. Et saadant Punct tilbyder netop Forfatteren ved sin Plan, idet han indskrænker Forsvaret til en ringe Deel af Kysten og overseer Østersøens væsentligste Havn Carlsrona. Derhen vilde uden Tvivl en Fjende vende sig, saafremt de Anskuelser, Forfatteren vil udbrede, komme til at gjøre sig gjældende.

Et uforsvaret Carlsrona frembyder ved sin uforlignelige Havn og ved dennes Beliggenhed for en stor Deel udenfor Skudvidde af Landbatterier saa store Fordele for en Angriber, at man ikke ret godt, uden at undervurdere hans Omdømme, kan forestille sig, at han ikke skulde rette sin Cours imod den, da han for at vinde fast Fod der ikkun behøver ved sin første Transport at overføre en tolv tusind Mand. Med denne Styrke kan en Fjende paa en Uge, naar han understøttes af nogle lavtstikkende Fartøier, opkaste og bestykke Forskandsninger paa Landsiden, tilstrækkelig stærke til, at han kan værne sig imod Overrumpling under Befæstningen af Hvitakrogs Stillingerne, og, foretages denne lille Krigsøvelse i Begyndelsen af Sommeren, saa kan han i de Maaneder, Østersøen endnu er seilbar, naae saa langt i Fuldendelsen af Pladsens Befæstning, Tilførselen af Forraad og Lignende, at Positionen ikke kan tages tilbage over Vinterisen, thi faa Stillinger ere af Naturen saa gunstige til Forsvar. Naar først selve Pladsen af Erobreren er gjort uindtagelig, kan han jo didhen overføre Forraad og Tropper i saadan Mængde, som han maatte ansee det nødvendigt for Gjennemførelsen af sine Planer, hvad enten disse nu gaae ud paa en fuldstændig eller delviis Underkastelse af Landet, eller han kun har til Hensigt, ved at tvinge os til at holde større Troppemasser udrustede, lidt efter lidt at udmatte Landet, og paa denne Maade, uden at løsne et Skud, lægge Sverrig saa fuldstændigt for sine Fødder, som det vel er muligt.

Det er saaledes uden Overdrivelse vor Mening, at den Plan, som Forfatteren foreslaaer for Sverrigs Søforsvar, ufeilbarlig vil lade det staae frit for enhver mægtig Fjende ved Carlsronas Indtagelse, blot som en almindelig Øvelse for den samlede Land- og Søstyrke, at dictere Sverrig hvilkesomhelst Betingelser, han maatte finde for godt.

Skulde atter, som vi idetmindste haabe, Carlsronas strategiske Værd erkjendes af Nationen, og bliver som en Følge deraf Pladsen befæstet, saa vil derigjennem den eneste Havn paa Sverigs Fastland, hvor en Fjende uden Sværdslag kan erhverve sig en uindtagelig Position, gaae tabt for ham, hvorved Landets Forsvar betydelig vil forstærkes; thi ved at vore Kampfartøier, som rimeligviis komme til at bestaae af pandserbrydende Monitører og mindre Fartøier — saasom flydende Lavetter og Torpedobaade — faae en sikker Havn, hvorfra de fra forskjellige Puncter kunne operere i Fjendens Flanke og afskære hans Transporter, som Forfatteren selv indrømmer maae føres over Havet, bliver deres Optræden under en Forsvarskrig baade kraftigere og sikkrere, end den vilde være, om alle vore Fartøier, saaledes som Forfatteren foreslaaer, indesluttedes i Stockholms Skjærgaard for derfra ved samlede Udfald at beskytte Sverrigs østre Kyst imod en Blocade. Hvortil skulde det vel desuden tjene, om Flaaden ikkun var til for at beskytte denne Skjærgaard? thi synderlig stor Tilførsel østerfra kan man neppe vente sig.

Vi kunne ikke tænke paa i samlet Styrke at tilbyde Fjenden Kamp ude paa Havet; men, hvad vi kunne, forudsat, at Søkrigsmateriellet udvikles efter Landets naturlige Behov og efter en bestemt Plan, det er i spredt Orden, om man saa tør kalde det, i Nærheden af vore Kyster eller ved Indløbene til vore Skjærgaarde at anfælde ham, naar han, belastet med en talrig og uhaandteerlig Transportflaade, kommer for at gjøre Landgang,

derigjennem modsætte sig og, om ikke tilintetgjøre, saa idetmindste forhale hans Landstigning saalænge, indtil vor Armee naaer at samle sig, i hvilket Tilfælde den efter Forfatterens Løfte vil være stærk nok til at kaste Fjenden i Søen.

I Medfør af, hvad vi saaledes have udtalt, ere vi af den Overbeviisning, at Anskaffelsen af Søværnets Materiel ikke alene bør være bygget paa den Grundvold, at dets Formaal ved Fædrelandets Forsvar skal være udelukkende at beskytte Stockholms Skjærgaard med dens tilgrændsende Dele, men derimod, at der bør skabes et kraftigt Kystforsvar, der raader over Sødygtighed saavel hos Personellet som Materiellet for at muliggjøre Overfarten til de Steder, hvor der er mest Brug for os, et Forsvar, der tildeels er pansret og har bevægelige Taarne, men som ogsaa bestaaer af mindre, billigere Fartøier, hvor Bestykningen er Hovedsagen og Usaarbarheden en Bisag — Fartøier, hvorved det største Antal bevægelige Kanoner kan erholdes med den ringeste Bekostning. Bliver vort Søværn ordnet efter disse Grundsatninger, er dets Opgave ved Forsvaret given, og Ingen skal da med Tanken henvendt paa Sverrigs Selvstændighed kunne opkaste det Spørgsmaal: »Hvortil skulle vi da anvende vor Flaade?»

Amerikanske maritime Forhold i 1870.

Ved Captain Bille.

Ved Congressens aarlige Samling i Washington, i December Maaned, bliver der forelagt den lovgivende Forsamling en summarisk Fremstilling af Marinens Anliggender. Dette Actstykke, som bliver forelagt Congressen under Navnet »Annual report of the secretary of the navy on the operations of the department«, giver for 1870 i korte Træk en Fremstilling af, hvad der siden Congressens sidste Samling, i forskjellige Retninger, er blevet udført af Marinen, et Uddrag af vigtigere Rapporter fra forskjellige Stationschefer, og endelig, foruden en Oversigt over Marinens Budget, hvori tillige indgaaer en Oversigt over de i det angivne Tidsrum gjorte Licitationer, en kort Fremstilling af Admiral David D. Porter til Marinebestyrelsen om Marinens nuværende Tilstand, hvori Admiralen gjør Spørgsmaalet om Panderskibe, Artilleri- og Torpedo-Materiel til Gjenstand for sine Betragtninger, og som i Hovedsagen gaaer ud paa at bevise: »At det er nødvendigt for Landet, at der arbeides hen til at skabe et nyt tidssvarende Søkrigsmateriel«.

Admiral Porter's Indberetning lyder i sine Hovedtræk saaledes:

»Imedens den amerikanske Marine Intet har foretaget og heller ikke i dette Øieblik foretager Noget

for at komme til Kundskab om Maaden, hvorpaa man skulde bygge jernklædte Skibe, som kunde modstaae det sværeste Skud, have andre Nationer og da navnlig Frankrig og England foretaget mange Forsøg i denne Retning. Jeg troer, at denne iagttagende Fremgangsmaade har været berettiget fra vor Side, og jeg skal oplyse, at der ved de Forsøg, der ere foretagne saavel i Frankrig som i England, de to Lande, der ere længst fremme med Hensyn til Pandsterskibenes Construction, er gjort mange Feiltagelser og spildt megen Tid og mange Penge.

Men denne afventende Stilling bør vi nu ikke længere indtage; og forsaavidt som vi maatte ønske at komme i Besiddelse af den Nimbus, som naturligen tilkommer en Nation som den amerikanske, saa er det nu nødvendigt at holde Skridt i vor maritime Udvikling med de Nationer, der i Verdens Øine staae som vore maritime Medbeilere. Vi vilde ikke kunne gjøre os noget Haab om at opretholde Charakteren af en Sømagt af første Rang, naar vi fremtidig alene vilde lade os nøie med at iagttage de Andres Forsøg — som gradeviis ville naae Fuldkommenhedens Grændse — med den endelige Tanke at tilegne os deres Planer, naar de først ere modne.

Tiden har imidlertid ingenlunde været spildt for os; thi vi have omhyggeligen optegnet og undersøgt Alt, hvad der er blevet udført og foretaget paa fremmede Sted, ligesom vi ogsaa have underkastet de fremmede Skibes Egenskaber en skarp Kritik, hvorved man er kommen til det Resultat, at det ikke vil frembyde nogen Vanskelighed her i Landet at bygge et Pandsterskib, som ikke alene er det fremmede Skib jævnybyrdigt, men endog dette overlegent, idet man selvfølgelig iagttager at undgaae de Feil, som ere blevne begaaede hiinsides Atlanterhavet.

Der er ikke, og der kan heller ikke være nogen

endelig og absolut Fuldkommenhed tilstede i Skibes og Maskiners Bygning; ligesom det nu skeer, vil der altid indtræde Forbedringer paa dette Omraade; et Skib, som ansees fuldkomment i sit Slags, naar det sættes under Bygning, er ikke saasnart færdigt, førend et andet med nye Forbedringer ønskes bygget og dernæst paabegyndes.

Følgen heraf har været, saavel for Storbritannien og Frankrig som for enhver Nation, der er slaaet ind paa denne eksperimenterende Vei, at man har samlet en Mængde Pandsterskibe, hvoraf Størstedelen syntes at være uforkastelige Skibe.

Der er saamange Spørgsmaal, som indgaae ved Constructionen og Bygningen af Krigsskibet med pandsrede Sider, at det i Sandhed vilde være mærkeligt, om ikke partielle Mangler undertiden skulde kunne indløbe, og jeg skal fremhæve, at der er fire Puncter af særlig Vigtighed, som navnlig maae tages i Betragtning ved Skibs-Constructionen, nemlig: Stabilitet, Rolighed, Hastighed og Usaarlighed; men med Hensyn til disse Puncter ville vi aldrig komme til noget Resultat, førend vi begynde at bygge selv og derved opmuntre og ophjælpe dette Lands Talenter, som hidindtil have givet Prøver paa en saa stor Overlegenhed.

Efterat England har bygget saa mange og smukke Skibe, hvoraf flere have været anseete for at staae Fuldkommenheden nær, har man nu foreslaaet som Prøve en ny Typus af Pandsterskibe. Tre af denne nye Classe, nemlig »Vanguard«, »Audacious« og »Invincible« ere færdige og prøvede, og tre andre ere under Bygning. De ere utvivlsomt kraftige Skibe; men, da vi i Almindelighed ikke have noget Middel, hvorved vi sættes istand til at forsikre os om Resultaterne af de Forsøg, som ere anstillede for at prøve dem, kunne vi selvfølgelig ikke vide mere om, hvad der er udrettet, end det, den engelske Regjering har Lyst til at offentliggjøre. Hvorledes kunne vi nu forsvare for os selv, at vi saaledes

vente for at copiere Skibe, som ere byggede efter flere Aars Erfaring og formodentlig have været fuldendte i deres Slags, naar vi ikke kunne komme i Besiddelse af Rapporter fra de Officerer, som have commanderet dem? Jeg skal imidlertid oplyse, at det synes, som om de engelske Skibe, jeg nylig har omtalt, skjøndt meget hurtige under Damp, ikke betragtes som vellykkede som Krigsskibe, og jeg troer, at de møde Mistillid hos Officerer og Mandskab.

Da det engelske Admiralitet fandt, at Skibenes Rolighed forøgedes ved at bringe Tyngdepunctet høiere op, gjordes der Forandringer i den anførte Retning paa Stabilitetens Bekostning ved Panderskibene og de ypperlige indiske Troppetransportskibe, og herved opnaaedes, at disse sidste uden Seil have havt Krængningsvinkler af 16° paa deres Prøvetoure. Efter det Tab, den engelske Marine led ved »Captains« Forliis, er Frygten for Kæntring under en voldsom Byge selvfølgelig ikke bleven formindsket, og der er som Følge heraf givet Ordre til at give tilsvarende Skibe en Vandballast af 300 tons i de vandtætte Rum og i den dobbelte Bund. En saadan Foranstaltning indvirker naturligviis øieblikkelig paa Skibets Hastighed og berøver det derved en af et Krigsskibs Hovedegenskaber, og, omendskjøndt disse Panderskibe kun have Reisninger af Størrelse som dem, der anvendes ombord i vore ældre første Classe Fregatter, er der dog ogsaa Tale om at formindske dem.

Der vil vel ligeledes heri sees en Grund mere for os til at tage fat paa Værket og forsøge paa at løse den Opgave »at bygge et tidssvarende Panderskib«. Vi maae tage Situationen, som den er, og gaae til Arbeidet med den almindelige praktiske Sands, som jeg er sikker paa vil gjengive os det Forspring, vi havde fremfor andre Nationer, da vi i tidligere Tid begyndte at bygge Panderskibe.

I England, hvor man ikke holder sig til at bygge

en og samme Art Skibe, men har flere af forskjellig Tegning under Bygning, har man i den senere Tid fuldendt Bygningen af et Skib, »Devastation«, som, hvis der i saa Henseende tales Sandhed, vil være et Vidunder i sit Slags. Skibet har et 12" bepandsret Skrog med et Underlag af 18" Træ, klædt med Jern paa Indersiden. Det 14" tykke Jerntaarn, omgivet af et 12" tykt Brystværn af Jern, synes at trodse vor sværeste Kanon, som blev støbt paa en Tid, da der kun var Tale om en Pandsring af 5" til 6". Der var aldrig gjort Regning paa, at dens knusende Projectiler skulde ødelægge Constructioner som de her nævnte.

Iblandt det amerikanske Folks store Fleertal er den feilagtige Anskuelse fremherskende, at vi i vor 15" og 20" Kanon besidde det kraftigste Artilleri, som findes i Verden.

Den 15" Kanon vil bryde igjennem en 15" engelsk Pandsring paa ringe Afstand, og den 20" Kanon vil efter Beregningen med 200 Pd. Krudt kunne gjennebryde eller knuse en 20" Plade med solid Bagklædning, og dog ville disse Kanoner sandsynligviis være til liden eller ingen Nytte overfor et Skib af »Devastations« Classe, medens dette sidste, armeret med den 12" Woolwich Kanon, vil drive sit Skud igjennem vor bedste 14" Plade. Hvor frygteligt dette Skib nu end er, skulle vi dog tage i Betænkning at copiere det uden videre, da vi ere fuldstændig uvidende om, hvorvidt det besidder den Stabilitet og de Seilegenskaber, der ere nødvendige Betingelser for et Krigsskib. Dersom en af vore Monitorer skulde komme i Kamp med et Skib af »Devastations« Classe, vilde det ikke være nogen Tvivl underkastet, til hvilken Side Seiren vilde hælde; thi, omendskjøndt vi antage, at vor glatløbende Kanon tilsøes og paa korte Afstande er i Besiddelse af visse Fordele, saa har denne Kanon dog den Mangel, at den kun giver en meget ringe Initialhastighed, hvoraf igjen følger, at den kun

gjennembrøder og har en ødelæggende Virkning paa meget korte Afstande. For at kunne vælge sin Stilling og Afstand maa man imidlertid være i Besiddelse af en meget stor Hastighed.

Vi have i dette Øieblik opnaaet en Holdbarhed for vort Støbejerns Artilleri, som ikke vil kunne overskrides. Det amerikanske Kanonmetal kan kun taale at blive anstrengt indenfor en Grændse, der er givet ved et Tryk af 37,000 Pd. pr. □"; men, da et Metals Elasticitets-Grændse naaes længe, forinden der skeer noget Brud, saa er vort Kanonmetals Sikkerhed begrændset af et Tryk af 30,000 Pd. pr. □". Det vil saaledes sees, at, imedens vi slaaes imod et Skib med dobbelt Pandser, sammensat af 14" og 12" tykke Plader, og medens vi bruge et Projectil paa over 400 Pd. med en Initialhastighed af 900' i Secundet, saa vil det fjendtlige Skib til Gjengjæld kunne anvende imod vort 13" Pandser en Kanon, som kan taale en Anstrengelse af 45 tons pr. □", og som udskyder et Projectil af 600 Pds. Vægt med en Initialhastighed af 1600' i Secundet.

Af det her Udviklede fremgaaer det klart, hvor nødvendigt det er blevet for os at holde Skridt med de Forbedringer, som gjøres i denne Retning paa andre Steder, og hvor stor en Overmagt vor Marine i dette Øieblik har ligeoverfor sig.

Jeg skal dernæst henlede Departementets Opmærksomhed paa Nødvendigheden af at anlægge et Kanonstøberi for Regeringens Regning, da man ad Erfaringens Vei er kommen til den Erkjendelse, at man ikke kan være tilfreds med de Kanoner, som ere blevne leverede fra private Fabriker, idet flere af de under Krigen med Sydstaterne anskaffede Kanoner viste sig ubrugelige og sprang under Skydningen. Jeg skal hertil føie, at et lignende Forslag, som i den sidste Samling blev tilstillet den lovgivende Forsamling af den daværende Marinebestyrelse, ikke blev taget til Følge af Congressen.

Med Hensyn til fremmede Staters Artilleri skal jeg bemærke, at det System, som er blevet fulgt ved Woolwich Værft, ved Sir William Armstrong & Comp.'s Kanonværk i Elswick, ved Krupp's Kanonfabrik i Essen, ved Constructionen af den franske Bagladekanon og ved Kanonfabricationen paa andre Steder, er Noget, hvormed vi alt ere mere eller mindre bekendte, da disse Fabricationsmaader til forskjellige Tider have tiltrukket sig en betydelig Opmærksomhed og have været underkastede en samvittighedsfuld Discussion. Vore artilleristiske Autoriteter have imidlertid ikke antaget nogen af de her omtalte Fabricationsmaader, da vi indtil for kort Tid siden antog, at vi vare i Besiddelse af den bedste Kanon, idet vor 15" Kanon under Prøver, anstillede i Shoeburyness, havde brudt en større Mængde Plader med en mindre Ladning end den, vi vilde anvende i Kamp mod panserklædte Skibe. Vore store Kanoner have desuden været istand til at modstaae større Krudtladning, end de fra Begyndelsen af have været bestemte til, og det er mig ikke bekendt, at nogen Kanon er sprungen ved fortsat Skydning med den bestemte ordonantsmæssige Ladning.

Marinens 15" Kanon er imidlertid kun i Besiddelse af et vist Beløb af knusende Kraft, der ikke kan forøges som en Følge af, at det bedste Støbejern ikke kan taale at anstreges udover 37,000 Pd. pr. □", en Anstregelse, som nærligen naaes med en Ladning af 100 Pd. Mammoth Krudt. Det maa erindres, at Forslaget til vore Kanoners Construction forelaa, da Skibene kun vare klædte med 8" og 10" Jern, og da det ansaaes for umuligt at pansre søgaaende Skibe, som med Fordeel skulde kunne bruges til Kamp paa Søen, med tykkere Plader. Med Hensyn til dette Punct ere vi saaledes blevne staaende stille, imedens man saavel i England som i Preussen er gaaet videre og har gjort saadanne Anstregelser i artilleristisk Retning, at man i disse Lande

er i Besiddelse af Kanoner, som ere istand til at gjen-nemskyde det bedste Jern af 20" Tykkelse. Vi kunne først haabe paa at concurrere med disse Nationer, naar vi have opnaaet at faae vort eget Kanonstøberi, hvor vi kunne gjøre de nødvendige Forsøg under Artilleri-Bureauets directe Ledelse, hvilket vil sætte os istand til strax og paa engang at opdage alle en Kanons Feil og derved forebygge, at der optages Kanoner i vort Materiel, som til Slutning vise sig ubrugelige.

Vi have til forskellige Tider og ved forskellige Leiligheder støbt riflede Kanoner, som, omendskjøndt de taalelig godt have svaret til det Brug, hvortil de skulde anvendes, dog vilde være til liden eller ingen Nytte i en Søkrig som den, der nutildags vil blive ført, undtagen naar de anvendes i let armerede Træskibe, bestemte til at ødelægge en fjendtlig Stats Handel og Skibsfart.

Under Krigen med Sydstaterne indtraf der hyppige Sprængningstilfælde, hvorved vi ofte skadede vort eget Mandskab meget mere end Fjendens. Armeens 13" riflede Kanon sees hen til med Mistillid, omendskjøndt den er en meget kraftig Kanon, og jeg maa tilføie, at flere af vore store Riffelkanoner, som ere blevne til ved den private Industri, og for hvilke Regjeringen har betalt betydelige Summer, ere saaledes svækkede ved den ofte ualmindelig strenge Prøve, de have været underkastede, at de ere til liden eller ingen Nytte for vor Marine.

De lagttagelser, jeg har gjort, lede mig derfor til den Overbeviisning, at vi ikke kunne frembringe en Riffelkanon, som er istand til med Nytte at kunne bruges mod sværtpandsrede Skibe, fordi vi ere tilbøielige til at holde fast ved Støbejerns-Kanoner, og fordi det Kanonmetal, som anvendes ved denne Fabricationsmaade, ikke er i Besiddelse af den Seighed, der er for-

nøden til at modstaae det Arbeide, der forlanges af det.

Elswick's Kanonfabriker ere berømte over hele Europa og beskæftige daglig 1500 Mand for at tilvirke Kanoner til omtrent enhver fremmed Regjering.

Den engelske Regjering anvendte flere Millioner Dollars ved Indførelsen af den armstrongske Bagladekanon, som efter faa Aars Prøve igjen blev forkastet for at erstattes af en Forladekanon.

Den armstrongske Kanonfabrik i Elswick har nu efter flere Aars vedholdende Arbeide og exempelløse Gjenvordigheder tilsidst vidst at indtage et Standpunct, hvorved dets gode Navn er slaaet fast, og derved har den engelske Regjering opnaaet alle de Fordele, som den kunde have af en Kanonfabrik, der tilhørte den, medens den samtidigt dog ikke er afhængig af den private Fabrik, da den desforuden har Regjeringsfabriken i Woolwich til sin Raadighed.

De Kanoner, som leveres fra den sidstnævnte Kanonfabrik, ere sikkert saa gode Kanoner, som det vel er muligt at forarbeide af smedet Materiale, med et indre Staalløb og de derom paalagte Smedejernsrør, dannede af sammensveiede Stænger (coils); men de overgaae dog ikke, saavidt jeg kan skjønne, det withworthske Artilleri, paa hvilket jeg ønsker at henlede Departementets Opmærksomhed.

De fremtrædende Mangler ved den armstrongske Smedejerns-Kanon bestaae i, at den er forarbeidet af to forskjelligartede Metaller, nemlig Jern og Staal, hvilket altid maa ansees som forkasteligt, at Kanonen, som er »bygget op«, i de forskjellige Sammensveisninger frembyder mange svage Puncter, og at den forholdsviis er meget bekostelig. Ved den withworthske Kanon bortfalde disse Mangler, da der kun bliver anvendt et eensartet Metal ved Fabricationen; men desuagtet vedbliver den britiske Regjering at holde fast ved det armstrongske

System, uagtet man tillige har fundet store Feil ved den 18tons Kanon og har været nødsaget til at forminske Ladningen for de 25tons Kanoner, bestemte til at udsende Projectiler af omtrent 600 Pds. Vægt.

Efterat jeg har overveiet Fordelene og Manglerne ved det engelske Søartilleri, skulde jeg anbefale, at en Commission af erfarne og intelligente Artilleriofficerer sendtes til England for paa Stedet omhyggelig at studere Withworths Kanonfabrik i Manchester. Dersom den Underretning, jeg har om denne Fabriks Arbeider, er rigtig, saa ville vi kunne erholde en 15" glatløbet Støbestaals-Kanon, der vil være istand til at knuse Skibssiden paa det sværeste Pandserskib, som i dette Øieblik existerer, og en 25tons Riffelkanon, der kan støbes for en Sum, som vil sætte os istand til fuldstændig at ophøre med at bruge det riflede Artilleri, vi nu ere i Besiddelse af til Marinens Brug.

De Kanoner, som leveres fra den withworthske Fabrik i Manchester, fabrikeres af et Metal, der giver dem en Holdbarhed, der kan modstaae 84,000 Pd. pr. □". Dette Kanonmetal fremkommer ikke ved Bessemer- eller Smedestaals-Principet, der ikke afgiver et saa stærkt Metal som Withworth's, da det aldrig er frit for at være porøst, medens Withworth's Metal simpelthen er smeltet decarboniseret Metal, som udstøbes i Former og derefter under Afkølingen underkastes et betydeligt Tryk ved svære hydrauliske Presser.

Det uhyre Tryk, som det udstøbte Metal saaledes er udsat for, lukker alle dets Porer og bringer dets Partikler i saa nær Forbindelse med hverandre, at der deraf frembringes en Støbning, der er i Besiddelse af Smedestalets Seighed, hvortil kommer, at Fabricationsmaaden tillige er billigere. Den hydrauliske Presse, som nu bruges, kan udøve et Tryk af 2500 tons, en anden, som er under Arbeide ved Fabriken, vil kunne udøve

et Tryk af 8000 tons; dønne sidste vil blive anvendt til at udøve et Tryk paa Støbningen af 20 tons pr. □".

Ville vi nu ikke være blinde for vore egne Interesser, saa kunne vi ikke tillade et saadant Princip at gaae upaaagtet hen, og vi skulde derfor strax eller i alle Tilfælde snarest muligt gjøre de fornødne Skridt til at faae dette System indført i vor Marine, dersom det virkelig viser sig at være godt og brugbart. Fordelene ved den withworthske Kanonfabrication ere altsaa i Korthed følgende: Metallet, hvoraf Kanonen frembringes, kan udholde en Paavirkning af 45 tons pr. □", og det kan som en Følge af Metallets Elasticitet udvide sig 25 Procent, førend det brister. Herved vil man altsaa, forsaavidt det anskaffes, komme i Besiddelse af et Metal, der tillader os at støbe saavel de sværeste som de letteste glatløbende Kanoner, og som alligevel er tilstrækkelig haardt til at kunne modstaae Skydning med Staalprojectiler — Noget, som vi til Dato forgjebes have søgt efter.

Jeg skal endvidere oplyse, at dette Metal, benyttet til Projectiler, tillige er i Besiddelse af den Styrke, der udfordres ved Skydning imod Pandserplader, da det ikke alene er tilstrækkelig haardt til at modstaae en Brydning i Anslaget, men i Skikkelse af fladhovedede, hærdede Projectiler vil kunne gaae glat igjennem den sværeste Jernplade.

Som en Følge af det ovenfor Udviklede skal jeg derfor anbefale at anskaffe et mindre Antal af disse Kanoner fra Fabriken i Manchester, hvilke vi da kunde prøve og experimentere med, samtidigt med at vi forberede os paa selv at fabrikere dem. Det maa ansees for at være en absolut Nødvendighed at forsyne Marinen med en Kanon, som i alle Retninger staaer lige med den 25tons engelske Riffelkanon; en saadan Kanon vil, i Forbindelse med den svære glatløbende Kanon, som vi vedblivende holde fast ved, være meget effectiv og give

os store Fordele overfor en Fjende, som kun er armeret med den ene af disse Slags Kanoner.

Dimensioner og Priis paa enkelte af Withworths Kanoner:

Benævnelse og }	7"	8"	9"	11"
Størrelse				
Vægt	7 ^{tons}	10 ^{tons} 6 ^{cent.}	15 ^{tons}	27 ^{tons}
Skarpets Vægt	255 Pd.	375 Pd.	535 Pd.	965 Pd.
Krudtladning	23 Pd.	34 Pd.	50 Pd.	90 Pd.
Priis i £	950	1400	1800	3200.

Med Hensyn til Torpedo-Materiellet skal jeg fremføre, at jeg har besøgt Torpedo-Etablisementet i Newport og været særdeles tilfreds ved at see, hvorledes det Vaaben, som der behandles, og som indtager en saa vigtig Plads i vort maritime Forsvar, har udviklet sig. For at man imidlertid i Krigstilfælde kan komme til at drage den fulde Nytte af Torpedo-Systemet, og for at dette kan blive istand til at tilfredsstille de Fordringer, som Landet maatte sætte til det, vil det være nødvendigt at udvide det nuværende Etablisement betydeligt. Ved nu at tage passende Bestemmelse i denne Henseende, vil det blive muligt for os i kort Tid at sætte vore talrige Havne i en fuldstændig Forsvarsstand og derved sikre dem imod ethvert Angreb. Det maa saaledes ansees for rigtigt og tidssvarende, at der ved Etablisementet i Newport stadig holdes et betydeligt Corps af unge Officerer til Tjeneste, for at disse kunne gjøre sig bekendte med og øve sig i Torpedo-Materiellets Fabrication og Anvendelse, og det burde ikke tillades nogen Officeer at forlade Stationen i Newport under almindelige Forhold, naar han ikke først havde modtaget et Certificat af den commanderende Officeer for sin Dygtighed i fuldstændigen at behandle Torpedo-Materiellet saavel ombord som iland. En saadan Foranstaltning er nødvendig, da alle vore Krigsskibe og

Dampbarkasser ere indrettede til at føre Torpedoer imod et fjendtligt Skib, og da det vil være uden Nytte at medgive et udgaaende Skib et Torpedo-Materiel, naar et saadant ikke directe underlagdes en hermed bekjendt og erfaren Officeer, som da var fuldstændig ansvarlig for dets Vedligeholdelse og Anvendelse.

Der udarbeides i dette Øieblik Tegninger til en Torpedobaad, som er bestemt til at operere mod fjendtlige Skibe. Baaden, som er bestemt til at have en Drægtighed af omtrent 280 tons og til at være i Besiddelse af en betydelig Hastighed, vil blive armeret med en 15" Kanon. Da den kun byder en ringe Overflade til Skive for det fjendtlige Artilleri, vil den næsten være fuldkommen usaarlig og saaledes kunne nærme sig Fjenden ved lys Dag, enten for at angribe med den 15" Kanon eller for at sprænge ham i Luften med sin Torpedo.

Modellen til denne Baad er snild og sindrig; vi have eksperimenteret med denne Opfindelse og ere derved komne til det Resultat, at Principet er rigtigt og kun kan slaae fejl som en Følge af en mangelfuld Anvendelse af de mekaniske Indretninger.

Et saadant Fartøi vil koste 140,000 Dollars, og jeg skulde foreslaae, at der strax begyndes paa Bygningen af 20 saadanne Baade til Havne- og Kystforsvaret, hvortil der vil medgaae et Tidsrum af 18 Maaneder.

Torpedobaade til Tjeneste i fremmede Farvande vilde behøve en Drægtighed af 1000 tons, idet Bekostningen ved Baadens Bygning og Indretning vil staae i Forhold til den forøgede Størrelse. Vi have allerede nu omdannet flere større Dampbugseerbaade af Jern, paa omtrent 350 tons Drægtighed, til Torpedo-Baade efter det Princip, som er lagt til Grund for den ovenfor antydede Opfindelse, og jeg troer, at de ville vise sig tilfredsstillende.

Torpedoer høre nu med til de Vaaben, hvormed Nationer føre Krig; Marinens Officerer ere levende over-

beviste om dette Vaabens Vigtighed, og flere af dem have allerede henledet Opmærksomheden paa at fuldkommengjøre og forbedre allerede gjorte Opfindelser, hvorved de have givet værdifulde Bidrag til at opnaae et kraftigt og brugbart Vaaben. Jeg skal endyderligere bemærke, at Indførelsen af Torpedoer i Søkrigsmateriellet og den derved forandrede Maade i at føre Krigen paa Søen efter flere erfarne Officerers Mening vil medføre en fuldstændig Forandring i Krigsskibenes Construction; de svære engelske og franske Pandserskibe ville derved blive oplagte som ubrugelige, medens Torpedoskibet vil beholde det endelige Herredømme paa Havet som den eneste rigtige og brugbare Art af Krigsskibe.

Omendskjøndt jeg selv tilfulde anerkjender Torpedo-Principet og dette Vaabens store Betydning, saa anseer jeg det dog ikke for tilraadeligt udelukkende at sætte sin Lid til Torpedobaade under en Krig. Jeg troer, at en virkelig kraftig Marine nødvendigviis maa være i Besiddelse af saavel Pandserskibe som Vædderskibe, Torpedobaade og Træ- eller andre hurtige Skibe, og at den Nation, som bedst veed at sammenarbeide og samlet anvende disse forskjellige Factorer i Kampens Øieblik, vil føre Herredømmet paa Havet.»

Admiral Porters Indberetning til Marinedepartementet er dateret den 10de November 1870; ifølge senere modtagne Efterretninger, har Congressen i Washington givet Bevilling til Bygningen af 2 Torpedo-Baade til en Priis af henved 250,000 Dollars hver, medens Marinebestyrelsen havde foreslaaet at sætte 5 af de til 140,000 anslaaede under Bygning.

Lidt om Flydedokker.

Hvor Flydedokkerne anvendes til Dokning af de største Skibe, ere de fremstaaede som en ganske naturlig Følge af de locale Forhold, thi paa flere Steder tillader Vandstanden eller Grundens porøse Beskaffenhed ikke Anlægget af Granit- og Muurværksdokker, der tillige som oftest ville være kostbarere end Nutidens Jernflydedokker, som blive mere og mere almindelige.

Inden man imidlertid naaede til Jernflydedokkerne, maatte man tage tiltakke med forholdsviis ufuldkomne, hurtigt forgængelige og som Følge deraf kostbare Træflydedokker, og vi see disse fremtræde i deres oprindelige Skikkelse som cassable Skibe. Man valgte nemlig gjerne dertil gamle, store Linieskibe, af hvilke man borttog de mange Dæk og ombyggede Agterskibet til en Sluseport. Lukkede man denne op, naar et mindre Skib skulde dokkes, for derefter at lukke den igjen og pumpe Vandet ud, havde man strax en Dok, som rigtig nok var noget ufuldkommen, da dens Styrke var bleven betydelig formindsket ved Borttagelse af alle Dækkene. Her i Kjøbenhavn har der i Slutningen af det syttende Aarhundrede været brugt et saadant til Flydedok omdannet gammelt Skib. Forat danne et Batteri til Rhedens Beskyttelse blev denne Dok tilligemed et Linieskib grundsat i Begyndelsen af det attende Aarhundrede omtrent paa

Prøvestenens Plads *). Blandt større Træflydedokker, der for Tiden gjøre Tjeneste, har man den østerrigske Marines i Pola; denne Dok blev bygget i Venedig og slæbt til Bestemmelsesstedet. I Havanna er der ligeledes en stor Træflydedok, der er bygget i New-Orleans.

Enhver Art Træflydedokker er imidlertid med Fordeel bleven afløst af Jernflydedokker, der almindelig see ud som en stor firkantet Bundkasse, fra hvis to længste Sider der hæver sig høie, lodrette Kasser, imellem hvis Indervægge Skibet, der skal dokkes, bliver bragt ind. I Kasserne kan man indlade Vand og sænke hele Apparatet, indtil Skibet flyder ind over Bundkassen, hvorefter Vandet pompes ud, og Skibet løftes saa høit, man vil. De første Dokker, man byggede af denne Art, viste sig gjentagne Gange at mangle tilstrækkelig Stabilitet, naar Dokken var sænket og Skibet inde, jo høiere Skibet blev løftet, jo større blev Stabiliteten. Saaledes kæntrede Flydedokken i Callao; Skibet, der stod i den, blev ødelagt, og mange Mennesker omkom. I dette overordentlig vigtige Punct have nu imidlertid Theori og Praxis rakt hinanden Haanden, og baade Formen af Dokkernes Bund og hele Vægtfordelingen ere nu Gjenstand for saa omhyggelig Overveielse, at man tør haabe, der ikke skeer flere Ulykkestilfælde af denne uhyggelige Art.

Inden man prøvede paa at slæbe store Jernflydedokker over en længere Strækning af Havet, sendte man det i Forveien forarbejdede og afpassede Materiale til Bestemmelsesstedet for der at blive opstillet og sammenføiet. Dette var Tilfældet med de i England forarbejdede Dokker til Ferrol, Carthagena og Callao og ligeledes med den franske Dok i Saigon; men foruden de betydelige Omkostninger, der ere forbundne med at

*) See Gardes: «Den dansk-norske Sømagts Historie» fra 1770 til 1814, pag. 41.

sende flere tusind Tons Jern langveis bort, frembyder der sig stor Ulempe ved at maatte bruge europæiske Arbeidere til at sætte Dokkerne sammen paa Steder, hvor Klimaet er usundt.

Carthagena-Dokken, paabegyndt i 1859 af Mr. Rennie, blev sat sammen i en Art Dok med meget ringe Dybde i Carthagena's Orlogshavn, og, da den var færdig, blev Vandet ladet ind i Bassinet, og Dokken, der kun stak $4\frac{1}{2}$ Fod og veiede 4,400 Tons, flød ud. Denne Doks Længde er 320 Fod, udvendig Brede 105 Fod, indvendig Brede 79 Fod, hele Høiden udvendig 48 Fod, indvendig $36\frac{1}{2}$ Fod. Skibet, der skal dokkes, løftes af den firkantede Bundkasses Bæreevne, og Sidevæggene forhindrer Dokken i at sænkes for hurtigt. Den har taget de sværeste Skibe, saasom de store, fuldtudrustede Pandserfregatter »Zaragoza« og Numancia«; den sidste Fregats Deplacement er 7,420 Tons, og med dette Skib inde stak Dokken kun $10\frac{1}{2}$ Fod.

Da et Skib undertiden kun skal dokkes et Par Timers Tid, for at en Bundhane kan blive efterseet, medens det til andre Tider skal underkastes et gennemgaaende Eftersyn, der varer flere Maaneder, fandt Mr. Rennie paa at bruge sin Dok paa en sindrig Maade i Forbindelse med tre vandrette Ophalingsbedinger paa omtrent 650 Fods Længde hver. Paa hver Beding kan der staae to svære Skibe, hvis Reparation optager længere Tid, og, staaer der et Skib i Flydedokken, kan der saaledes i Carthagena's Havn, hvor det vilde have været meget vanskeligt, om ikke umuligt, at bygge Tørdokker, ved Hjælp af Flydedokken paa engang staae syv svære Skibe tørre. At den ene Flydedok og de tre Bedinger, der nu anvendes for at naae saa stort et Resultat, ikke koste nær saa meget som de syv store Granitdokker, der ellers vilde udfordres til at opnaae det samme, er tydeligt. Dokken i Ferrol kan tage Skibe til en Vægt af sextusind Tons og er omtrent af Størrelse som den i Carthagena. Skal der fore-

foretages et eller andet Eftersyn i Bunden, ere denne Art Dokker lette at krænge over, ved at lede Vand ind i den ene Side.

Disse paa selve Stedet sammensatte Dokker ere saaledes allerede mærkelige nok i sig selv ved deres Evne til i kort Tid at kunne løfte saa uhyre Vægte som en femten Millioner Pund over en Snees Fod i Veiret, men Ingenieuren er ikke bleven staaende derved. Han har tænkt sig Muligheden af at kunne bygge Kæmpedokker til at slæbes over Oceanet, ja endog til selvstændig at kunne følge store Pandserflaaders Operationer paa Havene. Dokkerne i Alexandria og paa Bermuda ere saaledes slæbte til deres Bestemmelsessted fra Toulon og Themsen, og, har Ingenieuren skilt sig smukt ved sit Arbeide, saa har ogsaa Sømanden, isærdeleshed ved at slæbe Bermuda-Dokken over Atlanterhavet, leveret et saa stort og dristigt Arbeide, at der tilkommer baade de Mænd, der have lagt Planen, og dem, der have paataget sig at udføre den, høi Grad af Anerkjendelse. Det gik hermed, som det gik, da Telegraphtouget blev fisket af Capt. Anderson; de Fleste trak paa Smilebaandet af hele Foretagendet, og, da Touget virkelig var blevet fisket, ansaae mangan Sømand det for en Mythe. Bermuda-Dokken har ligget sikkert i Havn allerede i halvandet Aar, hvormeget der saa blev talt om det Umulige i at bringe den over Oceanet, og Englænderne have føiet nok et Blad til den Laurbærkrands, deres Foretagelsesaaend og Sømandskab har flettet.

Alexandria-Dokken blev bygget paa les forges et chantiers de la Méditerranée for Vicekongen af Ægyptens Regning, og den skulde være stor nok til at tage hans over firehundrede Fod lange Dampyacht. Det var tidligere ikke muligt at reparere Skibe af nogenlunde Størrelse i Havnen ved Alexandria, hvor dog Skibe af 22 Fods Dybgaaaende kunne løbe ind. Dokkens Hoveddimensioner ere: Længde 450 Fod, Brede udvendig 95 og indvendig 76 F.,

hele Høiden 35 Fod. Bunden er firkantet, og denne og Sidekasserne have en dobbelt vandtæt Væg. Er Skibet, der skal løftes, tretusind Tons eller derover og saaledes for tungt for den egentlige Dok, kan dennes Bærevne forøges ved to Flydere, der kunne føies til Enderne, og som tillige gjøre Tjeneste som Dokporte. For at lette Arbeidet ved Dokningen af mindre Skibe, kan Dokken paa en Maade forkortes ved Hjælp af en Port, der griber ind i Falsen anbragte i Sidekassernes Indervægge. Falsernes Stilling er saaledes, at Dokken kan forkortes til Længder af omtrent 330 og 250 Fod. Dokken veier 4,600 Tons og har et Dybgaende af henved halvfjerde Fod; med en Vægt af 5,600 Tons i sig, stikker den lidt over halvtotende Fod. Bund- og Sidekasse samt Flydere bestaae som almindelig af vandtætte Rum; naar Dokportene ikke bruges, slaaes Dokken læns i omtrent fire Timer; bruges disse, varer det en Times Tid længer, inden Vandet bliver pompet ud af Bassinet.

Dokken blev ligesom Great Eastern sat i Vandet efter sin Tværaxe, og Afløbningen eller rettere Afkrybningen løb heldigt af; men, som den saaledes laa paa Vandet, kunde den umuligt slæbes det betydelige Stykke Vei fra Toulon til Alexandria. Man anbragte to store Ror paa hvert Bjerne agter og byggede to svære Bedinger forude, en paa hver Sidekasse. To 11,400 Punds Ankre med $2\frac{1}{2}$ Tommers Kjede installeredes forude og to 5,600 Punds Ankre agter. Slæberne bestode af 22 Tommers Touge. Dokportene bleve stillede inde i Dokken og forstøttede forsvarligt, og, for at kunne formindske Vandets Modstand mod Forenden af denne store firkantede Kasse, blev der bygget en Art Bølgeklover. To Skruedampere paa tre og fire hundrede Hestes Kraft, den ene agtenfor den anden, slæbte Dokken, og der var omtrent en halv Kabellængde mellem den agterste Dampere og Dokken. Dennes Besætning bestod af tredive

Mand, derunder indbefattet Maskinfolk til Damppompernes mulige Betjening.

Skulde der under Reisen komme nogen Sø, kunde Dokkens Forbindinger, der ikke vare byggede paa at udholde Bølgernes Virkning, let have lidt betydeligt, hvis man ikke havde været belavet paa at sænke den saaledes, at der kun blev en femten Fod af Sidekasserne oven Vand; men heldigviis blev det ikke nødvendigt at gribe til denne Forholdsregel, der ogsaa skulde have været iværksat, hvis Bugseerdamperne af en eller anden Grund skulde være blevne tvungne til at overlade Dokken til sig selv, i hvilket Tilfælde denne skulde have ankret, hvis Dybden tillod det.

Man valgte selvfølgelig den gode Aarstid til Afreisen, og den 3die Juli 1868 forlod Expeditionen Toulon; men, neppe havde den naaet Hyères-Øerne, før det friskede op af Vesten med nogen Sø; samme Dag maatte man ankre under Øerne, da det ene af Dokkens Ror var beskadiget. Da Skaden var udbedret, fortsattes Reisen sex Dage senere med gennemsnitlig fem Miles Fart uden videre Uheld til søndenfor Sicilien, da Bølgekløveren blev revet bort. Paa selve Dokken var dette uden Indflydelse, da Forbindingen Intet kunde lide derved; men fra den Tid af oversteg Farten ikke $3\frac{1}{2}$. Efterat have fyldt Kul i Syracus og efterat have maattet dreie til med Stævnen lige imod Søen i Løbet af to Dage, naaede Dokken heldigt den 1ste August Alexandria, hvor den siden jævnlig har været i Brug.

Bermuda-Dokken, som et Par Gange tidligere har været omtalt her i Tidsskriftet, er bygget af Campbell & Johnson ved London og bestemt til Brug for de talrige Krigsskibe, som England holder paa Nordamerika- og Vestindiestationen; den kan tage Skibe af Bellerophon-Classen. Der har ofte været Tale om Tørdokanlæg paa Bermuda; men alle Undersøgelser have viist, at Koralbunden der umuliggjør saadanne Foretagender; man var saaledes henviist til Flydedokken.

Til denne Doks Bygning har man anvendt 8000 Tons Jern; den er 384 Fod lang, 124 Fod bred udvendig og 84 Fod indvendig; hele Høiden er 75 Fod. Dokken er efter Høiden indeelt i tre Rækker, den har ni vandtætte Tværskodder og i Alt 50 vandtætte Rum, hvoraf den underste Række tjener som Luftkamre. Naar et Skib skal dokkes, pompes Vandet ind i de øvre Rum fra de nedre, indtil Dokken er tilstrækkelig sænket og Skibet inde, hvorefter man aabner for Vandet, der af sig selv løber ud af de øvre Rum. Herved løstes Dokken omtrent ti Fod uden nogensomhelst Kraafanstrengelse. Naar det er nødvendigt, sænkes Flydekassen ned for Enderne, og det Vand, der er inde i Dokken, finder Udløb gennem Ventiler i Luftkamrene. Naar Smaaskibe blive dokkede, staae de paa Pontoner i Dokken.

Bermunda-Dokkens Bund er ikke, som de andre anførte store Flydedokkers, firkantet, men den er afrundet og har Form omtrent som et meget fladbundet Skib. Skjøndt den firkantede Bund i sig selv er mere stabil, afveg man her fra den paa Grund af den lange Reise, Dokken skulde foretage over Oceanet. For at gjøre den sødygtig, forsynede man den med et midlertidigt Dæk og formindskede Sidevæggene omtrent til to Trediedele af den fulde Længde for at kunne give Enderne en Art afrundet Skibsform. I Betragtning af Reisens Længde, var man ogsaa betænkt paa at indrette Dokkens store Lastrum til Oplag for Kul og øvrige Fornødenheder for Bugseerdamperne.

Man vil erindre, at der til at slæbe Dokken over Atlanterhavet valgtes fire af de kraftigste Pandserfregatter, hver paa 1,350 Hestekraft. Blandt disse skulde »Warrior« og »Black Prince« gaae til Porto-Santo, idet de paa Reisen derhen saameget som muligt sparede Kul, for der at afløse »Azincourt« og Northumberland«, hvis Opgave det var at slæbe Dokken fra Themsen til Porto Santo. Men disse svære Skibe kunde ikke afhente Dokken fra Bygningsstedet, hvorfor der hertil blev brugt sex kraftige Bug-

seerdampere, hvoraf to slæbte paa hver Side og to forude, en syvende gik i Forveien for at holde Farvandet ryddeligt, og endelig escorterede fire mindre Orlogsmænd. Da Dokken var ankommen til »the Nore«, spændte de to dertil bestemte Fregatter for i de 26" svære Slæbere, som netop vare blevne slaaede i dette Øiemed. Hjul-fregatten »Terrible« paa 800 Hestekraft lagde sig agtenfor Dokken for at hjælpe til ved Styringen. Denne storartede Procession strakte sig over mere end en halv Fjerdingvei. Ankommen til Porto Santo, optog »Warrior« og »Black Prince« Arbeidet, der blev fuldført uden Vanskelighed i gunstigt Veir, og efter en Overfart paa en fem Ugers Tid naaede Dokken i Slutningen af Juli 1869 sit Bestemmelsessted i god Behold.

Som vi ovenfor have berørt, venter man i en ikke fjern Fremtid i Krigstid at kunne lade Kæmpedokker selvstændig følge med Flaaderne ud paa Oceanet, og Mænd som Scott Russell udtale sig forhaabningsfuldt om et saadant Foretagende. Seer man hen til, hvor betydeligt Jernskibenes Fart bliver formindsket, ved at Bunden kun i saa kort Tid holder sig reen, og til, hvor forholdsviis ringe Skade der skal til for at forringe et Skibs militaire Betydning, saa at en Dokning bliver nødvendig: er det saare rimeligt, at de Nationer, der ere kaldede til at føre den »store« Søkrig, arbeide hen til at afhjælpe et Savn, der altid har været særdeles føleligt. Der er saaledes foreslaaet at bygge en Skrueflydedok med 6000 indiceret Hestekraft og ti Miles Fart, 500 Fod lang og 110 Fod bred. Dokken skulde veie 13,000 Tons og med et af de største Panderskibe inde 25,000 Tons. Forude skulde den føre en stor Mast, der kunde bruges som Kran; i det Hele taget skulde den være et flydende Orlogsværft; den skulde ogsaa kunne bruges som Kuloplag, og kunne transportere Tropper og Kanonbaade — kort sagt, den skulde omtrent kunne bruges til Alt, undtagen til at slaaes med.

Natsignaler*).

Af J. H.

Bestyrelserne for forskellige Landes Redningsvæsen have i længere Tid været sysselsatte med den Tanke at indføre et Signalsystem, der kunde tjene til Udvexling af Signaler, dels imellem Redningsstationerne indbyrdes, dels imellem disse og strandede Skibe, og endelig imellem Redningsbaade og Land under selve Redningsforetagendet.

I Frankrig har man, som berørt i en tidligere Artikel i dette Tidsskrift, indført Brugen af et sort Flag, ved hvis Heisning paa Toppen af en Mast man sætter Omverdenen i Kundskab om en Stranding eller anden Søulykke, som iagttages fra en af de talrige Udkigsposter, med hvilke den franske Kyst er forsynet. Ved al anden Signalering imellem Skib og Land er man derimod henviist til Brugen af Kysttelegrapherne og det almindelige »Signalsystem for Handelsskibe af alle Nationer«.

Det ligger nu ganske vist nær ogsaa under Strandinger at benytte sig af dette System, som er det, hvormed de Søfarende ere fortrolige; men man maa erindre, at de Omstændigheder, som ledsage Strandinger og de dermed forbundne Redningsforetagender, ere af den Be-

*) Denne Artikel er indsendt samtidig med Captain Phillipsens «Forslag til Natsignaler» i Tidsskriftets sidste Hefte R. A.

skaffenhed, at Anvendelsen af dette forholdsviis vidtløftige Signalsystem — der iøvrigt ikke lader sig benytte, medmindre de fornødne Apparater findes iland — vilde være upraktisk ved slige Leiligheder, hvor netop den størst mulige Korthed og Simpelhed er nødvendig. Dette vil være saameget mere indlysende, naar det erindres, at de Signaler, der maatte blive Anledning til at gjøre, ville være at udføre af tildeels uøvet Mandskab, saasom Fiskere og andre Kystboere, der i Reglen udgjøre Redningsbaadenes Besætninger. Hertil kommer endelig den væsentlige Omstændighed, at det almindelige Signalsystem endnu ikke har faaet den Udvidelse, som det uden Tvivl med Tiden vil faae, at lade sig anvende om Natten, og det er navnlig ved Strandinger, der forefalde paa denne Tid af Døgnet, at der kan være mest Anledning til at signalere, og at den størst mulige Hurtighed, Nøiagtighed og Agtpaagivenhed er nødvendig.

Den engelske »Royal National Lifeboat Institution« har for kort Tid siden indført Brugen af de Signaler, som nedenfor findes fremstillede, og den har saaledes, hvad den under selve Redningen nødvendigste Signalering angaaer, løst Spørgsmaalet paa en, som det synes os, simpel og praktisk Maade.

Det vil let sees, at disse Signaler have anden Interesse end den reent stedlige og fortjene derfor at kjendes ogsaa i de Søfarendes videre Kreds.

De Stationer, fra hvilke man har antaget, at der vil kunne blive Anledning til at gjøre disse Signaler, ere blevne forsynede med en Kasse, hvori der findes 12 røde og 12 grønne Raketter, 12 røde og 12 grønne Percussionsblus, 2 røde Flag, det ene til Brug paa Stationen, det andet i Redningsbaaden, og enkelte andre nødvendige Apparater. Raketterne udkaste, idet de springe, en rød eller grøn Stjerne, som forbliver synlig i 15 til 20 Secunder.

Blussene brænde i c. $\frac{3}{4}$ Minut.

Baade Raketter og Blus ere udvendig af samme Farve som den, hvormed de lyse.

Signaler.

Anm. Nr. 1, 2 og 5 ere bestemte til at gjøres fra Land, Nr. 3 og 4 fra Redningsbaaden.

Nr. 1. Jeg seer Fare.

Natsignal: Saasnart en Stranding opdages, eller et Skib sees at være i Fare paa anden Maade, kastes fra vedkommende Station to røde Raketter med 2 til 3 Minuters Mellemlum.

Dette Signal, som besvares fra Nabostationerne med en rød Raket, opfylder den dobbelte Hensigt:

- a) at underrette Nabostationen om, at Fare er bleven seet, og at Redningsbaaden er ifærd med at blive sat i Vandet, og
 - b) at underrette Mandskabet paa det strandede Skib om, at det snart vil kunne vente at blive hjulpet.
- Dagsignal for samme Tilfælde: Et rødt Flag.

Nr. 2. Redningsbaaden er sat i Vandet.

Natsignal: Saasnart Redningsbaaden er bleven sat i Vandet, tilkjendegives dette ved en grøn Raket.

Herved vil altsaa Nabostationen underrettes om, at Redningsbaaden er underveis til det strandede Skib.

Dagsignal: Det røde Flag i Sjøv.

Nr. 3. Redningsbaaden er ankommen til Skibet.

Natsignal: Saasnart man nærmer sig Skibet, vises fra Baaden et rødt Blus.

Stationen vil herved underrettes om, at Baaden er ankommen til Skibet, og de Skibbrudne om, at Hjælp er nær ved Haanden.

Dagsignal: Et rødt Flag.

Nr. 4. Send mere Hjælp.

Natsignal: Dersom der, enten fordi der er et større Antal Personer i Skibet, end Baaden kan rumme, eller fordi der er tilstødt denne et Uheld, udfordres yderligere Hjælp, da vedbliver man fra Baaden med korte Mellemlum at afbrænde røde Blus, indtil dette Signal besvares fra Land med et rødt Blus, eller en rød Raket.

Dagsignal: Et rødt Flag.

Nr. 5. Lykkelig landet.

Natsignal: Saasnart Redningsbaaden lander med hele Skibets Besætning eller en Deel af den, afbrændes fra Stationen eller Landingsstedet et grønt Blus, eller der kastes en grøn Raket.

Ved dette Signal underrettes nærliggende Stationer om, at hele Skibets Besætning, eller en Deel af den, lykkelig er reddet.

Dagsignal: Det røde Flag i Sjøv.

Brugen af Natsignaler, det være sig synlige eller hørlige, har hidtil ikke naaet nogen synderlig Udvikling.

Den Usikkerhed i Seiladsen, som indtraadte ved Dampskibenes Opkomst, gav første Gang i Aaret 1844 det daværende General-Toldkammer og Commerce-Collegium Anledning til Udstedelsen af »Forholdsregler til Iagttagelse for Førerne af Dampskibe og Seilskibe, der møde hinanden.« I disse gjorde man endnu ikke Anvendelse af de nu brugelige farvede Lanterner, idet der kun for Dampskibe var foreskrevet til enhver Tid paa Natten at føre »en Lanterne med klart Lys paa Forkanten af hver af Hjulskasserne samt paa Toppen af Fokkemasten«, Anvendelse af Blaalys eller Kanonskud

ved Ankomsten i Mørke eller Taage til et snevert Farvand, samt Lydningen med Skibsklokken i stærk Taage, og for Seilskibe: Viisning af en Lanterne i Tilfælde af Fare for Sammenstød med et Dampskib.

Fem Aar efter indførtes de farvede Lanterner, idet det hvide Hjulcasselys om Styrbord forandredes til grønt, og om Bagbord til rødt, vel at mærke, naar Dampskibet var i Bevægelse. For Dampskibe tilankers foreskrevet et klart Fyr fra Toppen. Ved en følgende Bekjendtgjørelse udvidedes noget Anvendelsen af det hvide Lys for Seilskibe, ligesom der ogsaa foreskrevet Viisningen af en Lanterne med hvidt Lys fra alle Skibe tilankers. I en senere Bekjendtgjørelse indførtes ombord i Dampskibe Brugen af Horn og Klokkekimen i taaget Veir, ligesom Brugen af farvede Lys indførtes for Seilskibenes Vedkommende. De paafølgende Foranstaltninger vedrørende dette Spørgsmaal medførte ikke nogen Forandring i de brugelige Signaleringsmidler, men kun en Forbedring af Reglerne, der, som bekjendt, have opnaaet international Anerkjendelse *).

Ogsaa dette Sidste er Tilfældet med det nye Signalsystem. Vel har den udelukkende Anvendelse af dette ifølge Sagens Natur ikke ret vel kunnet paabydes ved Lov; men dets Anvendelse er godkjendt af saa mange søfarende Nationers Regjeringer, at det snart vil have

*) Til Oversigt anføre vi her de forskjellige Bekjendtgjørelser etc., som betegne dette Spørgsmaals Udvikling:

Bekjendtgj. af	9de August 1844.
do.	- 7de Juli 1849.
do.	- 31te Mai 1854.
do.	- 18de December 1856.
do.	- 1ste Februar 1860.
do.	- 23de September 1863.
Lov	- 21de Juni 1867.
Anordning	- 9de August 1867.
do.	- 19de Marts 1869.

fortrængt alle andre Systemer. Signaleringen efter dette skeer hovedsagelig ved Hjælp af farvede Flag; kun naar disses Farver ikke kunne skjælnes, tager man sin Tilflugt til Afstandssignalerne, ved hvilke Signaleringsmidlets Form er det Afgjørende. Signaler for Taageveir have vi derimod ligesaa lidt som Natsignaler, omendskjøndt saadanne vare givne i det tidligere brugte Reynold'ske System.

Af ovenstaaende orienterende Bemærkninger vil man have seet, hvilken Anvendelse man hidtil har gjort paa Søen af Lyssignaler etc., ligesom ogsaa den tilstedeværende Mangel af et internationalt Natsignalsystem, hvortil Trangen utvivlsomt med hver Dag vil gjøre sig mere gjældende. Dampen har lært os at trodse Hindringer, som ikke tidligere lode sig rydde afveien; med den er der indtraadt større Liv, større Vexelvirkning paa Søen, og Trangen til Meddelelse, til Samvirken er voxet. Dampskibenes Antal nærmer sig Seilskibenes og vil maaskee snart være det overveiende. Hermed voxer ogsaa i visse Henseender Letheden ved at gjøre Signaler; men der opstaaer ogsaa nye Farer, som ville tiltage baade i Antal og Voldsomhed.

Om Betydningen af Natsignalers Udvexling i Nærheden af Land findes følgende Bemærkninger i det engelske Tidsskrift »The Lifeboat»:

»Naar man kommer ihu, hvilke uhyre Værdier der ere gaaede tabte, og hvor mange Mennesker, der have tilsat Livet ved Skibes Forliis om Natten, navnlig paa de landløse Grunde og Klipper rundt om vore egne Kyster, synes det noget forunderligt, at der endnu ikke er blevet indført noget almindeligt System for Natsignaler, ved hvilke man kunde tilkalde Hjælp og sætte Folk paa de nærliggende Kyster i Kundskab om Ulykkens Charakter og om Beskaffenheden af den Hjælp, som maatte ansees fornøden.

Hidtil have de Søfarende, som navnlig ere de, der ere interesserede i Sagen, ikke havt andet Middel end det ligefremme, ubestemte Nødraab, som de give ved Hjælp af et Lys, en brændende Tjæretønde eller, i Tilfælde af, at det er et større Skib, en Raket eller et Skud.

Selv Storbritannien, som pleier at gaae i Spidsen i Sager af denne Natur, er i saa Henseende ikke kommet et Skridt videre end det laveste Dyr eller Barnet, som kun kan klynke, skribe eller klage, idet det er ude af Stand til at frembringe nogen articuleret Lyd. I Mørket hører man kun Nødraabet, men uden at erfare, hvad Slags Hjælp der behøves.

Det er paa Tide, at en saa primitiv, en saa antediluviansk Tingenes Tilstand afhjælpes.

Der kan ikke være nogen Tvivl om, at mangt et Skib med værdifuld Ladning er gaaet fuldstændig tabt, i Tilfælde hvor det kunde have været reddet, dersom man havde havt noget brugeligt Middel ved Haanden til at tilkjendegive, af hvad Art den fornødne Hjælp skulde være, og det er ligesaa utvivlsomt, at der ofte sættes Liv i Fare eller foranlediges stor og unødvendig Udgift, som uden disse Mangler kunde have været undgaaet.

Et Skib strander, f. Ex. paa en landleøs Grund eller paa Kanten af et Rev; Mandskabet viser Lys eller gjør et lignende ubestemt Signal om Hjælp. En Redningsbaad sættes med meget Besvær i Vandet, men opnaaer maaskee kun ved Ankomsten til Skibet at blive underrettet om, at dens Hjælp er ufornöden, hvorimod dens Besætning anmodes om ved Tilbagekomsten til Land at sende en Damper for at skaffe Skibet flot, eller Lægtene med Mandskab til at hjælpe Skibets Besætning med at losse Ladningen. Imidlertid springer en Storm op, og Hjælpen ankommer — men rimeligviis for seent.

Det, hvorefter der bliver Spørgsmaal, er altsaa, at finde paa en Slags Signaler, som vilde være saa klare, saa letfattelige, at de ikke vilde kunne misforstaaes, saa

simple og saa faatallige, at de hurtig kunde læres af ethvert Lands Kystboere og vente almindelig Antagelse af alle søfarende Nationer.

Indførelsen af et saadant almindeligt System vilde blive forholdsviis let, dersom man indskrænkede sig til Anvendelsen af de farvede Lys, som allerede ere i Brug hos alle Nationer, for at undgaae Sammenstød om Natten.

Ethvert Skib har, som bekendt, Midler til at vise et rødt, et grønt og et hvidt Lys. Det røde vises hele Natten fra Bagbords Side, det grønne fra Styrbords Side, og det hvide fra Mastetoppen, naar man ligger tilankers paa en Rhed eller i aabent Farvande.

Idet vi nu skulle forklare, hvorledes Hensigten efter vor Mening kunde opnaaes, opfordre vi indtrængende vore mercantile og maritime Myndigheder til at skjenke Sagen den Opmærksomhed, den fortjener.

For det Første burde det nu brugelige Alarmerings-signal eller Nødraab bibeholdes. Lad Tjæretønden brænde, Raketten gaae iveiret eller Skuddet blive affyret for at tilkjendegive Nød og Trang til Hjælp. Disse Signaler vilde vedblive at være ligesaa forstaaelige, som de ere nu, og dersom, paa Grund af Omstændighederne, ingen andre Signaler kunde gjøres, vilde altsaa Skibene i saa Tilfælde ikke være værre farne, end de nu ere.

De Signaler, som vilde udfordres for nærmere at angive Hjælpen, som ønskedes, behøvede kun at være faa i Antal. Med det røde og det grønne Lys vilde man kunne gjøre sex forskellige Signaler, et Antal, der sandsynligviis vilde være tilstrækkeligt. Et rødt Lys alene vilde saaledes kunne betyde Livsfare og tilkjendegive, at, dersom en Redningsbaad var i Nærheden, ønskedes dens Tjeneste. Et grønt Lys, viist alene, kunde tilkjendegive, at der kun var Fare for Eiendom, og at sædvanlig Hjælp af Mandskab var tilstrækkelig. Selv om man kun var istand til at gjøre disse to Signaler, vilde dette allerede være et betydeligt Fremskridt;

men, anvendtes begge Lys i Forening, vilde man have fire nye Signaler, og det hvide Lys i Forbindelse med det røde og det grønne, vilde efter disses indbyrdes Stilling afgive ikke mindre end 27 forskellige Signaler. Vi troe imidlertid, at Anvendelsen af det hvide Lys let kunde medføre Forvirring, og at de sex ovenantydede Signaler vilde være tilstrækkelige.

Det vilde endvidere være at anbefale, at Passageerskibene og andre større Skibe vare forsynede med Raketter, som maatte have samme Betydning som det røde og det grønne Lys, idet Raketter vilde kunne sees i større Afstand end farvede Lys, viste fra Dækket, ligesom ogsaa slige Signaler maatte kunne finde hensigtsmæssig Anvendelse i Fyrskibenes Tjeneste.*

Optegnelser over Amurgebetets sydlige Havne.

(Efter Meddelelser fra Generalconsul Pallisen).

Da det hydrographiske Departement i St. Petersburg endnu ikke har udgivet nogen Beskrivelse af Amurlandets sydlige Havne, maa det ansees for et Held, at Lieutenant Kliukof har samlet endeel Materiale, der er Frugten af hans Iagttagelser i Aarrækken 1859—66, og som derfor kan tillægges en vis Værdi. Disse Havne ville faae en stor Betydning, saavel ved Anlæggelsen af den undersøiske Telegraph til Japan og China som ved den paatænkte Forflyttelse af Marineetablissementerne fra Nikolajevsk ved Amurflodens Munding til et af de sydligere Puncter paa den mantschurske Kyst, og nogle Oplysninger om dem ville derfor, selv afseet fra den Interesse, der knytter sig til Maalet for »Tordenskjold«s Togt, være de fleste Søfarne velkomne.

Den Deel af det japanesiske Hav, der begrændses af Landet imellem $42^{\circ} 10'$ N. Br., $130^{\circ} 30'$ Ø. Lgd. og $43^{\circ} 20'$ N. Br., $135^{\circ} 5'$ Ø. Lgd., bliver paa de russiske Kaart betegnet med Navnet »Peter den Stores Bugt«. Den klipperige og gjennemgaaende steile Kyst danner her en Mængde Fjorde og herlige, naturlige Havne, der ligge i følgende Orden fra Øst til Vest: a) Amerika-bugten med Havnen Nahodka og Wrangelbugten, b) Bugten Vastok med den indre Bugt Haidamak, c) Strelokstrædet, der paa engelske Søkaart benævnes Port Freeman,

med Havnene Razboinik og Abriek, d) Usuribugten, de Engelskes Hamelinstræde, med Fjorden »det gyldne Horn« eller Vladivastok (Port May) og Bugterne Ulis og Diomid, e) Amurskajabugten (Golf of Guérin) med Bugterne Petschannaja (den Sandige), Slavjanskaja (Port Bruce), Babkin, Vojevoda og Naavik (Port Deans Dondas), f) Bugterne Hamof og Troitzi (Treenigheden) og endelig g) Passiettabugten (capricious Bay) med Bugterne Novgorodskaja (Port Louis), Expedition (Napoleon Road) og Kalevala. Kysten langs denne Strækning af det japanesiske Hav bestaaer af Leerjord, Sandsteensconglomerat og hist og her Granit. Næsten overalt er den besaaet med større og mindre Høider, som strække sig næsten heelt ned til Strandbredden, og som enten ere begroede med Græs eller med spredte Skove. Umiddelbart bag disse Høie hæver der sig Bjergkjæder paa indtil to til tre tusinde Fod, hvis høieste Tinde ligger vestenfor Slavjanskaja og nordenfor Vastok. Peter den Stores Bugt er i sin Heelhed deelt i Retningen fra Nordost til Sydvest ved Halvøen Muravjof Amurski (Prince Albert) og ved en Øgruppe, som af Englænderne kaldes Eugénie-Archipelaget. Saavel Halvøen som Øerne have den samme Charakter som Fastlandskysten, kun med den Forskjel, at den Første næsten overalt er besat med tæt Skov, medens de Sidste ere saa godt som skovløse med Undtagelse af Dalene og Bjergsnevringerne, der ere bevoxede med Krat. Efter den almindelig udbredte Mening ere de i det japanesiske Hav om For- og Efteraaret fremherskende Taager Aarsagen til den svage Trævæxt.

Flere mindre Floder have deres Udløb i Peter den Stores Bugt, og de væsentligste af disse ere Sutschan (Lion River), Suifun og Tjumæn. Sutschanfloden og Suifun ere de dybeste, men have dog paa Barren kun tre, høist fire Fod Vand; den første kan dog befares med Baade indtil omtrent en Miil fra Mundingen. Floddalene

ere temmelig tæt befolkede af chinesiske og andre Udvandrere, der kalde sig Mansaer og Tasaer. Indtil lidt over en Fjerdingsvei fra Mundingen fryse disse Floder næsten aldrig til, hvorimod de længere oppe ere tillagte fra Slutningen af November til Enden af Marts. Sutschanfloden bliver vigtig derved, at det er langs den og over de ikke meget høie tilstødende Bjerge, at den nærmeste Vei gaaer fra Peter den Stores Bugt til Amurbassinet, nemlig over Stationen Busse til Usurifloden.

Sutschanflodens skovrige Dale have i Sammenligning med det omgivende Land et gunstigt Klima, saa at man endog kan dyrke udmærkede Vandmeloner paa aaben Mark. Rideveien fra Dalen ved Sutschanfloden, som udmunder i det nordostlige Hjørne af Amerika Bay, fører Nord paa over Bjergene ved Vastokbugten, langs et Par Smaafloeder, over den indre Ende af Halvøen Muraviof-Amurski og endelig langs dennes vestlige Bred. Den kan efter Omstændighederne tilbagelægges i 4 til 6 Dage.

Suifunfloden udmunder i det nordvestlige Hjørne af Amurbugten; paa den godt en halv Miil brede Mundings venstre, meget høie Bred ligger Militaircolonien og en Poststation, hvor man om Sommeren kan faae en Baad, og hvor der om Vinteren holdes tre til fire Heste. Floden er kun seilbar, naar Vandet efter tilfældige Regnskyl stiger fem til sex Fod over den almindelige Høide; men den har en vis Betydning, da det er langs Floddalen, at den letteste Vei fører fra Vladivastok til Fiskerklippen ved Hankasøen, ad hvilken der siden 1863 har været oprettet en Dampskibsforbindelse igjennem Sungatscha- og Usurifloden med Amurfloden. Det er som bekjendt ad denne Vei, at Telegraphforbindelsen med det europæiske Rusland uu finder Sted. Om Vinteren skeer Forbindelsen langs den nordlige Bred af Hankasøen, gjennem den lille Landsby Turi Rog. Suifunfloden fryser næsten heelt til fra Slutningen af November til hen i April og kan med Tryghed kjøres over om Vinteren.

Saa vel østen- som vestenfor Suifunflodens Munding er der Steenkulsleier, som dog endnu ikke ere blevne grundigt undersøgte; de Kul, der ere fundne i Slugterne paa den østlige Side, ere kun middelmaadige. Langs Suifunsdalen havde i 1869 to hundrede og firsindstyve mandlige og kvindelige Nybyggere nedsat sig. De chinesiske Nybygger ere kun ubetydelige; men der findes Tegn paa, at her tidligere har været et større Antal chinesiske Indvandrere. Leiet i en af Bifloderne, den lille Suifun, er guldholdigt, og i 1865 fandtes her 2000 Chinesere, som vaskede Guld.

Tumænfloden, der rettere benævnes Tumæn-Ula, danner ved sit østlige Løb Grændsen imellem Rusland og Korea; høiere oppe er den Grændseskjellet imellem Korea og det chinesiske Mantschuri. Ved denne Flod ligger den koreiske By Bjænbjæn-tschj-Tschen, hvor der sidst i Februar afholdes et stort Marked, som ogsaa besøges af Indvaanerne fra den nærmest Passiettabugten beliggende chinesiske Stad Schun-Tschun. Herfra gaaer Veien til de store koreiske Stæder, Ningut, Girin og Mukden. Russerne tilstedes der ikke Adgang til det koreiske Marked. Paa dette sælges der Køer og Oxer for 10 til 15 Rd. dansk; men de holdes af Mellemhandlerne, der sælge dem til Russerne, i 16 til 25 Rd. Udenfor Markedstiden betales en Oxe med indtil 40 Rd. og en koreansk Ko med omtrent henved 20 Rd. De mantschuriske Heste koste altid omtrent 60 Rd. Stykket.

Foruden de her omtalte større Floder udmunde sex mindre Vandløb i Peter den Stores Bugt. De kunne kun befares af de Indfødtes fladbundede Piroger og have kun nogen Betydning for de langs Bredderne bosatte Koreanere og Chinesere.

Saa vel efter Iagttagelser, gjorte i Aarene 1865 og 66, som ogsaa efter Udsagn af de ældste Beboere, kan man gaae ud fra, at Bugterne Vladivastok, Naavik, Diomid, Ulis og den nordligste Deel af Amur Bay ere de

Dele af Peter den Stores Bugt, som længst ere tillagte, i Almindelighed fra Midten af December til Slutningen af April. Bosphorstrædet var i de ovennævnte Aar tillagt fra Begyndelsen af Januar indtil de første Dage af April, og dets østlige Indløb var allerede isfrit i Midten af Marts Maaned. I Usuribugten laa Isen fra Midten af Januar til Midten af Marts; men den var bestandig i Drift, og det er derfor rimeligt, at et kraftigt Dampskib vilde være istand til at arbeide sig op igjennem den. Overhovedet lægger det kun til i de mere indelukte Dele af Peter den Stores Bugt, og endog her bidrage Floderne til, at der er aabent Vande selv en Stund efter, at Frostene er indtraadt. Den længste Tid, nogen Fjord er tillagt, er fra hen i December til midt i April. Overalt, hvor Dyrning og Søkvalp kan trænge ind, lægger det kun til i forholdsviis kort Tid; men i de rolige Bugter ligger derimod Isen saa fast, at man kan kjøre over den, og i Vinteren 1866 var Isen midt i Vladivastokfjorden endog 20" tyk.

Strelokstrædet fryser saa at sige aldrig til; der kan vel i høist en Snees Dage samle sig nogen Is, som dog aldrig bliver saa stærk, at den kan bære. Hankasøen blev i Vinteren 1866 aaben i April; men Isflagerne drev længe derefter om i dens nordlige Deel, hvor de pakkedes sammen af de her om Foraaret fremherskende sydlige Vinde. Usurifloden blev i det samme Aar ligeledes seilbar i Midten af April Maaned.

I klimatisk Henseende staaer hele denne Egn, hen-seet til Bredegraden, ikke alene tilbage for Europa, men ogsaa for det nærliggende Japan; den bedste Deel af Aaret er Foraarsmaanederne Februar og Marts og Sommermaanederne fra Midten af Juni til Midten af September.

For at give et Begreb om Forholdene imellem godt og slet Veir i Peter den Stores Bugt kan anføres, at det i Sommerhalvaaret 1866 var daarligt Veir i følgende

Forhold: i April 57 $\frac{0}{100}$, i Mai 71 $\frac{0}{100}$, i Juni 57 $\frac{0}{100}$, i Juli 78 $\frac{0}{100}$, i August 64 $\frac{0}{100}$ og i September 40 $\frac{0}{100}$.

De fremherskende Vinde ere her, som overalt i det chinesiske Hav, om Vinteren NV og VNV. Førend de sætte ind, blæser det i Almindelighed stivt af O eller NO med Taage, Regn eller Snee, uden at Barometeret dog pleier at dale stærkt derved. Naar ONO eller NO Vinden har blæst af, hæver Taagen sig, Bjerghøiderne bedækkes med Skyer, Barometeret falder, og efter to til tre Timers Forløb kommer der stiv Kuling af NV, der staaer paa i tre til fire Døgn, hvorefter der følger nogle klare, stille Dage med høi Barometerstand og saa tør Luft, at selv gamle Meubler slaae Revner. I Vintermaanederne fra Midten af October til Midten af Marts staaer Barometeret altid høit og stiger endog undertiden til 30,56. Snee falder der kun sjældent, saa at Mansaerne ikke kjende til nogen Høslet, idet Kvæget hele Vinteren kan holdes paa Grøntfoder; i Vinteren 1866 faldt der kun en eneste Gang Snee og tilmed kun et Lag af $1\frac{1}{2}$ Tommes Tykkelse. Da de stærke Vinde om Vinteren feie Sneen bort fra de aabne Marker, og Jorden derved bestandig blottes, tilfryse Brønde og Kilder i den stærke Kulde, som undertiden naaer indtil 19 à 20° Reaumur, hvilket i Forbindelse med Luftens Tørhed let vil kunne medføre Vandmangel for Beboerne i Vladivastok og Passietta. I denne Henseende er Nahodka gunstigere stillet, uagtet Kulden her er strengere, idet den fra Sutschanfloden kommende Nordostvind medbringer Fugtighed. De vedholdende stærke Nordvestvinde synes om Vinteren at tvinge Vandet fra Peter den Stores Bugt ud i Havet, saa at Vandstanden paa denne Tid af Aaret er omtrent 3 Fod lavere end om Sommeren. Disse Nordveststorme føre svære Støvskyer langt ud til søs. De østlige Vinde kunne vel ogsaa blæse meget heftigt om Vinteren og ledsages da af stærke Sneefog, der minde om Amurmundingens Sneestorme; dog falder

Barometeret, henseet til Bredegraden, ikke stærkt; i Almindelighed har det en periodisk lavere Stand henimod Midnat. Disse Veirforhold medføre i Forbindelse med de lange Nætter og det kun ni Timers Dagslys, at blot Dampskibe kunne befare de heromtalte Stræder og Bugter fra Slutningen af October til Slutningen af Februar. Det er hændet Seilskibe, at de, efter at have udstaaet en Række Nordveststorme i det japanesiske Hav, have maattet vende om tæt ved Maalet for at søge til Japan og China. Solens gjennemtrængende Varme gjør sig dog gjældende hele Vinteren igjennem, og det er ikke sjældent, at Isen tør paa den sydlige Side af Husene, medens Thermometeret paa Skyggesiden viser 6 til 7^o Reaumur under Frysepunctet. Det maa derfor anbefales at opføre Husene under Bjergenes sydlige Affald eller saavidt mulig i Læ af Nordvestvinden. Ligeledes maa man fortøie Træskibe, der skulle overvintre her, i Retningen Nord og Syd eller ogsaa beklæde dem med Bræder paa Solsiden. — De sidste Søfugle forlade Kysten i Slutningen af September og vende tilbage sidst i Marts, paa hvilken Tid Græsset atter begynder at spire. Samtidig blive Nordvestvindene sjældnere, og lette østlige Vinde, der undertiden trække sig heelt sydlig og ledsages af fugtig Taage, blive fremherskende. I Begyndelsen af April komme Sildestimerne til Kysten, og paa samme Tid tager man i Land fat paa Markarbeidet. Sidst i April drage Indvaanerne fra Kysten ligefra Passietta- til Olgabugten, ja selv fra nordligere Puncter paa Fiskeri efter Søkaal og Trepchanger; det blæser da fortrinsviis af Ost og Sydost med tæt, fugtig Taage, og Isen forsvinder overalt. Den fremherskende Taage vanskeliggjør imidlertid saavel i April som i Mai og Juni Maaned Seiladsen for Seilskibe; thi Taagen ligger saa tæt paa Vandet, at man ofte hører Søens Brydning mod Landet, førend man faaer dette isigte; dog formindskes Faren en heel Deel ved, at der

næsten overalt er dybt heelt ind til Land. Imidlertid maae selv Dampskibe, naar det er stille Veir, og Taagen altsaa tættest, være meget forsigtige; thi man har havt det Tilfælde, at et Dampskib i den tætte Taage fik den steile Kyst saa seent isigte, at det maatte kaste bak med fuld Kraft for ikke at løbe paa. Denne stærke Taage, der trænger dybt ind i Land, skal virke meget hæmmende paa Trævæxten. I April, Mai og Juni kommer som oftest stiv Kuling fra Vesten. Dette urolige Veir gjentager sig indtil Begyndelsen af Juli; i Størstedelen af Juli og i August og den første Deel af September har man klart Veir med fortrinsviis let Brise af Syd og Sydvest; men selv med løi Kuling kan der sætte en temmelig svær Dynning. Barometeret stiger med disse Vinde, men naaer aldrig sin høie Vinterstand. I disse sidstnævnte Maaneder træffer man kun under Land Nordvestvinden, der ledsages af Tordenveir; men allerede henimod Midten af September begynder den nordvestlige Vind, som hyppig medfører Regn, at være fremherskende. I Løbet af Sommermaanederne ere Nætterne, især dybere inde i Bugterne, stille; om Morgenen kommer der en let Brise af SSO, Syd eller SSV, henimod Klokken 2 frisker det i, og henimod Aften stiller det af med Sydvest. Noget Lignende kan man iagttage tilsøes, naar man nærmer sig Kysten. Der falder hyppigt Regn, dog mere om Natten end om Dagen, og man har ofte Tordenveir, især ved Slavjanskajabugten. Ogsaa om Sommeren kan man træffe Taage; men den er da tørre, letter inde under Land og leirer sig paa Toppen af Høiderne.

Det her omtalte Farvand er især i Bugterne rigt paa Mulusker, hovedsagelig af Medusaarten, og i alle Floder og Fjorde findes periodisk Fisk af forskellige Arter; man fanger ogsaa Hummer, og paa Revene findes Østers, der ere meget talrige i Strædet. Hummerne blive indtil 5 Fod lange, og Østersene, der have en

langagtig Form, kunne være indtil 5 Tommer i Længde. I Midten af September bliver Veiret efteraarsagtigt, de fremherskende Nordvestvinde knuge Vegetationen, og Nætterne begynde da allerede at være meget kølige.

Som en Følge af de kolde Vinde, der komme fra de høie Bjerge, er Agerbruget i disse Egne underkastet meget forstyrrende Tilfældigheder; det hænder saaledes i Mai og Juni, at Temperaturen med nordvestlige Vinde pludselig synker til Frysepunctet, og at de omgivende Bjerge bedækkes med Sne; dette var Tilfældet i Expeditionsbugten i Mai 1866. Ligeledes seer man undertiden, at alle Bække og Floder efter flere Dages vedholdende Regn strømme over Bredderne, oversvømme Dalene og bortrive Broer og Huse. I August 1866 indtraf dette paa hele Strækningen fra Olga- til Passiatabugten, og i nogle Floder steg endog Vandet saa overordentlig pludselig, at det styrtede frem som en Vold paa et Par Alens Høide. Hertil kan endnu føies, at de japanesiske Orkaner i Reglen naae til den vestlige Bred af den tatariske Havbugt, ja, at de endog undertiden udstrække sig til Amurfloden, hvor en Orkan i 1863 oprev de stærkeste Træer med Rødderne, trængte Vandet ind i Bugterne, saa det strømmede over Bredderne og ødelagde Alt, hvad der fandtes ved Strandbredden. Ifølge Japanesernes Iagttagelser skulle disse Orkaner gjentage sig hvertandet Aar, og det er vitterligt, at der i det japanesiske Hav i 1865 atter rasede en Orkan, der bevægede sig fra SSV til NNO og hjemsøgte de russiske Kyster. Det er ikke bekjendt, om Orkanen af 1861 naaede lige saa langt; men i August 1859 led man virkelig ogsaa under en saadan paa Mantschuriets Kyst.

Paa de her omtalte Kyststrækninger voxer der Mais, Hirse, Byg, Rug, Hvede, Bønner, Kartoffler, Salat, Vandmeloner, Løg og forskjellige andre Rodfrugter. Druen voxer vildt, men modnes kun i Nahodkabugten. Paa Øerne søndenfor Kazakævitsch samler man om For-

aaret store Forraad af en Art vilde Hvidløg, som man salter ned for at benytte dem om Vinteren som et af de kraftigste antiskorbutiske Midler. Den yppige Græsvæxt gjør, at disse Landstrækninger ville egne sig for Kvægavl især Faareavl efter en større Maalestok. Af vilde Dyr findes her Bjørne, enkelte Tigre, Leoparder, Hyæner og Ulve, foruden Ræve, Søoddere, Harer og Zobler. Af Fjederkræ findes der kun Høns.

Befolkningen er kun ringe og bestaaer af Russere, Mansaer, Tasaer og Koreanere. Russerne ere deels Embedsmænd og Militaire, deels Nybyggere; der har ogsaa fornylig nedsat sig endeel Finlændere, især i Nahodka, som tilhører Appanage-Departementet. Landets egentlige Indvaanere, de saakaldte Mansaer, ere hovedsagelig Chinesere, som ere udvandrede eller flygtede fra det Indre af China; de ere uden Familier, og Kvinder og Børn træffes derfor kun hos de indvandrede Tasaer, en tungusisk Folkestamme. Størstedelen af Mansaer og Tasaer beboer Smaafækker paa en tre til fire Huse, der ligge ved Strandbredden eller i Dalene ved Smaafloederne; de dyrke kun Grøntsager og give de med Søkaalsfiskeriet beskæftigede Folk Huusly. Fiskeriet efter Søkaal og Trephanger drives af et tusind Mennesker og en fem hundrede Smaabaade, der for Størstedelen komme fra de mantschurske Flækker. Indtil i 1866 førtes Søkaalen for Størstedelen over Land til China, hvorfra den med europæiske Fartøier udskibes til Tschefoo, hvor den betales med indtil 16 Mk. dansk for et Pud (40 Pd.), medens den i Vladivastok kan kjøbes for mindre end 4 Mk. Pudet. Den bedre Søkaal fiskes imellem Nahodka og Olgabugten. Siden 1864 have koreanske Flygtninge ogsaa begyndt at nedsætte sig i Landet; de ere fredelige og arbeidsomme Folk, men noget hensfaldne til Tyveri; i Ydre, Dragt og Leveviis nærme de sig mere Japaneserne end Chineserne. Naar Landet bliver bedre befolket, kunne Kysterne ved Peter den Stores Bugt faae

en stor Fremtid ved Handelssamkvemet saavel med Amurbasinet, ad Floden Usuri, som med Japan og det nordlige China. Allerede i 1866 udførtes paa europæiske Skibe indtil 300,000 Pud i Søkaal, Trepenger, Hirse, Bønner, Tobak og Teaktræ fra Passietta og Vladivastok.

Denne Kyststræknings Havne ere ikke samtidig blevne opdagede. Passiëtabugten, der besøgte af Fransk-mændene i 1852, var den først bekjendte og blev i 1854 undersøgt af den russiske Admiral Putiatin med Fregatten Palada. Streløksstrædet og Nahodka bleve fundne af russiske Skibe i 1859, Vastokbugten i 1861 og Amur- og Troitzibugten i 1863. Kjendskabet til den øvrige Deel af Peter den Stores Bugt skyldes Englændernes Beseiling i 1855.

Man har tre Kaart over Peter den Stores Bugt; det ældste er Englændernes fra 1855; det er meget paa-lideligt, men desværre temmelig ufuldstændigt; det andet, der er udgivet af den sibirske Generalstab, er noget fuldstændigere, men har dog mange Huller; det tredie, som er udgivet af det hydrographiske Departement og støttes paa de russiske Opmaalinger fra 1863, er ubetinget det mest udførlige af alle Kaartene; men det har flere Feil, som Capitain Kliukof ved senere Iagttagelser har seet sig istand til at paavise.

Den første egentlige hydrographiske Beskrivelse over Peter den Stores Bugt skyldes den engelske sailing master May og findes i »China Pilot« under »Victoria Bay, coast of Tartary«; russiske Beskrivelser forekomme kun som Correspondance-Artikler og indeholde kun sparsomme Seilanviisninger. For ikke længe siden er der udkommet en fysisk Geographi over det japanesiske Hav, udgiven baade paa Russisk og paa Tydsk af den russiske Akademiker Doctor Schrenk, og dette Værk har et anerkjendt videnskabeligt Værd.

Takket være den gunstige Charakter, som ud-mærker Peter den Stores Bugt, hvis Kyster, der næsten

overalt ere besatte af middelhøie Bjerge, falde brat af imod Havet, og takket være Ebbens og Flodens ringe Indvirkning, er der ingen Fare forbunden med Beseilingen af Kysten om Sommeren; man kan hjælpe sig uden Anviisning, naar man blot nøie følger Kaartet og iagttager den fornødne Forsigtighed i Taage. Om Vinteren maa man følge den Regel ikke at tabe Landet af Sigte og om muligt at ankre op ved Kysten om Natten, da man ellers af Mangel paa Fyrtaarne maa holde gaaende for smaa Seil, hvorved man udsætter sig for i den lange Nat at drive mere af, end man kan vinde op igjen i den korte Dag. Dampskibe, som gjøre korte Toure, kan det anbefales at benytte Natten dertil, da de i Almindelighed da ville have Stille. Seilskibene maae altid have en solid Pertline stukket paa et Varp-anker, som de strax maae lade falde, naar der kommer Taage, idet de store Dybder formeget besværliggjøre Anvendelsen af de større Ankre.

Det gyldne Horn (Port Mai) er nu almindelig bekendt under Navnet Vladivastok. Denne Fjord ligger paa Sydvestsiden af Halvøen Muraviof-Amurski og i Nordvesthjørnet af Bosphorstrædet, fra hvilket man staaer ind i Bugten, eller rettere Fjorden, der først strækker sig $1\frac{1}{2}$ Quartmil i NNO, med mindste Brede 360 Favne, og derefter i Ost og Syd 2 Quartmil; den inderste Deel af Fjorden er 250 Favne bred. Det er saaledes en lang, smal og velbeskyttet Havn, hvor Dybden aftager fra 14 til 9 Favne, medens den i Krumningen kun har 4 Favne, overalt med Mudderbund. Kysterne, der ere bedækkede af Egeskov, bestaae deels af Leer, deels af Sandsteen; den sydlige Bred er bakket med hyppige steile Affald, og dens høieste Punct, Hugorka, er 300 Fod over Havet. Den nordlige og vestlige Bred er bjergig, men lav ved Stranden, og endelig er den østlige Bred, altsaa det Inderste af Fjorden, lav, sumpig

og gennemskaaret af en Bæk, der er nær ved at udtørres.

Vladivastok blev besat af Russerne i Juni 1860, idet en Orlogscorvet overvintrede her. For Øieblikket ligger Militaircolonien tæt inde under Bjerget ved Havnens nordlige Bred. Det lille Værft og den nylig udgravne Dok ligge derimod i en smal Slugt i Havnens nordvestlige Hjørne. Det høieste Bjerg paa Nordsiden er 700 Fod høit, det paa Vestsiden 180 Fod, og, da dette kun ligger imellem 120 og 400 Favne fra Bredden, er der ikke Plads til at anlægge meer end een, høist to Gader langs Stranden. Allerede i 1866, da der kun fandtes een Kirke, 22 offentlige Bygninger og Magaziner og 45 Privatboliger og Hytter, strakte disse Bygninger sig i en Længde af næsten en halv Miil langs den nordlige og nordvestlige Kyst. Vladivastok har to Landgangsbroer, hvoraf den ene har tolv Fods Dybde ved Hovedet og benyttes af Landetaten, medens den anden, paa Havnens Nordvestside, er tilgængelig for Skibe af alle Størrelser. Vladivastok er allerede begyndt at være Hovedstationen for den russiske Amurflotille, og i Tidens Løb vil den vel ogsaa blive Centralpunctet for Amurlandets Bestyrelse. Allerede nu kunne ankommende Skibe der finde Alt, hvad de trænge til. Grøntsager kan man næsten til alle Tider faae og ligeledes Slagtekvæg; men, naar man vil have dette til nogenlunde billig Priis, maa man betale det med Sølvpenge, da man taber indtil 40 Procent paa de russiske Papirpenge. Befolkningen er her, som overalt paa Kysten, endnu kun lidet talrig; men den er i stærk Tiltagende. Om Efteraaret samles al den Søkaal, der fiskes imellem Strelok- og Olgabugten, i Vladivastok, og ofte seer man 150 Fartøier med 300 Mand samlede i Fjorden. Om Vinteren lider Vladivastok, som alt berørt, undertiden Mangel paa Vand, da Aaer og Brønde i Barfrosten blive bundfrosne.

De Hovedfortrin, som udmærke Vladivastok, ere dens rummelige og fuldstændig sikre Havn, dens gunstige Beliggenhed midt iblandt Sydkystens Havne og dens Forbindelse med Amurbassinets gennem Suifunfloden, Hankasøen og Usurifloden; desuden er der i dens nærmeste Omegn Overflod af Bygningstømmer, og der mangler kun Arbeidskraft til at fælde det. Hvad der end yderligere giver denne Havn en meer end almindelig Interesse er, at den i en nær Fremtid vil blive Centralpunctet for den telegraphiske Forbindelse imellem Japan, China og Europa, hvortil Impulsen er udgaaet fra et dansk Selskab.

Blandinger.

Om den amerikanske Marine siger »New York Tribune«, at den ikke indeholder et eneste søgaaende Panderskib. Nogle faa »pandsrede Druknemaskiner«, som Bladet kalder Monitorerne, ere endnu i tjenstedygtig Stand og kunne blive anvendelige til Havneforsvar, men til det egentlige Søværn kunne de ikke regnes. »Vi have nogle og fyrretyve Skibe af alle Arter under Commando og omtrent et lignende Antal i de forskjellige Værfter, hvilke kunne blive færdige til Brug paa nogle faa Uger; de ere allesammen Træskibe og for Størstedelen smaa; de kunne være brugbare nok til at krydse og opbringe Koffardskibe og til Blocadetjeneste; men de ere af ringe Værd som Kampskibe, især ligeoverfor saa mægtige Panderskibe som »Monarch«, der besøgte Amerikas Kyster sidste Foraar. Vi have heller ikke som Storbritannien en Dampkoffardimarine, der kunde komme til Nytte i Tilfælde af Krig, saa at vi, hvad Søstyrke angaaer, neppe nok kunne betragtes som en Magt af 2den Rang. Ville vi tænke paa at føre Krig med England, maae vi derfor allerførst udgive 100 Millioner Dollars for at skabe en Flaade, hvormed vi kunne møde Englænderne«.

Berigtigelse.

I Tidsskriftets 3die Hefte, Pag. 200, 10de L. f. n., er feilagtig anført: 10½" Pandser istedenfor 4½" Pandser, og i nederste Linie: 6^{tons} Kanoner istedenfor 6½^{tons} Kanoner. Det Øvrige af Meddelelsen, der afviger i flere Puncter fra tidligere Opgivelser, er ordret gjengivet efter den sidste aarlige Rapport fra den nordamerikanske Marinesecretair til Congressen.

Erteretninger for Søfarende.

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

B) „Længden“ er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkaart-Archivet.

Marts—April.

Afsluttede den 4de April 1871.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Spell. — Kvm.: Kvartmil.

Stat, Land	Farvand, Belliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Hoide	Lysvidde		Hoide	Farve, Form	
Sverrig	Østersøen	Det grønne Havnefyv ved Ystad	.....	.....	..	..	..	..	N 55 25,5 Ø 13 50,1	o i	Fod	som brændte paa den østlige Mole er nedlagt.
Rusland	do.	Forbedring af FilsandsFyr	F.	hvidt	Lds.	1ste	132	4½	N 58 23 Ø 21 49,9	112	.....	lyser ligesom hidtil fra N 12° V gennem Vest til S 12° Ø retv.
Nederlandene	Texel, Løbets S-Side	Forandring af Falga Fyr	F.	rødt grønt	Sp.	4de	..	1	N 52 55,5 Ø 4 42,8	..	.....	hidtil alene rødt, nu grønt i Peilingerne fra N t. Ø til Ø t. S. For at søge Schulpe Gat, skal Kykduin Fyr og det lille Fyr ved Dirkooms Duin holdes overreet, saalænge Falga Fyr sees grønt; men naar det sees rødt, holdes Kykduins Fyr gradviis aabent af Dirkooms Duin Fyr.
Italien	Adriaterhavet	Nyt Fyr paa St. Cataldo Pynt	FB.	hvidt	Lds.	1ste	212	5½	N 42 0 Ø 16 51,5	170	Skant., hvidt	tændt 1 Marts 1871.
Sicilien	Palermo	Havnefyv paa den ny Mole	F.	rødt	..	..	..	..	.....	..	.....	efter den ny Moles Fuldendelse er Fyret nu anbragt paa denne, 54 Alen fra dens Yderende.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Sverrig	Østersøen	ny Steenvarde paa	Förön	.....	.....	mellem Idø Sund og Kråkelund	
do.	Gotland	do. ved	Fårö Sund	.....	.....	nordre Indløb	paa Vestsiden af Hau Revler.
do.	do.	do. paa	Østergrund	.....	.....	ved Rone	
do.	Stockholms Skærgaard	Lodshuus	paa Krokshær	.....	.....	ved Hærhamra	istedetfor Steenvarden, som før stod der; Lodshuset faaer et lig- nende Udseende som denne.
do.	do.	ny Vager ved	Svenske Björn	.....	.....	for 10 Fods Grunden	NØ for Svenske Björn og NV for Fyrskibet.
England	Nordsøen	sort Klokkebøle med Stang og Ballon	paa Filey Brig	.....	.....	N. Br. 54° 12,6 V.Lgd. 0° 15,2	istedetfor den sorte Tønde, der nu ligger der.
Spanien	Cadix	.....	.....	.....	.....	.....	for alle Skibe fra Storbritannien er anordnet en Qvarantaine af 3 Dage.
Ægypten	Røde Hav	nylig fundet Grund	$\frac{1}{2}$ Kvm. NV for Perim	17 Fod	.....	Perim Fyr i SØ $\frac{1}{2}$ Ø, Perim Øens V-Pynt 1 Kvm. i S t. V $\frac{1}{2}$ V	Dampskibet «Evora» har staaet paa denne Grund; mod Havet findes 1 Kbl. fra Grunden 5 og 7 Favne.
Japan	Jeddo Bugt	red Tønde med Stang Kurv	i Jokohama Bugt	.....	4 Favne	SØ t. Ø 1 Kvm. fra Kanagava Skandse	paa Enden af Landtungen ved Kanagava mod Nordsiden af Joku- hama Red.

B) Sømærker (Vagere, Bøler), Landmærker (Baaker, Varde) Grunde, vrage m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Limfjorden	Dybde ved Høivande	i Tyborøn Kanal	9 $\frac{1}{2}$ à 10 Fod	.....	paa Havrevlen	i Marts 1871.
do.	do.	do.	do.	8 $\frac{1}{2}$ à 9 -	.....	paa Fjordgrunden	do. do.
do.	Kattegattet	Vrag	af en Bark	i Vand- fladen	11 Fod	N $\frac{1}{2}$ V 5 Kvm. fra Treaa Mølle N. Br. 56° 36',2 Ø.Lgd. 10° 39'	fra Vraget haves Treaa Mølle tæt Ø for Glesborg Kirke. (Bekjg. 12 Marts 1871).
do.	Storebelt	Spidstønde med grønt Flag Vager med grønt Flag 10' ov. Vandet	paa NV-Siden af et Vrag paa SØ-Siden af samme Vrag	.....	.....	1 Kvm. SØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø fra Romsø Fyr N. Br. 55° 30' Ø.Lgd. 10° 50'	af Vraget, en Skonnerbrig sunket i Decbr. 1870, er kun en knækket Fokkeraa synlig over Vandet. (Bekjg. 31 Marts 1871).
do.	Roskilde Fjord	Prikker med do. -	Riskoste Halmkoste	.....	.....	holdes om Styrbord holdes om Bagbord ved Indseil. nordfra	den ny Afpriking af Fjorden ventes fuldendt i Løbet af April d. A.
Sverrig	Kattegattet	ny Baake	paa Klippen Hættan	.....	.....	NØ for Marstrand	opføres i Løbet af dette Aar.
do.	do.	2de Vagere	paa Grunden Fladen	.....	.....	V for Varberg	ventes udlagte i Aar.
do.	do.	1 Vager	paa LilleMid- delgrund	.....	.....	V for Morup Fyr	ligeledes.
do.	Østersøen	Baaken paa	Yttersø	.....	.....	ved Carlskrona	er flyttet 900 Fod i SSV fra den tidligere Plads.
do.	do.	Baaken paa	Østra Liung- skær	.....	.....	ved Vestervik	er blevet forsynet med hvidmalet Fodbeklædning.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
N-Amerika	Ny Skotland (Mahone Bai)	Fyr paa Iron- bound Island	F.	hvidt	Lds.	..	145	4	N 44 26 V 64 5	44	.. . . .	fornyet efter Tilintetgjørelse ved Ildsvaade.
do.	Fundy Bugt	Nyt Fyr ved Sissibou	F.	hvidt	Sp.	..	35	2	N 44 26,5 V 66 1,3	32	4kant., hvidt	i St. Mary Bugten ved Indløbet til Sissibou Floden.	
do.	St. Laurens Bugt	Nyt Fyr paa Bonami Pynt	F.	hvidt	Sp.	..	48	2½	N 48 3,7 V 66 20,8	32	4kant., hvidt	paa Sydsiden af Indløbet til Dal- housie Havn i Chaleur Bugten.	
Cap Colo- nien	Simons Bugt	Roman Rock Fyrtaarn	.. . . .	.. . . .	..	..	..	..	S 34 10,8 Ø 18 27,5	..	.. . . .	bliver malet med røde og hvide Belter, for at skjernes bedre fra Baglandet.
Java	Sourabaya Strædet	Nyt Flydefyr i nordre Indløb	F.	hvidt	Lds.	6te	27	2½	S 6 52 Ø 112 38,5	..	gult Fartøi	paa 5 Favne Vand.	
China	.. . . . .	Nyt Fyr paa Saddle Island	B.	hvidt Bl. hv. Minut	Lds.	1ste	256	5½	N 30 50,3 Ø 122 40	24	.. . . .	tændt i Februar 1871.
Japan	Jeddo Bugt	Nyt Fyr paa Joka Sima	F.	hvidt	Lds.	4de	103	2¼	.. . . .	..	.. . . .	paa Vestenden af Øen nær Misako, ved Vestsiden af Indløbet til Jeddo.
do.	Simoda Havn	Nyt Fyr paa Rock Island	F.	hvidt rødt	Lds.	1ste	160	5	N 34 34,3 Ø 138 57,2	73	.. . . .	lyser hvidt mod Havet, rødt mod Land i Peilingerne fra NV til N ¾ Ø; det midlertidige Fyr, som brændte her, er nedlagt. Misv. 2¾° Vest i 1871.
Australlen (Ny Holland)	Lady Bai	Ny Fyr ved Warram- bole Havn	1 F. 1 F.	hvidt rødt og hvidt	..	..	106 85	3½	.. . . .	..	.. . . .	overet i N ¼ Ø lede disse Fyr ind i Havnen; de tændtes i Mai 1871; nærmere Underretning ventes.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat.)

1871.

Ministeriet bestemt, at Premierlieut. udenfor Nummer 1 Marts S. J. Paulsen forbliver staaende udenfor Nummer uden Gage til indtrædende Tjenstledighed.

Allerh. anordnet som følger: Ifølge derom af Finants- 9 Marts ministeriet nedlagt allerunderdanigst Forestilling ville de hidtilværende Generaldecisorater for Armeens og Marinens Revisionsvæsen fra den 1ste April d. A. at regne være at sammendrage til 1 Afdeling under Navn af «de militaire Ministeriers Revision og Decision», og er som Følge heraf constitueret Chef for 2den Udskrivningskreds, Etatsraad N. R. Petersen, R.*, fra samme Dato allernaadigst bleven entlediget fra det ham overdragne Hverv: Varetagelsen af Generaldecisorforretningerne ved Marinens Revisionsvæsen, hvorhos han under 15de d. M. er be- naadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Premierlieut. C. F. Wandel beordret til, under 10 Marts Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulffs Sygdom, at forrette Tjeneste ved Søofficeersskolen.

Efter indgiven Betænkning af Værftscommissionens 11 Marts 2den Afdeling over Commandeur Albecks Generalrapport for Pandserfregatten Peder Skram efter Togtet i 1870 har Ministeriet bestemt:

1. at en Separator anbringes for at forhindre Slagene i Cylinderen;

1871.

11 Marts

2. at et Afløbsrør anbringes fra Overhederen til Lasten;
 3. at en directe Forbindelse tilveiebringes mellem de agterste Kjedler og Destillationsapparatet;
 4. at Stropper af Jerntraad medgives til Brug ved Affutagerne til de Armstrongske Kanoner;
 5. at Løberen til Vippetallierne gjøres af 2" Tougværk;
 6. at de forreste Dæksstøtter paa Batteriet indrettes til at kunne slaaes op under Dækket;
 7. at en Jernkrykke anbringes til Mesanbommen istedenfor det tidligere Trækryds;
 8. at et Talerør anbringes fra Commandohuset til Grundtallien;
 9. at der ved Indskrænkning af Tømmermandens Helligat og eventuelt Brændeviinskjælderens søges tilveiebragt et Opbevaringssted for de til Mandskabet medgivne Beklædningsgjenstande;
 10. at der anstilles Forsøg med at anbringe Sidelanterner i dobbelt Balance paa Jollebommene;
 11. at der fremtidigt gives Fregatten 2 Stykker 23 Fods dobbeltbænkede Fartøier istedenfor de to 17 Fods Joller, og
 12. at den underste Faldrepos borttages, og en mindre anbringes paa Enden af Faldrebstrappen.
- Endvidere bifalder Ministeriet i Overeensstemmelse med Værftschefens Udtalelse, at Kanonerne Nr. 1209 og 10 ved given Leilighed ombyttes og placeres paa et aabent Dæk.

De til Observation ved Orlogsværftet stillede Puncter ere:

1. at Opsatsen til Kanon Nr. 1287 efter nogen Skydning ikke passede i de tilsvarende Fordybninger i Stødbunden;
2. at Bougportene jævnlig smøres og røres under Oplæggelsen;
3. at et Opbevaringssted for de Skibet medgivne 50 Tdr. Cinders indrettes i Lasten, og

4. at Slæderne til de Armstrongske Kanoner paa bedste Maade afkiles og afstives under Oplæggelsen for at forhindre den skadelige Indflydelse af Kanonens Vægt. 11 Marts

Ministeriet bestemt, at Corvetten Valkyrien og Briggen Ørnen skulle ophugges.

Capitain A. W. Buchwald beordret at indtræde som Medlem af den i § 8 af Plan for Vaabenøvelses-skolen ved Orlogsværftet for Skippere og Styrmand om-meldte Commission. 13 Marts

Efter indgiven Betænkning over Capitain Mac Dougalls Generalrapport for Pandserbatteriet Rolf Krake efter Togtet i 1870 har Ministeriet bestemt: 14 Marts

1. at det bageste Øieskinnebeslag til Indhalertallien i det forreste Taarn flyttes noget mere frem;
2. at Blokkene til Vippetallierne reglementeres 8" 2" og Løberne 2";
3. at der medgives Kasteblokke til Fodblokke for Indhalertallierne;
4. at der sættes en Stiver under det agterste Trin paa Brixen;
5. at det gjøres muligt at opbore Kardusen i Kanonens forskellige Stillinger, enten ved at skaffe mere Plads over Kanonen eller ved at anvende andre Oporingsinstrumenter;
6. at der til Prøve og Bedømmelse paa næste Togt indrettes Reflexionsspeile med Lamper og Regnkappe til Brug for Rorgængereren i Commandotaarnet, naar han derfra skal styre efter Compasset;
7. at de agterste Stop- eller Varp-Ankere bibeholdes som saadanne;
8. at Ventilationen forbedres, under Henviisning til de af Capitain Mac-Dougall gjorte Forslag;
9. at Stopventilen paa Banjerne indrettes til at behandles udenfor Skoddet, der omgiver Dampkassen;
10. at Sprøiteslangen til Dampumpen udgaar af Regle-

1871.

14 Marts

- mentet, da denne Pompe ikke er indrettet til at kunne benyttes som Sprøite;
11. at Luftrørenes underste faste Deel gjøres af samme Høide som de Rør, der ved Orlogsværftet bleve anbragte ombord forrige Aar;
 12. at Ratstammen og Stativet til Rattet, hvilke nu ere af Jern, ombyttes med andre af Træ eller Metal;
 13. at de ikke paalidelige Hængsler til Lemmene ombyttes;
 14. at Kjæderne til Lemmene samt de dertil hørende Øieskruer udenbords udgaae af Reglementet;
 15. at der paa den pandsrede Deel af Skorstenen anbringes en henved 3 Fod høi Jernskjerm udenom Skorstenen, og at den nuværende fra Skorstenen udstaaende Krave flyttes ligesaa meget tilveirs;
 16. at fuldstændige Tegninger medgives til Skibschefernes Oplysning om Vandløb, Ventiler m. m. i Skibenes Bund, og
 17. at de overskaarne Træporte forenes med Hængsler. De til Observation ved Orlogsværftet stillede Puncter ere:
 1. at Rapert og Slæde i det forreste Kanontaarn trænge til Eftersyn;
 2. at de to Kanonsystemer i det agterste Taarn ikke ere parallele;
 3. at Patronhylsteret af det forandrede Bagladegevær klemmer sig fast i Løbet;
 4. at Taarnbætterne, efterat Finkenetterne ere borttagne, have en uhensigtsmæssig Form;
 5. at Sidefartøierne paa den hensigtsmæssigste Maade hæves saa meget, at de ikke forhindre Udsigten til Horizonten fra Commandotaarnet;
 6. at Fødepompen trænger til Eftersyn;
 7. at Haandpompen er for svag i Stativet;
 8. at Destillationsapparatet ligesom paa tidligere Togt har givet et utilfredsstillende Resultat;

9. at der ofte og i en foruroligende Grad er kommet 14 Marts
Vand i Cylinderne, og
10. at Vandløbene i Bunden og Spygatterne fra Ban-
jerne nedefter trænge til Eftersyn og endvidere:
1. at der indrettes et Krudtmagasin for hvert Taarn;
 2. at de nuværende Kjættingsbrønde agter indrettes til
Passage for Kabeltoug og Varpetrosser, samt at
der tilveiebringes en solid Tilkastningspullert eller
lignende om Læ i Nærheden af Brøndene agter, og
 3. at Taarnenes Trækran's gjøres høiere og indrettes
ligesom i Pandserbatteriet Lindormen med Gjord
og Skrue for at forhindre Vand i at trænge ned
mellem Taarn og Dæk;
- samt endelig:
4. at i nyere Skibe af samme Slags Jernristerne i
Lugerne indrettes med Hængsler og Contravægte,
saaledes at de altid kunne være paa Plads, samt at
Trapperne indrettes til at kunne være paa Plads
uafhængig af Risterne.

Capitain H. J. V. Rambusch beordret som Chef 15 Marts
for Logisskibet »Dronning Marie«.

Til at forrette Tjeneste ombord i Logisskibet be-
ordret: Premierlieut. O. F. H. Irminger og Second-
lieut. J. T. Olsen, Corpslæge A. L. Bech som Over-
skibslæge og Forvalter A. Bech som Proviansforvalter.

Commandoen beordret heist i Logisskibet »Dronning
Marie« den 20de d. M. om Morgen.

Allernaadigst bifaldet, at Capitain I. C. Tuxen,
R* og D. M., beordres som Chef for Skonnerten »Fylla«
paa dens forestaaende Togt.

Til at forrette Tjeneste ombord i Skonnerten »Fylla« 18 Marts
beordret: Premierlieut. W. F. Koefoed, J. N. Sølling
og G. A. Caroc samt Secondlieut. C. F. Scheller,
Reservelæge E. C. Nobel som Skibslæge og Forvalter
A. Møller som Proviansforvalter.

1871.

18 Marts

Beordret Capitain A. W. Buchwald som Skoleforstander og Premierlieut. A. W. Bonnesen og H. P. Holm som Skoleofficerer at tiltræde Tjeneste ved Exerceerskolen for Søværnepligtige d. 3die April.

De til Skonnerten »Fylla« commanderede Officerer beordrede at fratræde deres nuhavende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibet den 23de d. M. Den 3die April heises Commandoen i Skonnerten, som derefter udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren, Commandeur J. P. F. Wulff.

Ministeriet bestemt, at Lodspersonalet ved Kjøbenhavns Lodseri fra 1ste Juli d. A. skal forøges med 2 Extralodser, og at der ved Dragør Lodseri fra samme Tid forfremmes en Reservelods til Fastlods, saaledes at Classeforholdet ved disse Lodserier foreløbig, indtil det ved Kgl. Resolution af 12te December 1860 bestemte Forhold kan naaes, reglementeres:

for Kjøbenhavns Lodseri til 8 Fastlodser, 8 Reservelodser, 6 Extralodser;

for Dragør Lodseri til 15 Fastlodser, 15 Reservelodser, 10 Extralodser, og at denne Classefordeling vil være at gennemføre, saasnart Forholdene ved Lodserierne paa nogen Maade tillade det.

Udnævnt Fabrikant C. Dickmeiss til stemmeberettiget teknisk Medlem af Søetatens Overmunderingscommission.

20 Marts

Marineministeriet bestemt: at hver Mand af de indkaldte Værnepligtige ombord i Logisskibet skal være forsynet med 1 mørkeblaa ulden Skjorte, 1 Sæt Overtrækstøi samt Hue, Alt efter de af Ministeriet approberede Modeller; saafremt Mandskabet ikke selv medbringer de nævnte Klædningsstykker efter reglementeret Model, vil det Fornødne blive udleveret fra Hovedmagasinet paa Orlogsværftet, imod at de Paagjældende derfor debiteres i Skyldbøgerne;

at Udleveringen af Klædningsstykker ved Mand- 20 Marts
skabernes Forsyning, forinden Skibene udlægges, frem-
tidig skal foretages paa Hovedmagasinet, og ikke som
hidtil ombord i selve Skibene.

Allerh. anordnet: Etatsraad Georg Bernhard 21 Marts
Bornemann, R* og D. M., udnævnes til General-
auditeur med Forpligtelse til i Henhold til Lov af 6te
Juli 1867 om Hærens Ordning § 154 tillige at gjøre
Tjeneste i tilsvarende Egenskab ved Flaaden.

Premierlieut. P. U. Bruun beordret til at fratræde 22 Marts
Tjeneste ved Søofficeerscorpset og til at gaae ombord i
Vagerskonnerten, for at gjøre sig bekendt med Far-
vandene og navnlig med Sømærkernes Plads og Ud-
lægning.

Kundgjort den fra Finantsministeriet under 25de 23 Marts
Februar d. A. udgaaede Bekjendtgjørelse om Vilkaarene
for Benyttelse af Livsforsikkring til Fyldestgjørelse af
pensionsberettigede Embedsmænds lovbefalede Enkefor-
sørgelse.

Commandeur A. C. Schultz, Capitain A. W. Schiwe
og Premierlieut. F. P. A. Uldall beordres at sammen-
træde for at gjøre Forslag om Foranstaltninger til Mobili-
sering af Transportmateriellet og ere, saa længe dette
Arbejde vedvarer, fritagne for Landtjeneste.

Ministeriet bestemt, at Marinens Skibe for Fremtiden 25 Marts
til deres Maskiner saavidt muligt skulle bruge en Bland-
ing af Kul, bestaaende af Halvdelen North England og
Halvdelen Wales Kul.

Ligesom dette Blandingsforhold derfor vil være at
iagttage ved Skibenes Forsyning med Kul fra Orlogs-
værftet, paalægges det herved Skibscheferne, naar de
paa andre Steder, saavel i Ind- som i Udlandet, behøve
at forsyne sig, saavidt muligt at indtage Kul blandede i
samme Forhold.

Allerh. anordnet: Den Høiesteretsassessor, Conferents- 27 Marts
raad Herman Andreas Møllerup, C* og D. M., ved

1871.

27 Marts allerhøieste Resolution af 27de November 1862 meddeelte Constitution som Generalauditeur for Søetaten forbliver i Kraft indtil videre.

Allerh. anordnet: Enken efter afdøde Capitainlieut. i Søetaten C. F. Hedemann, Fru M. W. S. Hedemann, født von Hedemann, tillægges Rang i 5te Classe Nr. 3 efter Rangforordningen.

29 Marts Istedenfor Premierlieut. A. W. Bonnesen beordret Premierlieut. O. Guldencrone til Tjeneste som Skoleofficeer ved den Exerceerskole for Søværnepligtige, som tager sin Begyndelse den 3die n. M.

Fra 1ste April stillet Premierlieut. C. A. P. Schultz til Raadighed for Directeuren for Søkortarchivet.

Efter afholdt Prøve ved Uddannelsesskolen for Reserve-lieutenanter udnævnt: Skipper C. Paulsen og Styrmandene V. M. Madvig, H. C. Gommesen, C. C. F. Rønnow, A. Rasmussen, L. H. Hillestrøm, J. H. Thorn, J. D. Krogh, O. V. V. Wahl, H. C. Christensen, H. P. Schumann og H. L. Kruse til Reserve-lieutenanter.

Reservelieutenanterne V. M. Madvig, H. C. Gommesen, C. C. F. Rønnow, A. Rasmussen, J. H. Thorn, O. V. V. Wahl og H. P. Schumann indkaldte til Tjeneste ved Søværnet med Gage fra den 1ste April at regne; de tiltræde den 11te n. M. Tjeneste ved Orlogsværftet og ved Exerceerskolen, efter Værftschefens nærmere Ordre.

Tilstaaet ovennævnte 7 Reservelieutenanter hver en Udrustningshjælp af 60 Rd.

31 Marts Kundgjort den fra Finantsministeriet under 21de d. M. udgaaede Anordning om Behandlingen af Postforsendelser til og fra Stats- og kommunale Myndigheder.

Strøtanker*).

(Af O. I.)

Der gives Indtryk i Livet, man aldrig glemmer, og et saadant uforglemmeligt, overvældende Indtryk gjorde Beretningen om den første Monitors Kamp paa Hampton Roads paa mangan Søofficeer. Fuldudrustet sprang den mærkværdigste af alle Fremtoninger paa Søen ud af den geniale Ericsons Hjerne; i hundrede Dage blev Vidunderet bygget, og strax, uden at være prøvet i ringeste Maade, fik »Monitor» Ilddaaben kort efter, at Dampen var sat op i den for første Gang.

Vi erindre, som det var den Dag i Dag, den uhyggelige Stemning, der gik igjennem en Sammenkomst af Søofficerer kort efter den omtalte Affaire. En af disse bragte en Tegning af Monitoren med; den stod i et fransk Dagblad, thi det mærkværdige Skib, om man ellers tør bruge det Udtryk, gjorde i den Grad Opsigt, at enkelte Blade leverede Tegninger af det — der var ingen Tvivl mere om, at den modbydelige Skabning virkelig var til, dens Kanoner havde talt for høit dertil i Duellen med »Merrimac». »Vor Rolle er udspillet!» lød det dengang fra mangan Søofficers Læber, baade her og i Udlandet; det var, som om Staven pludselig blev brudt over al Tradition, Erfaring og Sømandskab. For den Ældre var Fortiden ikke mere til nogen Nytte, og den Unge havde ingen lys Fremtid at see hen til.

*) Denne Artikel er optagen med udtrykkelig Tilkjendegivelse af, at den vilde blive Imødegaet af den ene af Udgiverne. R. A.

Skjule sig i et uhyggeligt Taarn og leve under Vandet af kunstig Luft syntes en fuldstændig Degradation fra Vagtsbænken med Udsigten over Himmel og Hav og de høie, poetiske Reisninger. At fare med det Slags Skibe syntes en Mørkets Gjerning, som mere var en Haandtering for Smede end for Mænd, der satte deres Stolthed i at see Vind og Veir under Øinē.

Dog snart kom Sindet i Ligevægt, og ædrueligere Betragtninger gjorde sig gjældende ligeoverfor et Vaaben, der aldrig er kommet mere beleiligt til sit Fødelands Forsvar. Vel behandlede mangan amerikansk Søofficer i lang Tid Monitoren som en høist uvelkommen Gjest; men snart blev det en Ærespost at være Monitorchef, hvortil netop de flinkeste Officerer valgtes, og den Anvendelse, de nye Krigsmaskiner fik, stillede saa store Krav til Søofficerernes Egenskaber baade som Sømænd og som Krigsmænd, at Standens Ærgjerrighed i det Hele taget maatte føle sig tilfredsstillet, og de, der trængte til Trøst, kunde glæde sig ved, at Flaaderne ikke kom udelukkende til at bestaae af Monitorer.

Tung var Afskeden fra Seilskibene, der ved deres Bortgang havde naaet en uforlignelig Fuldkommenhed. Hvor var ikke Orlogsmanden med sine skyrækkende Reisninger, sit uhyre Seilareal og sine Rækker af Kanoner et majestætisk Syn! hvor lille var ikke dengang selv en stor Koffardimand i Forhold til Orlogsmanden! Der var noget Pirrende i at være underkastet Vindens mange Luner og i at være tvungen til at gjøre det mest Mulige ud af hver »Halfuld Vind«; man kunde aldrig ret vel see en Time frem i Tiden, seilede man fra Kjøbenhavn, kunde man lige saa godt otte Dage efter at have lættet Anker ligge ved Helsingør eller i Kattegattet, som man kunde glæde sig over et mildere Klima. Hvor var der ikke, ligesom i en Myretue, Orden i al den maleriske Uorden, Dækket frembød, naar der blev tuxlet med Seilene? Alt gik ved den vagthavende

Officæers Commando og Folkenes Adræthed. Rejsningerne havde naaet den yderste Grændse af Størrelse til at kunne regjeres ved Haandkraft og ganske simple mechanicke Midler. En flink Topsgasts Stilling var misundelsesværdig, og den har aldrig været ung, der ikke har følt sig grebet af Beundring for disse raske Folk, der som Fuglen levde mellem Himmel og Hav, altid tilveirs, daglig udførende saavel fuldstændig halsbrækkende Kunster som det smukkeste Matrosarbejde, der godt kunde taale at fremlægges paa en Industriudstillings Borde — den Gjerning var der Poesi ved. Det Slags Folk grøer ikke paa Træerne nutildags, og de savnes ofte, thi der er Brug for dem endnu og vil blive Brug for dem, saalænge Verdenshavene ikke ere udtørrede.

Som et grovt Indgreb i disse Forhold blev Dampen modtagen med naturlig Uvillie af mangen Søofficer, og det af saare let forklarlige Grunde; men en Hovedgrund troe vi dog laa i den naturlige Mangel paa Kundskab i Benyttelsen af den nye Bevægkraft i Forbindelse med en Underkjendelse af det praktiske Sømandskabs Betydning i Fremtidsmarinerne. Vel syntes Begrebet „full power of sail and full power of steam“, et Begreb, der maaskee kan synes en Selvmodsigelse, at skulle bevare de kjære gamle Seil; men som en Skjæbnens Ironi fik man at see mere end et Exempel paa, at Folk, om hvem man mindst skulde troe det, gjorde den mest hensynsløse Brug af Dampen paa Seilenes Bekostning. Havde man i Begyndelsen seet skjævt til Dampen som noget Ukjendt og betragtet Maskinmesteren som en Art Sortekunstner eller Professor i den høiere Magt, der forstyrrede Freden i Ens eget Huus, saa gik det snart op for kun altfor Mange: „Nu har Du Dampen at stole paa, blæse være med Seilene! Kultøgen tog Poesien fra de sneehvide Seil; de bleve tilsidesatte; gode Orlogsmatroseser bleve Dag for Dag en sparsommere Artikel;

hvem gad være Topsgast, naar man kom til at see ud som en Neger, naar man blot gik tilveirs?

Hvor forvirrede Begreberne bleve med Hensyn til Opfattelsen af Seilenes Betydning i nyere Classer Orlogsmænd, sporedes i flere Retninger, og man saae det klart, blot for at nævne et eneste Exempel, taget fra Udlandet, i den første Pandserfregat, der saae Dagens Lys. «La gloire» var oprindeligt taklet som en slet og ret Studedamper, der farer mellem England og Jylland; men snart faldt man derfra, og «l'Océan» blev fuldrigget med Bovenbramseil paa alle tre Toppe. Vindfang og Frygt for at faae uklar Skrue have sikkert været medvirkende Aarsager til de første Fregatters lille Seilareal, og at en Reisning eller Dele af den kunne skydes overbord eller ligefrem væltes ved et Sammenstød — «der Kaiser» ved Lissa — er klart som Dagen; men vi troe, at der er en vis Tilbøielighed til at gjøre for meget Væsen af Faren for under Affaire at faae Skruen belemt af Reisningen. Forholdene før og nu lade sig dog ikke sammenligne i denne Retning. Faldt en Reisning, eller blev den havareret i Seilskibenes Tid, efter at man havde ligget og øst mange Tons Jern ud mod hinanden, da hjalp Kulingen sikkert ofte mindst ligesaa meget til som Kuglerne; thi, fik man de luv Vant, Barduner eller Dreiereb skudte over eller blot beskadigede, skulde der ikke noget stærkt Pust til for at bringe det Hele ned. Vor egen Krig, Lissaslaget, den nordamerikanske Krig, hvor Farraguts Skibe endog paa Floderne havde Underseil, Mærseil, Klyver og Mesan underslaaede, ere snarere Beviser for, at man kan faae mange Spænd Vant overskudte, og at Reisningen dog ikke ryster ned. Udstrakt Anvendelse af Springere eller Fioliner, som de kaldes, og som alle vore Skibe i sidste Krig havde anbragt tilveirs, ere et ypperligt Sikkerhedsmiddel mod uklar Skrue. Ikkedestomindre have vi seet sværttaklede franske Orlogsmænd sidste Sommer mangle dette saa

simple Sikkringsmiddel; om i saa Tilfælde en Bardun, der blev truffen nær ved Øiet paa Toppen, ikke faldt indenbords, men udenbords og kom i Skruen, det kan ikke forundre Nogen — det maa Chefen, Næstcommanderende og Overbaadsmanden om.

Paa samme Tid, som Dampen og Alt, hvad dermed staaer i Forbindelse, har givet Materiellet et saa mægtigt Stød fremad, er Personellet ombord i Orlogsmanden snarere i en vis Tilbagegang, og at Materiellets Fremskridt ikke kan bøde paa Besætningernes Tilbagegang, kan ikke negtes, naar man ikke vil være blind for factiske Forhold. Personellets Betydning kan aldrig stilles høit nok.

At Orlogsflaaderne til deres Bemanding nu ikke behøve et saa stort Antal af befarne Matroser som før — hvorvel flere af de forskjellige Classer Skibe stille accurat samme Fordringer til Bemanningen som tidligere — er en Følge af Sagernes Udvikling, deels med Hensyn til de nye Skibes uhyre Bekostning og deels som Følge af flere Typers særegne Natur; men, har man ikke Brug for saa mange, trænger man ligesaa til ligesaa gode Matroser som før. De flinke, befarne Folk, man ombord i Orlogsmanden skatter Dag og Nat ved enhver Skibsgjæring, naar det blot kniber det Mindste, maa Handelsmarinen levere; at uddanne almindelige Matroser giver kun Ruslands Marine sig Raad til og det af den gode Grund, at Handelsmarinen der langt fra kan levere nok. Det er en Kjendsgjæring, at de gode Matrosers Antal er stærkt i Aftagende overalt; Handelsdampskibsfarten har formindsket deres Antal og forkjælet dem eller i hvert Fald stillet Fordringerne lavere, saaledes at det vel neppe er nogen Overdrivelse at sige, at den Mand, der altid har været i Dampfart, og som er en god Matros i en Damper med lille Reisning, har mere at lære, naar han kommer ombord i et større Seilskib, end den dygtige Seilskibsmatros, der gaaer ombord i en Damper.

Spores der saaledes Tilbagegang blandt de Søfolk, der laanes udefra, er en lignende Tilbagegang ifærd med at snige sig ind i de fleste Mariners faste Personel. Den praktiske Øvelse udgjør Livsprincipet for enhver Sømand; det er gjentaget saa ofte og saa almindelig anerkjendt, at det vilde være at lægge utilbørlig Beslag paa Læserens Velvillie at komme nærmere ind herpaa. Marinernes faste Personel modtager den praktiske Øvelse enten i Skibe, der ere sendte ud for at forrette en bestemt Tjeneste, hvor denne Tjenestes Tærv er og maa være Nummer Eet, hvorunder alt Andet maa stilles, eller ogsaa udsendes der Skibe, til hvis Chef Ordren lyder: Togtets Maal er at skaffe sig selv og enhver af sine Undergivne den høieste Grad af Uddannelse i den tilstaaede Tid, og heldigt stillede ere de Mariner, der forholdsviis faae flest af det sidste Slags Togter og færrest af det første Slags. Skjøndt enkelte af de talrige Stationsskibe, de større Nationer holde i alle Hæve, forrette virksom og uddannende Tjeneste, er denne dog meget ofte paa Grund af Klimaet og mange andre Forhold af en meget passiv Natur, der let tager Charakter af Driveri, sat i Princip; Maskineriet skal blot holdes gaaende, og man kan bestemt paastaae, at en Mængde Orlogsmænd komme hjem efter aarelange Stationer med et Personel, hvis Uddannelse i mere end een væsentlig Retning staaer i skærende Misforhold til den lange Tid, Skibene have været »tilsøes«, som det nu engang kaldes. Bliver det Regel at ligge tilankers og Opdragelse at være i Søen, aabnes der let en vid Mark for intetsigende Paradevæsen, og der er mere end et enkelt Stationsskib, der har opført nydelige maritime »Forestillinger«, der tiltale Øiet og Indbildningskraften, og som, naar det kom i Søen, førte en høist ubehagelig Overgang, hvor det »godt holdte« Skib forsvandt, og hvor Tjenesten blev en heel anden. Anker- og Søjtenesten maa gribe umærkeligt ind i hinanden.

I Seilskibenes Tid havde man her allerede en Grund til, at en vis Slappelse kunde finde Næring selv i de bedste Mariner. Napiers bedrøvelige Betragtninger over den engelske Marine i Begyndelsen af Fyrretyverne indeholde bestemte Fingerpøg i den omhandlede Retning — men, skjøndt den Tid ligger før vor Tid, tree vi dog ikke, Faren var saa stor dengang, da Seilene ene og alene vare Bevægkraft. Den blotte Omstændighed, at man altid skulde seile til og fra eller paa Stationen, enten den nu var i China eller i Europa, forlængede Reisen tilføes i ubestemt Grad. Dampen har absolut virket skadeligt paa Stationsskibenes Personel, og det er sikkert mindst af ligesaa stort Hensyn til Besætningerne som til Kullene, at der i flere Mariner er stillet bekjendte Forskrifter for Maskinernes indskrænkede Brug, og man behøver ikke at være Spaamand for at forudsige, at den i sin Hæelhed, hvad Sømandsdygtighed angaaer, demoraliserede franske Marine, der ødsler hensynsløst med Kul, under en kraftig Bestyrelse vil komme til at tage dygtigt fat paa Seilene igjen. Det er utvivlsomt, at Dampen, der ved sin første Anvendelse til Krigsbrug af Mange blev betragtet som den franske Sømands Ven, som et sikkert Middel til at formindske Englands Sømandsoverlegenhed, har været en medvirkende Aarsag til den franske Marines Falliterklæring i den sidste Krig. Dampen kan sløve og forkjæle, naar dens Brug bliver misforstaaet; der er noget Nervestyrkende ved Seilene, noget je ne sais quoi!

Det kan selvfølgelig ikke Anno 1871 være Nogens Mening at ville holde en Lovtale over Seilene paa Dampens Bekostning; men Seilene som Øvelsesmiddel ere ifærd med at blive ringeagtete for dybt, og det i mange Mariner. De Fordringer, der i den blotte og bare Sømandsretning stilles til Søofficeren, ere blevne forøgede i væsentlig Grad, som Tiderne have forandret sig. Den Mangfoldighed af Krigsmaskiner, der nu bydes ham,

kjendte han ikke til tidligere, og hvorvel det er en bekjendt Sag, at hvert enkelt Seilskib endog af samme Bygning ofte kunde kræve sin særegne Behandlingsmaade, saa var dog baade den mindste Brig og Linieskipet i Besiddelse af ganske anderledes eensartede Manøvreegenskaber end Nutidens Skibe, der kun repræsentere et kort Tidsrums ubestemte Anskuelser. Det er sandelig ikke Smaating, der bydes Officererne nu: fra en fuldtaklet Skrueregat kan han komme ombord i et Hjulskib, fra et Dobbeltkrueskib ombord i et Seilskib, thi hvor ofte skulle og maae Kullene ikke spares? Øiet maa uddannes tidligt, og, skjøndt vi, som anført, selvfølgelig ikke i ringeste Maade undervurdere de Krav, som stilles til Sømanden af Dampen, der næsten ikke kjender til Undskylninger om Vind og Veir, men stadig fordrer: »go ahead!» Krav, der sikkert gjør manges Sømand uvis, om Ansvarer er størst ombord i en Damper, der pidsker fra Havn til Havn paa korte Reiser under den stadige Spænding af Anduvning af Land, eller ombord i Seilskibet paa de lange Reiser, saa ere vi dog tilbøielige til at antage, at Grundlaget for Sømandskabet baade for Søcadetten og Skibsdrengen skeer bedst Fyldest i et slet og ret Seilskib. Med vor egen og alle fremmede Mariners Udvikling for Øie løber Officererne mindre Fare for at mangle Dampøvelse end Seiløvelse — vi have allerede flere Skibe, der ikke have Reisning, og lige saa mange, der i de 99 af hundrede Tilfælde vilde være bedst tjente med, at Reisningerne bleve skovede. Den første Øvelse kommer lettere af sig selv end den sidste, og hvor virker ikke denne Seiløvelse ypperligt paa Alt: paa Officerer, paa Underofficerer og paa Folk? Lad blot i fem Aar itræk en Pandserescadre som den ifjor komme ud, og det vilde være særdeles mærkværdigt, om der ikke skulde kunne mærkes en høj Grad af Tilbagegang i Sømandskab, i Særdeleshed hos de Yngre, hvad de saa forresten ellers havde lært.

En af den danske Marines nyttigste Institutioner, hvis praktiske Værd har staaet sin Prøve, og som derfor er almindelig godkendt, er Exerceerfregatten, der ufravigelig skal anvendes til at uddanne Søartillerister. Det er næsten denne Institutions mindste Gode aarlig at levere saa og saa mange uddannede Folk, der, om de blot indkaldtes nok engang efter at have fordøiet den første Reises Lærdomme, i Krigstid kunde være Kjernefolk; men den har i artilleristisk Henseende indblæst Officeerscorpset i Almindelighed en Interesse, det var paa høie Tid at vække, og som det vel var værd at opmuntre, hvis ikke nok en Specialist, foruden Maskinmesteren, skulde komme ind i Messen og reducere Officeren til en Art Skipper. Interessen for Artilleriet stiger, jo mere man tvinges til at beskæftige sig med det.

Belært af den i Aarenes Løb indhøstede Erfaring forandredes Planen for Indøvelsen af de Indkaldte derhen, at man, istedenfor som tidligere at lade dem strax komme ombord i Exerceerfregatten, nu i Løbet af en otte Ugers Tid giver dem Ophold ombord i Logisskibet, der kun er en flydende Caserne, hvor Orlogsskik og Brug optager det mindst Mulige, saa at sige Intet af Tiden, der saaledes udelukkende kan anvendes til Exerçiø og Skydeøvelser. Folkene faae herved et for deres artilleristiske Uddannelse godt Grundlag, inden de komme ombord for at skulle blive omstøbte til «Søartillerister», der, hvorledes man end vil definere Ordet, betyder Folk, som foruden den bestemte artilleristiske Uddannelse bør være skibsvante, og hvorledes blive nu disse Folk hurtigst og lettest skibsvante? Ved at holdes tilsøes, ikke tilankers, i Skibe med betydeligt Seilareal, hvorfor vi i vore Træfregatter saaledes have gode Exerceerskibe. Der er isærdeleshed for disse uøvede Folks Vedkommende himmelvid Forskjel paa at fare i Skibe med Reisning og i Skibe med ringe eller ingen Reisning, da der i de sidste paa Vagterne ikke er Andet

at gjøre end for en enkelt Mand at holde Udkig og for de Andre at kaste Aske overbord, hvorimod den daglige Gjerning ombord i de første bidrager Folkene Lyst til Søen, Øie, Adræthed, Kappelyst og Sammenarbejden baade tilveirs og paa Dækket, lutter Egenskaber, der komme Manden til Gode i høi Grad, naar han staaer ved sin Kanon, isærdeleshed under lidt præcäre Omstændigheder.

Vore Pandserfregatter ere derfor meget mædelige Exerceerfregatter. Men vore Træfregatter kunne ogsaa gjøres uskikkede til at bringe det mest Mulige ud af Folkene og af Tiden ved at bruges som Transportskibe, hvorved der spildes Noget af det allerede knapt nok tilmaalte Sommertogt, der faaer en yderligere Indskrænkning ved den lange Tid, de sidste Aars Sommerfregatter holdes tilankers, thi først i Søen rystes Besætningerne sammen. Efter to Maaneders Øvelse iland, da at begynde med at ligge næsten det halve Togt tilankers, hvilket meget jævnlig er Tilfældet, har sikkert sine Mangler, og at der kommer anderledes Trit i det Hele, om ogsaa et Skib kommer lidt hovedkulds tilsøes, er sikkert; Fornødenheder fra Land ophøre først, naar Ankret er lettet. Naar man i en Fregat har otte, fjorteh Dage udenfor Bommen til at lære sine Folk at spise og sove ombord og til at bringe Skibet lidt i Orden, er man bedst tjent med at komme tilsøes, og, har man først havt en Sétour, taaler Skibet langt bedre at ligge i nogen Tid tilankers.

Først i Rækken af vore Øvelsesskibe staaer Cadet-skibet, der altid har været et saa fortrinligt Uddannelsesmiddel, at det er blevet fulgt som Møbster af fremmede Mariner. Det er fornemmelig Cadetskibstogterne, hvor hvert Øieblik fra Morgen til Aften og næsten ogsaa fra Aften til Morgen benyttes til de unge Menneskers Opdragelse, som vore unge Officerer have at takke for, at de i flere Retninger sikkert staae høiere end deres

Jævna]drønde i flere fremmede Manøvrer. Det er isærdeleshed de daglige Manøvrer, der have givet dette gode Resultat, thi i en ung Alder faaer Cadetten Øvelse i selv at haandtere Skibet, Øiet bliver tidlig vænnet til at følge Cadetcorvettens Bevægelser under de forskjelligste Manøvrer, og de mange hundrede Vendinger og Dreninger, som isærdeleshed »Flora» og »Valkyrien» i sin Tid fik Løv at gjøre hvert Aar, bragte af det korte tre Maaneders Sommertogt, skjøndt nogen Tid blev spildt ved ofte om Natten at ligge og »dogre» for Smaaseil, det smukke Resultat, at Cadetterne fremfor Alt, ligesom af sig selv, bleve vant til at bruge deres Øine, thi Seilcorvetterne snurrede rundt som Toppe, saa at det ikke alene kom an paa at benytte Minuterne, men ogsaa Sequnderne, om ikke en smuk Manøvre skulde smutte bort mellem Fingrene paa den Cadet, der havde Commandoen.

Vi skulle ikke fordybe os i Opdragelsen nu og dengang, da Eleven blev prøvet i Cadetskibet forinden Antagelsen, men kun tillade os at anføre, at de ni Maaneders Orlogstogt — de halvandet Aars Koffardifant benyttes jo saa at sige aldrig — der nu paa Grund af den senere Antagelsesalder fordres forinden Adgangsexamen til Officæersskolen, i flere Tilfælde let kunne blive af aldeles forsvindende Værd. Thi den omtalte Fart er ikke bleven opatillet som Fordring for, at Drengene skulle bringe Ideer om Orlogsskik og Brug fra Banjerne med sig paa Skolen, men man har forlangt den som Garanti for, at Candidaten dog har faaet, ikke altfor seent, et lille Begreb om, hvad det er at fare til søes, og vi paastaae, at dette Begreb er bragt ned til et Minimum af Betydning, naar de ni Maaneder kunne tilbringes ombord i vore Pandserfregatter, ja selv i vore Taarnskibe, og at dette er Tilfældet, veed Enhver. Det Gavn, saadanne Togter gjøre Drengene, der ville ofre sig til Søen, er for Intet at regne mod det Par Cadetskibs-

togter, deres Jævnaaldrende fik for faa Aar tilbage i en meget ung Alder. Naar nu engang Loven er, som den er, og de næsten ideale Cadetskibstogters Antal forringes saa betydeligt for den Enkelte, saa er det klart, at disse Togters Betydning stiger i høi Grad — jo oftere den Unge faaer Leilighed til at sætte Raaberen til Munden, des bedre.

Eftersom Tiderne have forandret sig, paa samme Tid som Togterne bleve færre, ere ogsaa Manøvrerne paa hvert enkelt Togt blevne færre, thi man har meent at burde gjøre til Regel, hvad der havde passet bedre som Undtagelse; man har nemlig givet Cadetterne en Skruecorvet til Skoleskib, idet vel Raisonnementet meget nær har været: det er dog rimeligt, at de unge Mennesker faae et af den Slags Skibe at tumle, som de senere kunne komme til at fare med, istedenfor en gammel Seilcorvet, som ingen Mennesker meer anvende. For en Menneskealder siden eller saa omtrent udgjorde Hjulskibene, som Flaadelisterne udvise, et væsentligt Led af de franske og engelske Orlogsflaader, til hvis særegne Anvendelse, efter hvad man da skulde have troet, der maatte stilles Fordringer, som afvege betydeligt fra, hvad Sømanden havde været vant til, men man tænkte dengang ligesaa lidt paa at bibringe Cadetterne Hjulskibsøvelser, som man nu tænker paa at give dem Dobbelt-skruemonitor- eller Taarnskibsøvelse, og dog gives der Mariner, der som bekjendt sætte ganske særlig Lid til den sidste Classe Skibe. Det er her igjen den gamle Vise: I Seilskibet lægges det bedste Grundlag for alt Sømandskab, og Enhver, der har gennemgaaet en god Seilskibsskole — og Seilcadetcorvetten var i den Retning en Art Normalskole — har faaet et saa godt Begreb om, hvad Sølivet er, og hvad Vind og Veir har at betyde, at han har opnaaet et sundt Udgangspunct for sin fremtidige Udvikling.

Seer man hen til, hvor hurtigt ældre, erfarne og

mod Dampen forud indtagne Sømænd, der udelukkende have faaet Blikket uddannet ombord i Seilskibe, vænne sig til at foretage de fineste Dampskibsmanøvrer, bliver Troen paa Seilskibet som Uddannelsesmiddel stærkt rodfæstet. Tilegne saadanne Mænd sig den fornødne Kundskab om Maskinernes oekonomiske Anvendelse under de forskjellige Forhold, og til at komme i Besiddelse af denne Kundskab hører der blot Interesse for Sagen, saa har man hurtig gode Dampskibsførere ud af gamle Seilskibsfolk, og det netop, fordi de have lært deres Sømandskab tilbunds i Seilskibe; men hvor lang Tid skulde der ikke til, for at vænne en Mand, der udelukkende var opdragen i Dampskib, til Seilskibet?

Uden at tale om, at de gamle Seilcorvetters Krydsreisning og Storebramseil, der udelukkende bleve regjerede af Cadetterne, passede langt bedre til disses Kræfter end »Heimdals« Reisning, var denne Krydsreisning saa fortrinlig skikket til at vænne de unge Mennesker til at have et Øie paa hver Finger — og det er det, der ikke noksom kan indskærpes — hvorimod den langsomt dreierende barktaklede Skruecorvet giver saa rigelig Tid til Betænkning, at selv de af Cadetterne, der have manøvreret med begge Arter Cadetskibe, finde det en ganske anden Øvelse at haandtere Seilcorvetten. Har man Manøvreren med Seilskib inde, lærer man snart at aflure Skrueskibet den Hemmelighed, at, hvad det mest kommer an paa, er en Smule Taalmodighed. Skruecorvettens Fortrin som Cadetskib ligge saaledes ikke i dens Manøvreegenskaber under Seil; men de maa søges i dens Maskine, der af og til bliver præsenteret for Cadetterne, og hvor der holdes en Art »Forelæsninger« — ja, det Ord bringer mange af dem til at gyse, og man kan see Cadetter, der med Lyst og Iver passe deres lille Skruekanonbaads Maskine og selv fyre under Kjedlerne, gaae lede og kjede af »Forelæsningerne« op af »Heimdals« Maskinrum.

Skjøndt det selvfølgelig ikke altid kommer an paa at more Cadetterne, saa gaaer det hermed som med saa meget andet i Livet: Interessen skal vækkes i den unge Alder, saa gaaer Meget glat siden, saa arbejder Individet selv videre, og paa den Maade høstes den bedste Frugt. Skjøndt Kanonbaadens Maskine just ikke er den hensigtsmæssigste til Cadetbrug, have de fjorten Dages Togter gjort Vidundere; de betragtes som Lystreiser, skjøndt Tjenesten kan være streng nok, og, taler man med de unge Officerer, der have været saa heldige at nyde denne vigtige Green af Opdragelsen, faaer man det bestemte Indtryk, at de have faaet Øinene aabnede, for hvad en Maskine egentlig er, og ved den ständige Færden i Smaafarvandene og ved den daglige Løben ud og ind af vore Smaahavne skümme de Fløden af Dämpens Anvendelse paa en ganske anden Maade, end det med Rimelighed kan ventes ombord i »Heimdal«, anvendt som Dampskib. Den saa at sige udelukkende af Gadetter bemandede Dämpkanonbaad, der stadig et under Damp, hvor Cadetterne selv ere til Fyrs, hvor de selv passe Maskinen, og hvor de selv lægge til Bolværk, vilde i Forbindelse med en Seilcorvet være Idealapparatet for Opdragelsen, og Sagen forekommer os af den Betydning, at det vel var værd at drøfte den lidt nærmere, for at de forskjellige Anskuelser kunne blive udtalte. For os staaer det klart, at det har været stor Synd at lade »Valkyrien« falde for Øxen; det Træ var baaret for gode Frugter til at ophugges og kastes i Ilden, og det skulde ikke forundre os, om der blev gjort Udveie for; enten ved Kjøb, maaskee paa et engelsk Værft, eller ved Nybygning at skaffe et lille Seilcadetskib tilveie; dertil fordres ikke store Midler, og de Penge vilde være godt anvendte.

Som anført for nylig her i Tidsskriftet, kom man i den engelske Marine for ikke længe siden under Veir med, at Dampen, saa langt fra at have udviklet Officerer

og Besætninger, snarere havde bevirket en Tilbagegang i Retning af det gedigne Sømandskab, og dog har man altid i England maaskee hængt mere ved Seilene end andensteds. For kort Tid siden ankrede et engelsk Pandserskib, kommende fra den vestindiske Station, paa Spithead Rhed uden at have brugt en eneste Tønde Kul paa Overreisen, og Tonen i den engelske Marine er overhovedet den, at sætte en Stolthed i at bruge Seilene saa meget som muligt. Ikke desto mindre har det engelske Admiralitet fundet det absolut nødvendigt at oprette den af et halvt Dusin store Skruefregatter og Corvetter bestaaende flyvende Escadre, der udelukkende er lagt an paa at seile; og, hvorledes den første flyvende Escadres Chef opfattede sin Opgave, saae man klart, da han paa Jordomseilingen 1869—70 seilede 53,562 Qvartmil og kun dampede 623 Qvartmil! Et saadant Resultat opnaaes kun, naar de Commanderende ere gennemtrængte af den inderligste Overbeviisning om Seiløvelsernes store, gennemgribende Betydning. Vi kunde hente flere Exempler fra engelske Seilskoleskibe, men skulle nu efter at have antydnet Anskuelser, der føre sig i Verdens første Orlogsmarine, blot anføre, at den »sidste« Orlogsmarine, Tydsklands, stedsø holder sine tre gamle Seilskibe: den lille Fregat »Niobe« og Briggerne »Musquito« og »Rover«, der alle ere kjøbt i England, til søes Aaret rundt, og det ikke af Mangel paa andre Skibe. I Tydskland bygger man endog for Tiden et Seiløvelsesskib; vorø sydlige Naboer gribe dennø Sag, som flere andre, an fra Grunden; de give Personellet, hvad Personellets er, og saa Materiellet, hvad Materiellets er. Italien kjøbte et Dusin Pandserskibe uden at have Søfolk, det viste Lissaaffairen blandt Andet; det var ogsaa en næsten nybagt Marinø — aldrig kan den rette Uddannelsesmaade for Personellet i Fredstid stilløs høit nok eller for ofte trækkes frem for saaledes at fremkalde en Brydning af de forskjellige Meninger.

I Anledning af »Strøtanker«.

(Af Captain W. Carstensen.)

I ovenstaaende Artikel, hvis Strøtanker alle dreie sig om det fælles Maal: Personnellets praktiske Uddannelse, er der fremkommet en mere varm end velbegrunnet Udtalelse for det Ønskelige i at vende tilbage til det rene Seilskib som Cadetskib, og, da vi ikke kunne dele den ærede Forfatters Anskuelse om en Sag, der særlig maa interessere os som Chef for Søofficeersskolen, skulle vi, benyttende vor Stilling som Redacteur, allerede i dette Hefte optage Spørgsmaalet og søge at paavise, hvorfor vi betragte et Skrueskib, og da nærmest et fuldrigget Skrueskib, som den bedste Skole for vordende Officerer og Skibsførere.

Forfatterens indledende Udtalelser om Sømandsdygtighedens Tilbagegang som Følge af Dampens udbredte Anvendelse tilsæes ere gennemgaaende saa sande, at Enhver, der færdes paa Søen, maa tiltræde dem, dog vel at mærke, nærmest i den Forstand, at Sømandsdygtigheden navnlig hos Matrosen, hos den Underordnede, er gaaet tilbage i samme Forhold, som Dampskibsfarten har grebet om sig. Det er derfor ogsaa en meget rigtig Bemærkning, at den Matros, der er flink i en Damper med en lille*) Reisning, har mere at lære, naar han

*) Udhævelserne ere gjorte af os.

kommer ombord i et større Seilskib, end den dygtige Seilskibsmatros, der kommer ombord i en Dampet. Der kan overhovedet ingen Tvivl være om, at Rejsningen med sine Seil, under forskjellige Vind- og Veirforhold er den Tumlplads, hvor Matrosen finder sin bedste Udvikling, og at det Skib, som kun har en ringe Rejsning, aldrig kan blive ham en god Skole i en af de væsentligste Retninger af hans Udvikling. Men, at Dampen saaledes har forringet Sømandsdygtigheden hos Matrosen, ligger dog nærmest deri, at den har gjort Rejsningen meer eller mindre overflødig; thi den Matros, der hele sit Liv igjennem har faret med Jagter eller lignende Smaafartøier, er, skjøndt disse ingen Damp have, i mange Henseender «en daarlig Makker», der neppe tør sendes tilveirs, naar han kommer ombord i en større Raaseiler.

Naar vi dog næsten ubetinget kunne slutte os til Forfatteren i hans almindelige Udtalelser om Kiplkenes praktiske Uddannelse og samstemme i hans Forslag i denne Retning, saa er det, fordi vi med ham dele den Anskuelse, at Seilene, og noget nær Seilene alene, ere Hovedelementet i Matrosens Udvikling; men, naar der bliver Spørgsmaal om Befalingsmændene, ere de Fordringer, som stilles til Uddannelsen, ganske andre, eller rettere ganske anderledes mangfoldige, og her gjælder det derfor om at finde det Uddannelsesmiddel, som paa den hurtigste og fyldigste Maade fører til Maalet. Der, hvor Maalet er at opdrage Matrosar, maa Midlet blive Matrosarbeide, Matrosgjerning i saa stor Mængde og saa rig Mangfoldighed som mulig, thi det er denne Gjerning, som i Livet vil blive krævet af Matrosen; — der, hvor Maalet er at skabe Søofficerer og Skibsførere, bliver paa den anden Side Midlet den Gjerning, som disse i deres Kald, hovedsagelig ville komme til at udrette, og af hvilken Matrosgjerningen kun er et enkelt Element.

Hvilket er da det Arbeide, der kræves af, eller med andre Ord, hvilke ere de Fordringer, der stilles til Officeren,

det være sig til Orlogs eller Koffardies? Først og fremmest Evne til at tumle Skibet, det være sig Seil- eller Dampskib, under de forskjelligste Forhold, altsaa Evne som Manøvrerist, dernæst Evne til paa den hurtigste, simpleste og sikreste Maade at føre Skibet fra Sted til Sted, altsaa Evne som Navigateur. Begge Egenskaber omfatte Sømandsevnen i høiere Forstand og stille i saa Henseende Fordringer af en langt mere omfattende Natur end Matrosens Sømandsevne, der vel er en uundværlig, men dog forsvindende Brøkkedeel af den ovennævnte. Næst Evnen til at føre og tumle Skibet kræves der af den Befalende Evne til at føre, lede og tumle Folkene, og endelig stilles der af Orlogs- og Koffardifarten hver for sig en Række andre Fordringer, der, uagtet de komme i anden Række, ofte have en væsentlig Betydning, og som i Forbindelse med de tidligere opstillede udgjør en Sum, der er af den Beskaffenhed, at man skyder vidt bort fra Maalet, naar man slaaer Matrosens og Officerens Uddannelse over een Kam.

Med disse almindelige Bemærkninger som Udgangspunct skulle vi gaae over til den Side af O. I.'s Artikel, som særligt vedrører Cadetternes praktiske Uddannelse.

Forfatteren begynder med at udtale en ligesaa varm som velbeføiet Roes over det, »Flora« og »Valkyrien« i sin Tid have udrettet som Cadetskibe, og gaaer dernæst over til at dadle den nuværende Ordning, hvorved 9 Maaneders Orlogsfart eller 18 Maaneders Koffardifart er traadt istedenfor de to første Cadetskibstogter, som medførtes ved den tidligere Antagelsesalder. Vi skulle ikke opholde os over det Mislige i at fælde Dom over en Ordning, der er fuldstændig i sin Barndom, men kun paa-pege, at, hvis Forfatteren aldeles intet Hensyn tager til Koffardifarten, fordi den »saa at sige aldrig benyttes«, saa er det ikke ganske consequent umiddelbart derefter at skrive, at Orlogsfartens ni Maaneder, som »Enhver

veed» kunne tilbringes i vore Pandserfregatter, ja selv i vore Taarnskibe; thi det er vitterligt, at Koffardifarten hos de Aspiranter, som efterhaanden have indstillet sig til den nye Søofficeersskole, har været langt stærkere repræsenteret end Farten med Taarnskibe. At et stilleliggende Pandsereskib ikke er den bedste forberedende Skole i Sømandskab, maa ethvert fornuftigt Menneske indrømme; men et tilfældigt ugunstigt Forhold i et enkelt Aar kan ikke fordømme en Ordning, naar den forresten er tilfredsstillende i Principet, og, vilde vi sætte Paastand imod Paastand, kunde vi sige, at den nuværende Ordning idetmindste er ligesaa god som den tidligere, og bedre, hvis Koffardifarten maatte blive villigere benyttet. Paastande bevise imidlertid Intet, og den Erfaring, der haves, er endnu saa ringe, at der intet Beviis kan bygges paa den; men enhver Uhildet, der ombord i Cadetskibet opmærksomt har fulgt Levningerne fra det ældre Akademi og de Elever, der ere antagne efter den nye Ordning, vil vistnok indrømme, at disse sidste i Sømandskab, eller om man vil Sømandsgreb, maae ansees for at staae gennemgaaende idetmindste ligesaa høit som i sin Tid Akademiets toaarige Cadetter. Dog, det er ikke herom, at Spørgsmaalet hovedsagelig dreier sig. Akademiet som Realskole og udelukkende Skole for Flaadens Tilgang, var blevet et efter vore smaa Forhold allfor kostbart Apparat; vi maatte have en billigere og mindre eensidig Ordning. Denne maa som alt andet Nyt have Tid til at udvikle sig, og det er idetmindste ørkesløst at rokke ved den ved at kaste længselsfulde Blikke tilbage paa det Gamle. Det Gamle havde ogsaa sine svage Sider, og navnlig var den meget unge Antagelsesalder kun gavnlig, forsaavidt som den medførte, at man blev tidlig Officeer; men selv dette kunde ikke opveie de Svagheder, der i andre Retninger klæbede ved den. Give de ni Maaneders Orlogsfart ikke altid saa stort et Udbytte, som de burde, saa have de dog den meget hellige Side, at

de bringe de tilkommende Elever til at begynde deres Bane under Forhold, der ere langt mere prøvende end et Cadetskibstogt, Forhold, der nok skulle betage dem »Lysten til Søen«, naar denne kun er indbildt. Desuden lærer det unge Menneske ved at begynde som Lærling ikke blot »Orlogsskik og Brug fra Banjerne«; men, hvad langt mere er, han lærer ved at færdes med og blandt Folkene sine fremtidige Undergivne at kjende og samler derved en Sæd, som ham selv ubevidst vil ligge og spire hos ham, og som han i Tiden vil høste Frugten af ved en større Evne til at omgaaes Mandskabet, en Evne, der ikke groer paa alfar Vei, som saa Mange synes at troe.

Vi skulle imidlertid ikke nærmere dvæle ved denne Side af Sagen, som O. I. kun leilighedsviis berører, men gaae over til det, som navnlig den sidste Deel af hans Artikel har til Formaal, nemlig som ovenfor berørt at godtgjøre, at en Skruecorvet ikke egner sig til at være Skoleskib for tilkommende Søofficerer, hvorimod disses praktiske Uddannelse langt bedre sikkert ved at vende tilbage til det forældede Seilskib — en Fordring, der forekommer ham saa naturlig, at det ikke vilde forundre ham, om der ved Nybygning eller Kjøb i Udlandet blev gjort Udvei for at skaffe Marinen et lille »Seilcadetskib«.

For at komme til Klarhed om, hvor begrundet eller ubegrundet slig en Anskuelse er, gjælder det først og fremmest om at komme paa det Rene med, hvorvidt det Uddannelsesmiddel, som nu benyttes, altsaa Skruecorvetten, ikke egner sig til at opfylde sin Bestemmelse som Skoleskib; thi først, naar dette fyldestgjørende er beviist, kan der blive Spørgsmaal om at vælge noget Andet, og, i Mangel af noget Nyt, om at vende tilbage til det Uddannelsesmiddel, der for éndeel Aar siden er forladt. — Hvilke ere altsaa de Beviisgrunde, hvortil O. I. støtter sig i sin Fordømmelsesdom over Skrueskibet som Skoleskib? Vi skulle ikke fragtaa, at det virkelig forekommer

os vanskeligt at finde hans Støttepunct, thi hele hans Argumentation, hvor han ret indlader sig paa Spørgsmaalet (Side 284), gaaer ud paa, at, hvis et Skrueskib nu skal være det rette Skoleskib, saa maatte paa et tilbagelagt Trin af Marinøernes Udvikling et Hjulskib have været anvendt dertil. Det er ikke noget fornøieligt Arbejde at indlade sig med slige Paradoxer; men, for ikke at blive Svar skyldig selv i dette Punct, skulle vi bemærke, at Seilskibene endog i den mest frodige Hjulskibsperiode vare Flaadernes Hovedbestanddeel og deres egentlige Kampstyrke, og at, da Seilenes blotte Haandtering, som Enhver veed, kræver en langt stadigere og varigere Øvelse end det at gaae an og stoppe med en Maskine, er det en ligefrem Selvfølge, at man, afseet fra alle andre væsentligere Hensyn maatte betragte det som Galmandsværk at benytte det saa at sige seilløse Hjulskib som Øvelsesskib.

Søge vi videre efter Argumenter imod Skrueskibet som Cadetskib, saa finde vi heldigviis paa næste Side Noget, som bedre fortjener dette Navn; thi her ere to bestemte Anker fremsatte og motiverede. Den ene af disse gaaer ud paa, at »Heimdals« Storreisning ikke nær saa godt passer til Cadetternes Kræfter som Krydsreisningen og Store-Bramraa paa de ældre Cadetskibe. Hr. O. I.'s Mangel paa Sympathi for den nye Ordning synes at have forhindret ham i at see en af de ligefremme Følger af denne Ordning, der ved den ældre Antagelsesalder medfører, at den physiske Udvikling er langt bedre repræsenteret i det nuværende end i det tidligere »Cadetcorps«. I gamle Dage var det udelukkende de Ældste i Corpset, som kom paa Krydsraaen, medens nutildags mange af de yngre Elever paa en meget respectable Maade udfylde deres Plads paa Store-Mærseraa. Det Factum, at man bestemmer sig til at fordele nogle af de senest antagne til Mærsergaen, efterat have prøvet dem tilveirs, kunde maaskee tillige være et lille Vink om, at

det Æquivalent, Loven har sat for de to første Togter, ikke er saa illusorisk, som Forfatteren fremstiller det. — Anken imod Barkreisningen har forresten ret beseet ikke det Ringeste at gjøre med Spørgsmaalet »Skrueskib contra Seilskib«; thi Barkreisning og Skrue ere som bekjendt ikke uadskillelige Factorer. At imidlertid en Krydsreisning bidrager til at gjøre enhver Manøvre langt fyldigere og stiller endeel større Fordringer til Elevernes Hurtighed og Omløb end Barkreisningen, er en given Sag, og Ingen vilde være gladere end vi, om den Skruecorvet, der bruges til Cadetskib, var fuldrigget istedenfor barkrigget.

Dette var altsaa den ene af de tvende væsentligste Anker; men at den, som sagt, i Grunden slet ikke vedkommer Spørgsmaalet, maa vistnok Enhver billigviis indrømme. Den anden Anke har derimod idetmindste tilsyneladende »noget Mere paa sig«, som man siger i daglig Tale, idet den gaaer ud paa det Uheldige i Skrueskibets Langsomhed i Vendingen. Naar man som O. l. er af den Anskuelse, at det især gjælder om, at hver enkelt Elev faaer Raaberen saa ofte for Munden som muligt, er det ganske vist en Tilbagegang i Øvelserne, at Manøvrernes gennemsnitlige Antal ved Nutidsskibenes langsommere Bevægelser er blevet omtrent en Trediedeel mindre end tidligere; men Sagen faaer et heelt andet Udseende, naar man betænker, af hvad Art det større Antal Manøvrer er. Her bliver der navnlig Tale om Vendinger; thi Ankring, Letning, Rebning o. dsl. medtager nærlig samme Tid i lange, som i korte Skibe. Spørgsmaalet bliver da nærmest dette: hvad er gavnligest for en tilkommende Officeers Uddannelse, enten et givet Antal Vendinger med et Skib, hvis Dreieevne, som Følge af Forholdet mellem Brede og Længde, meget nærmer sig Nutidsskibenes, eller 50 pCt. flere Vendinger med et Fartøi, der snurrer rundt som en Top, netop fordi det forholdsviis er kortere end Nutidens Fartøier?

Naar, som O. I. fremfører, Skibe af samme Tegning ofte kræve en forskjellig Behandlingsmaade, saa maa det dog virkelig være en gal Vei at gaae, at gjøre unge Mennesker fortrolige med Bevægelser, som de slet ikke ville gjenfinde i de Skibe af en ganske forskjellig Form, som de senere ville komme til at færdes i; thi »Øiet bliver«, som O. I. træffende bemærker, »tidlig vænnet til at følge Cadetcorvetten's Bevægelser under dens forskjellige Manøvrer.« — Det er let nok at bortfeie det hele Spørgsmaal med den Bemærkning, at det kun er en Smule Taalmodighed, som det i Skrueskibe kommer an paa. Uden Hensyn til, at denne Smule Taalmodighed ofte er en dyrekjøbt Gave, skulle vi tillade os at være af en ganske anden Mening: Skrueskibene — eller rettere de lange Skibe, Nutidsskibene — give vel mere Tid, men kræve ogsaa langt mere Opmærksomhed end de ældre Fartøier, hvor Vendingen under normale Forhold næsten var en Selvfølge, naar Roret var lagt i Læ, og hvor omtrent det Eneste, hvorved man kunde stoppe Stagvendingen, var at brase for tidligt om For, medens der tværtimod skal brases tidligt om For i de lange Skibe, med hvilke der maa følges forskjellige andre Regler, og som der overhovedet ofte maa »kjæles for«, naar man vil have dem rundt. O. I. siger rigtignok, at selv de af Cadetterne, der have manøvreret med begge Slags Skibe, »finde det en ganske anden Øvelse at haandtere Seilcorvetten«. Ja, det er en ganske anden Øvelse end den, de have Brug for, kunde vi fristes til sige, naar vi vilde spille med Ordene; men det have vi ikke nødtigt; thi de yngre Officerer, vi have talt med iblandt dem, som have manøvreret baade »Valkyrien« og »Heimdal«, ere af den modsatte Anskuelse, og det er saaledes ikke umuligt, at de Cadetter, O. I. har hentet sin Oplysning hos, i deres Udtalelser have ladet sig lede af deres Respect for den Ældres Mening.

Hvor O. I. omtaler, at man som Regel har givet

Cadetterne en Skruecorvet til Skoleskib, tilføjer hnd, at Raisonnementet meget nær har været: »det er dog rimeligt, at de unge Mennesker faae et af det Slags Skibe at tumle, som de senere kunde komme til at fare med, istedenfor en gammel Seilcorvet, som ingen Mennesker mere anvender.» — Ja, ganske rigtigt, Raisonnementet har meget nær været dette, og det slaaes i Sandhed ikke ihjel, fordi der er brugt den polemiske Taktik at forudsee Modbemærkningen. Dette kan ligesaa lidt som Anken imod Barkreisningen og den velbegrundede Roes over, hvad »Valkyrien« og »Flora« i sin Tid have udrættet, domfælde Skrueskibet, medmindre de Officerer, som hovedsagelig ere uddannede paa dette, i det praktiske Liv have viist sig som Undermaalere i deres Egenskab af Officerer og Sømand; men dette skal saa langt fra være Tilfældet, at de yngste af vore Officerer i fremmed Tjeneste — ogsaa engelsk — have eller have havt en ligesaa god Lov paa sig, som deres Forgængere fra »Valkyrien« og »Flora«.

Ère da de ovennævnte Anker de eneste af O. I.'s Udtalelser, som kunne bruges til Støtte for Skruecorvetens Forkastelighed som Uddannelsesmiddel? Vi idetmindste kunne trods en omhyggelig Gjennemlæsning ikke opdage andre, og paa disse svage Støttepuncter bygges følgende Conclusions, som er altfor eiendommelig til, at den ikke skulde gjengives endog i samme Hefte: »Skruecorvettens Fortrin som Cadetskib«, hedder det, »ligge saaledes ikke i dens Manøvreegenskaber under Seil; men de maa søges i dens Maskine, der af og til bliver præsenteret for Cadetterne, og hvor der holdes en Art »Førelæsninger« — ja, det Ord bringer mange af dem til at gyse, og man kan see Cadetter . . . gaae lede og kjede af »Førelæsninger« op af »Heimdals« Maskinrum.« — Naar vi fremhæve denne Udtalelse som eiendommelig, saa er det, fordi Forfatteren umulig for ramme Alvor har troet at kunne reducere Betydningen af Dampskibsmanøvrer

med et større Skib — hvortil man anvender de stille Dage, der i Seilskibet ofte gaae tabt — til en dræbende Maskinforelæsnings. Vi vide ikke, hvorfra han henter sin Kundskab om disse saakaldte Forelæsninger, som han benytter til et effectfuld rhetorisk Sving, der ender med, at Lysten skal drive Værket; men det vide vi, at det nutildags kun er en ganske enkelt Gang, at man benytter Leiligheden til at gjøre Eleverne fortrolige med Lavtryksmaskinens Behandling og Haandtering, Noget, der følger af sig selv, da »Schrodersee's« Høitryksmaskine som O. I. selv oplyser, »ikke er den hensigtsmæssigste til Cadetbrug.« Skulde man afskaffe disse »Forelæsninger«, fordi En og Anden gaber og strækker sig, naar han fra de lavere Regioner kommer op paa Dækket igjen, maatte man, for at være consequent, hele Landet over afskaffe Underviisningen i ethvert Fag, der kræver lidt anspændt Opmærksomhed.

Conclusionen er saaledes ligesaa haltende som de Beviisgrunde, hvortil O. I. har villet støtte den; men, naar han paa den anden Side gjennemgaaende røber en varm Overbeviisning om sin Anskuelses Rigtighed, maa det være af Interesse at paavise, hvor den Overbeviisning har sit Udspring, og det fremlyser da klart af hele Artiklen, at Kilden til denne Anskuelse er den af ham fremsatte meget rigtige Troessætning, at det er i Seilskibet, at det bedste Grundlag lægges til alt Sømandskab. Men lige saa sønd som denne Sætning er, ligesaa skjæve ere de Slutninger, der bygges paa den; thi, det er ikke ved at vende tilbage til det forældede Seilskib med sine korte Bevægelser, at man skal uddanne Fremtidens Skibsførere, men ved fra Ungdommen af at gjøre dem fortrolige med den Art Seilskibe, der nærmest repræsentere Nutiden og efter alle Sandsynlighedsberegninger komme til at repræsentere Fremtiden, nemlig Skrueskibet med »full power of sail« — og hermed staa vi atter ved vore indledende Bemærkninger: Uddan-

nelsesmidlet skal rette sig efter de Fordringer, der stilles til den Uddannede. De fra Søofficeersskolen udgaaende Officerer og Styrmande skulle ikke blot være Sømand, de skulle tillige have et sundt Grundlag, hvorpaa de efterhaanden kunne bygge deres Udvikling som Manøvrister og Navigateurer, og Grundlaget er ikke sundt, naar det, de have lært i Skoleaarene, strax skal læres om igjen i det praktiske Liv. Naar Skrueskibet har Skrueen heist og optræder som Seilskib, medfører det et ligesaa godt Begreb om, «hvad Sølivet er, og hvad Vind og Veir har at betyde», som ethvert ældre Seilskib; men dets Bevægelser i haardt Veir, dets Dreininger, Sakninger o. s. v. under Ankring, Letning og andre Manøvrer give dertil et langt rigtigere Begreb om, hvorledes Nutidens Skibe, det være sig Skrue- eller Klipper-skibe, tee sig, end det, man kan faae i Skibe af en ældre Construction. Seilskibsskolen er altsaa, naar Cadet-skibet ikke misbruges — hvad Ministeriet ligefrem kan sikkre sig imod — ligesaa fyldigt repræsenteret som tidligere, thi Manøvrernes ringere Antal opveies rigelig ved deres mere tidssvarende Art, og paa samme Tid komme de Fordringer, der stilles af Dampen, til deres Ret, thi de værdifulde Par Uger, som Cadetterne aarlig fare med en Skruekanonbaad, vilde, naar de stod ene, ikke afgive tilstrækkelig Øvelse i Dampfart, hvor ringe Vægt der end efter O. I.'s Mening skal tillægges denne. Det er imidlertid, som bemærket, ikke blot som Sømand og Manøvrister, at Eleverne skulle have deres Grundlag, de skulle tillige opdrages til at være Navigateurer, og i den Retning er den Lære, som høstes i Seilskibet og i Dampskibet, saa forskjellig, at det straffer sig for den, der udelukkende er Seilskibsgast. Ved Navigeringen med Seilskibe maa man altid søge at sikkre sig mod Veirforandring, Vindspring og Lignende, den kræver en vis Fremsynethed og Forsigtighed og medfører, at man søger den sikreste Vei; i Seiladsen med Dampskibe bør

det i Reglen være den korteste Vej, som følges, og hertil udkræves Dristighed og Vane til at gaae Land og Grunde nær ind paa Livet. I sin dobbelte Egenskab baade som Seilskib og Dampskib frembyder Skrueskibet ikke blot Momenter i begge disse Retninger; men det indeholder desuden Betingelserne for Udviklingen af Evnen til paa den sparsommeligste og fordeelagtigste Maade at lade Seil og Damp arbeide sammen og afløse hinanden, en Evne, der ikke er lige at løbe til, og som Kaperskibene «Florida» og «Alabama» næst deres Hurtighed under Seil og Damp skyldte det Held, hvormed de optraadte under den amerikanske Krig. — Men alt dette vil nu O. I. og maaskee Andre med ham kaste overbord! og hvad er vel Bevæggrunden hertil? Vistnok neppe de Argumenter, der ere gjorte gjældende i «Strøtanker», — nei, Bevæggrunden er en hos Forfatteren og hans Meningsfæller maaskee ubevidst Mistro til Skrueskibet, som i deres Øine aldrig kan blive til et Seilskib. Var der ingen anden Aarsag til at forkaste det forældede Seilskib, vilde vi finde en meget fyldestgjørende Grund deri, at man seer saamange Exempler paa, »at Folk, om hvem man mindst skulde troe det, gjøre den mest hensynsløse Brug af Dampen paa Seilenes Bekostning,» og at alle disse Folk stamme fra Seilskibsskolernes Tid; thi netop de, som ere udgaaede fra disse, ere mest fristede til at sige: »Nu har Du Dampen at stole paa — blæse være med Seilene!« Vanen er Menneskets anden Natur; den, der fra Ungdommen af er bleven vant til at haandtere et i sit Slags saa fuldkomment Apparat som vore gamle Seilcorvetter, har derved lært at sætte Fordringer til Manøvrevenen under Seil, som ikke kunne tilfredsstilles selv af det fuldriggede Skrueskib, og herved affødes der en Mistillid til disse qva Seilskibe, der stundom gjør sig gjældende hele Livet igjennem. Det er netop, fordi saa at sige alle Nutidens Skibschefer have traadt deres Børneskoe i Seilskibene, at de af dem, man mindst skulde troe det om, krympe sig

ved at bruge Seilkraften anderledes end som Hjælpkraft, og Følgen heraf er, at, medens Alle ere enige, naar der er Spørgsmaal om, hvormegen Plads et af de ældre Seilskibe under givne Forhold behøver for at lette og gaae Seil, vil man vanskelig finde to Officerer, der dele Anskuelse om, hvorvidt en af vore Skruecorvetter med en bestemt Vind kan gaae Seil fra Indretheden. Denne Mangel paa Kjendskab til, hvad man kan hyde et Skrueskib som Seilskib frembringer i denne Retning en Mistillid, der som en Mare kan forfølge. En Maaneder igjennem — hvad vi selv have erfaret under fire Aars næsten uafbrudt Seilads med Skrueskibe — og som medfører, at man siger »blæse være med Seilene«, hvergang der kunde være Tale om at forsøge, hvad man udelukkende med dem kunde præstere. Det er denne for alle Mariner fælles Sygdom — der som paaviist har sit Udspring i de Fordringer, Seilskibet har vænnet os til at stille — som har tvunget Regjeringerne i de forskjellige Lande til at give begrænsende Bestemmelser for Kulforbruget, og det maritime England har lidt fuldt saa meget herunder som vi og mange Andre med os. Naar de engelske Chefer nu sætte en Ære i at bruge Seilene saa meget som muligt, saa er det, fordi de under dygtige Føreres Paavirkning endelig have faaet Øinene op for det Vrange i deres Mistillid til Skrueskibet som Seilskib; men, trods den gjenvakte Sands for Seilenes Betydning, udruste dog de praktiske Englændere ikke et eneste af deres mange hensmuldrende Seilskibe til Uddannelse for Officerer og Skibsmandskaber*), men anvende til de flyvende Escadrer, som O. I. selv minder om, udelukkende Skruefregatter og Skruecorvetter.

Vil man i Fremtiden nære den ovenomtalte Mistillid til Skrueskibets Seilevne, saa give man Søofficeers-

*) Deres »training brigs« ere udelukkende Skoler for Skibsdrenge.

skolens Elever et Seilskib til Cadetskib; men, vil man fra Ungdommen af vænne dem til paa rette Maade at bruge de eneste Seilskibe, de i Fremtiden ville komme til at færdes paa, saa er den Vei, man nu følger, den eneste rette. Havde vi næret nogen Tvivl herom, saa vilde den være svunden ved at see, hvor Lidet der lader sig anføre til Fordeel for »Seilcadetskibet» af en Forfatter, hvis varme Interesse for Kaldet og dygtige Pen har skjenket dette Tidsskrift mangt et værdifuldt Bidrag.

Lidt om Signalsagen.

Af Ingenieurpremierlieutenant Sommerfeldt.

Den Tid er heldigviis forbi, da Flaaden var Et og Hæren et Andet, ja da disse to Dele af det fælles Værn endogsaa betragtede hinanden med næsten fjendtlige Øine og med smaalig Skinsyge vaagede over, at den ene Deel af Krigsmagten ikke gjorde Indgreb i den andens formeentlige Rettigheder. Hvad der saa væsentlig hos os har bidraget til, at en sundere og klarere Betragtning af Forholdet har gjort sig gjældende, er vel ikke glædelige Begivenheder; tværtimod det er sørgelige Erfaringer, der have lært os, at Danmark ikke længere er en Krigsmagt i den Forstand, hvori dette Ord ellers tages, i den Forstand, at vi ere en Magt, der raader over Krig og Fred. Nei, Freden nyde vi kun, saa længe vor Nabo vil, og Forholdet kan ikke tænkes at ville stille sig saaledes, at det kunde være os alene, der skulde bestemme Krigen. Som Følge heraf bliver Flaaden og Hæren knyttet sammen ved et mere fast Baand, de ere kun Dele af Landets Værn, og den Tid er i Hovedsagen forbi, da hver Part kan gaae ud og søge sine Laurbær for sig*). Begge

*) Saavel denne Udtalelse som nogle af de i Artiklen foreslaaede Signaleringsmaader kunde hver i sin Retning give Anledning til Modbemærkninger, som vi imidlertid ville forbeholde en eventuel Discussion.

Dele af Stridsmagten ere nøie knyttede til Landet, og i deres Udvikling maae vi først og fremmest have for Øie, at den skal gaae ud paa et strengt passivt Forsvar, om vi end derfor ikke maae lukke enhver Adgang til en mere activ Optræden.

I det vi haabe, at denne Anskuelse vil kunne tiltrædes af alle vore Læsere, og at den i det Væsentlige deles af Landets store Flerhed, følger deraf, at vi i vor Stræben efter at uddanne og udvikle Hæren og Flaaden bestandig med et vaagent Øie maae følge, hver Part for sig, den Retning, hvori den anden Part slaaer ind, og at vi overalt, hvor vore Bestræbelser gaae i samme eller beslægtede Retninger, maae sørge for at faae Eensartethed eller i hvert Fald en nogenlunde god Overeensstemmelse bragt tilveie.

Et af de Spørgsmaal, som saaledes nødvendigviis maae kræve en Sammenarbeiden af de to Etater, er Signalsagen. Ikke alene er dette ønskeligt, fordi Flaaden og Hæren hver for sig har Brug for dette vigtige Meddelelsesmiddel; men det er ligefrem nødvendigt, fordi det næsten i alle Tilfælde er det hurtigste, og i mange det eneste, Middel, man har til sin Raadighed for at skaffe en Forbindelse tilveie mellem Hæren og Flaaden og derved sikre disse den Overeensstemmelse i Operationerne, der navnlig under de nuværende Forhold næsten altid vil være ønskelig.

Signalsagen er gammel for Flaadernes Vedkommende; i Hærene har den derimod først fundet Indgang for nylig; det kan derfor ikke forundre Nogen, at de Systemer, der anvendes tillands, i deres Princip ere betydelig simple end de, der anvendes tilsøes; deels har man jo havt de ældre Signalsystemer til sin Raadighed, deels har man, da det Princip, der ligger til Grund for disse, ikke tilfredsstillede, sporet af en mægtig Trang havt den nyere Tids rigere og fyldigere Opfindelsesaand til sin Raadighed.

Vi skulle tillade os at kaste et Blik paa de Hjælpe-midler, der haves til Raadighed, paa de Fordringer, Flaaden og Hæren hver for sig maa stille til et velordnet Signalsystem, forinden vi gaae over til at betragte Signalsagen som en fælles Eiendom.

Flaadens Hjælpe-midler ere da forholdsviis store, Sømanden har ikke alene altid sin Seng og altid sin Mad; men indenfor Skibets spævre Grændser kan han altid med Lethed — i hvert Fald forholdsviis let — finde, hvad han skal bruge, naar han blot i Forveien har været betænkt paa i det Hele taget at føre den paagjældende Gjenstand med. Det er derfor ikke nogen videre Uleilighed at tale om at medføre en Snees forskjellige Flag og et halvt Dusin Signalordbøger. Som Følge heraf er det naturligt, at Flaaden som Grundlag for sit Signalsystem vælger et Ordbogssystem, der jo altid maa være temmelig hurtigt, da man ved en eneste Flagstilling ofte siger Alt, hvad man ønsker at sige, — at Signalbogen bliver vidtløftig, har ikke meget at sige for Transportens Skyld.

Forstaaes endelig Ordbogen ikke, staver man sig frem enten ved Hjælp af enkelte Flag eller ved Flagstillinger.

Vi troe ingenlunde, uagtet vi aabent erkjende, at vi ikke betragte den danske Marines Signalapparater som meget fuldkomne, at denne Signaleringsmaades Princip ikke er fuldkommen tilfredsstillende tilføjes. Den har ganske sikkert den Ulempe, som Hr. Premierlieutenant Bojesen har paavist i en tidligere Artikel i dette Tidsskrift, at den fordrer et nøie Kjendskab til Ordbogen, eller rette Ordbøgerne; men Ulempen er dog maaskee ikke saa stor, som vi, der jo tildeels ere Udenforstaaende, havde tænkt os, da jo den nævnte ærede Forfatter i samme Artikel foreslaaer endnu en Ordbog for Farløjs-signaler.

Hvad nu Hæren angaaer, da er dens Hjælpe-midler

ganske anderledes fåa. Selv om man har uddannet et begrændset Antal Folk — værnepligtigt Mandskab — særlig til Signaltjeneste, Noget, som saavidt os bekjendt ikke finder Sted i Marinen, og selv om man ved Hjælp af disse Folk kan udstille et nogenlunde stort Antal Signalposter, saa er det dog meget tvivlsomt, om man netop har disse Poster ved Haanden, naar de skulle bruges; tillands er Styrken ikke fordeelt som tilsoes, i Flaaden veed man altid, hvormange Skibe der ere ude, og hvormange Signalobjecter man kan have; men tillands er Styrken spredt paa en ganske anden forud uberegnelig Maade. Det er derfor fuldstændig umuligt tillands at afgjøre hvormange og altsaa at oprette netop saa mange Signalstationer, som man kan have Brug for. Naar nu hertil lægges, at man tillands ikke har den lette Transport af Signalfag, Signalmast og Ordbøger, følger heraf, at Hæren ikke som Grundlag for et Signalsystem kan vælge et Ordbogssystem; et saadant vilde kun kunne benyttes af det fast uddannede Signalmændskab, men derimod ikke danne Grundlaget for Meddelelsen mellem Afdelinger, der ikke kunne forudsættes at have Ordbogen med øvrigt Tilbehør til Raadighed.

Hærens System maa derfor nødvendigviis være af den Natur, at man i Hukommelsen eller i hvert Fald paa et Blad i en Lommebog kan have opskrevet det Fornødne for at kunne forstaae Signalerne og gjøre sig selv forstaaelig, og endelig kan man ikke binde sig til bestemte Apparater; men disse maae kunne improviseres.

Som Grundlag for Hærens Signalsystem maa man derfor vælge et System, hvorved man staver sig frem og altsaa reducerer Ordbøgernes mange tusinde Løbenummere til 37 — 27 Bogstavs- og 10 Taltegn — hvilket Antal Hukommelsen, hvad trykte og skrevne Bøger viser os, med Lethed mægter, og endelig maae disse 37 Begreber gives ved Bevægelser eller Stillinger saaledes, at Form,

Farve og lignende uvæsentlige ydre Omstændigheder ingen Betydning have.

Vi skulle ikke her gaae nærmere ind paa at omtale, hvilken Maade der i Hæren anvendes for at give disse 37 Bogstaver og Tal; Methoden er ganske sikkert tilstrækkelig bekjendt for de fleste af Læserne.

I almindelighed maa det derimod sikkert indrømmes, at det af Hæren antagne System er langt mere almindeligt end Flaadens, og at det saa at sige indeholder dette, idet Betingelserne ere tilstede for at benytte en hvilken-somhelst Ordbog; naar man nemlig kan give de enkelte Taltegn, saa kan man ogsaa give de sammensatte Tal, der ere brugte som Løbenummere i Ordbogen.

Betragte vi nu Forholdet for Signalering mellem Hær og Flaade, vil det let vise sig, at de samme Forhold, der tvang Hæren til at opgive det i mange Retninger fordeelagtige Ordbogssystem, ogsaa i det Væsentlige ere tilstede her. Man kan vel paa Kysterne eller i hvert Fald paa de vigtigste Puncter af disse opstille Semaphorer og forsyne Betjeningsmandskabet med Ordbøger, saaledes at der altsaa fra disse Puncter kunde etableres en Forbindelse efter det nuværende Flaadesystem; men det er dog ikke derfor sikkert, at en Semaphor netop haves paa det Punct, hvor man i Øieblikket har Brug for den, og i hvert Fald taber en muligviis mere isoleret, forsprængt eller fremskudt Afdeling, der ganske sikkert ikke kan have Semaphor og Ordbog med, herved Leiligheden til at correspondere med maaskee endogsaa meget nærliggende Fartøier.

Forholdene her ere ogsaa af den Natur, at det er i høi Grad ønskeligt, at det System, der adopteres for den fælles Signalering, hviler paa samme Princip; og da Hæren ikke kan opgive sit Standpunct, »et System, der kan improviseres og ikke fordrer skrevne Hjælpemidler«, saa maa et saadant være Grundlaget.

Ganske anderledes stiller det sig derimod som oven-

for bemærket med Apparaterne, hvilket da ogsaa ligger i, at Signaleringen skal kunne improviseres. Her er der ikke nogensomhelst Grund for Flaaden til at følge Hæren. Er dennes Apparater ubrugelige eller blot mindre hensigtsmæssige, saa bort med dem, og tag andre, der ere mere hensigtsmæssige, lettere handelige tilsøes.

Vi kunne, som Ikke-Sagkyndige for Flaadens Vedkommende, naturligviis ikke bringe Noget i Forslag for den; men der er dog forskjellige Momenter, der, dels ved Studiet, dels ved vore egne Undersøgelser af Signalsagen, have fremstillet sig for os, og vi skulle tillade os at nævne dem, da det dog er muligt, at de kunne vise Sagen fra et mere almindeligt Synspunct end det, man har paa den, naar man bestandig holder sig de for Hæren reglementerede Signalapparater for Øie.

Betragte vi saaledes Systemet med 2 Elementer, hvortil Apparatet jo er et Flag, der svinges, vil det let sees, at man kan erstatte den svingende Bevægelse ved en Bevægelse, der kun foretages i vertical Retning, altsaa ved at heise en Gjenstand op og ned. Det gjælder kun om at vælge en bestemt Midtstilling, der tages til Udgangspunct og Hvilestilling; en Sænkning derfra og tilbage igjen er da et Element, en Hævning op over Hvilestillingen og tilbage igjen er det andet Element. Har man Apparatet, f. Ex. en gjennemboret Kugle, anbragt paa Mastetoppen, saa er Signalapparatet altid rede, og man har derved tillige et Signal, der altid viser Vennerne iland, at man er istand til at tale med dem. Vi ere endog tilbøielige til at troe, at Talsignaler, altsaa Ordbogssignaler, kunne gives hurtigere med et saadant Apparat end med Flag. Utvivlsomt er det, at Signalet har den store Fordeel, at det kan sees lige godt i alle Retninger, og, er Kuglen et Par Fod i Diameter, maa man kunne signalere paa meget betydelige Afstande dermed, da man tilsøes har den klare Himmel til Baggrund.

Om Natten kan Signaleringsen foretages paa en ganske lignende Maade ved at heise en Lanterne op og ned; men man maa da have Udgangsstillingen mærket med en anden fast Lanterne, i Forhold til hvilken Bevægelserne sees. En saadan Indicator vil ogsaa være fordeelagtig om Dagen, men er ikke absolut nødvendig, da den Stang, hvorpaa den nævnte Kugle heises, tildeels kan tjene som saadan.

Flaaden har endvidere nutildags, da Alt jo gaaer med Damp, et fortrinligt Signalapparat i sin Damppipe. Anvender man et kort Stød for Prikken i det elektriske Telegraphalphabet og et omtrent 3 Gange saa langt Stød fra Stregen i samme Alphabet, da har man et Sprog, der er saa let forstaaeligt, at enhver Telegraphist, naar man blot siger ham, at det er Bogstaver, der pibes, uden nogensomhelst anden Forberedelse vil kunne aflæse Signalet. Damppipe kan som bekjendt høres i $\frac{3}{4}$ til 1 Miils Afstand i stille Veir, og, da dette hyppigt indtræder med Taage, saa er det utvivlsomt, at Damppipe er ganske fortrinligt skikket til at afløse det nuværende Taageveirssignalsystem, der er temmelig indviklet, og til f. Ex. derved at udstede Ordre til Fartøier eller Lignende, der ikke have fjernet sig for meget fra Skibet.

Anvendelsen af Damppipe fordrer imidlertid, at Dampen er oppe. Det vil den i Reglen være, naar der er Brug for Signalerings. Der er imidlertid en anden Methode, der er særdeles egnet til under alle Forhold at give Ordbogssignaler let og tydeligt, og det er det saakaldte Pausesystem.

Dette System bestaaer i, at man maaler Tidsintervallerne mellem flere bestemte Bevægelser eller Lyds Begyndelser eller Slutninger og derved faaer et Antal Intervaller, der ved den forskjellige Længde give hvert et Ziffer af det Tal, man vil signalere. Der maa ialt være 10 forskellige Intervaller; deraf gjøres Inter-

vallet 0 saa kort som muligt. Intervallet 1 gives en bestemt Længde, der altsaa i hvert Fald maa være længere end Intervallet for 0, og Intervallerne for de andre Tal ere ligefrem Multipla af Intervallet for 1. — Erfaring lærer her, at Eenhedsintervallet ikke bør være mindre end 3 Secunder.

Sættes Intervallet til 5 Secunder, vil eksempelvis de 10 Talziffre blive givne ved:

0	Interval	0	Secunder	=	I_0
1	"	5	"	=	I_1
2	"	10	"	=	I_2
3	"	15	"	=	I_3
4	"	20	"	=	I_4
.					
.					
9	"	45	"	=	I_6

Vil man nu f. Ex. med Kanonskud signalere den Ordre, der i Ordbogen findes under Nr. 1409, da kan Udførelsen skrives saaledes:

$SI_1 SI_4 SI_0 SI_9 S$, hvilket læses efter ovenstaaende Tabel = Skud - 5 Sec. - Skud - 20 Secunder Skud - Skud - 45 Secunder - Skud.

Pausesystemet har den Fordeel, at det er lige anvendeligt for optiske og akustiske Signaler. — Den tidligere omtalte paa Mastetoppen anbragte Kugle kan saaledes ved sit Fald bestemme Tidsintervallernes Begyndelse og saaledes ogsaa efter dette System tjene som optisk Signalmiddel.

Vi skulle ikke nærmere udtale os om Detaljerne ved Hærens Signalsystem: de fleste af dette Tidsskrifts Læsere ere øvede Signalister, og de korte ovenforstaaende Antydninger ville være tilstrækkelige til at vise, i hvilken Retning Hæren arbejder, og hvilke Systemer vi kunde ønske, at Flaaden antog saavel for Telegrapheringens som for Ordbogssignaleringsens Vedkommende, forsaavidt det vedrører Forbindelsen mellem Hær og Flaade. Vi haabe,

at vore Kammerater af Marinen ville forstaae, at vi nødvendigiis som Grundlag for Signalering maae vælge et Bogstavsystem, Telegraphsystem, som det ogsaa kaldes; men det er derfor ingenlunde vor Mening at udelukke Alt, hvad der hedder Ordbog, dertil frembyder et Ordbogsystem med Hensyn til Hurtighed altfor store Fordele.

Vi haabe, at disse Linier have bidraget til at klare Hærens Standpunct tilstrækkeligt, og slutte med det Ønske, at der snart maa gives de to Dele af Krigsmagten en rigere Leilighed til at gjøre hinanden de Indrømmelser og fastslaae de Vedtægter, der endnu mangle, for at Signalvæsenet mellem Hær og Flaade kan siges at være ordnet paa en tilfredsstillende Maade.

Den engelske Marine i 1871.

(Efter •United Service Magazine•).

Det var næsten med et Befrielsens Suk, at vi traadte over i dette Aar, thi der var ikke stort Andet end Mismod forbundet med Tanken om de Begivenheder, der vare tilbagelagte. Hvor mangt et glædeligt Nytaar, der end har svævet paa Manges Læber ved delte Aars Begyndelse, og hvor inderligt oprigtige vore Ønsker end have været, har der dog bag ved dem ligget en Følelse af Tunghed og Tvivl med Hensyn til de gjorte Fremskridt. Naar vi see tilbage paa den Vei, vor Flaade har tilbagelagt, og naar vi søge at fremstille dens nuværende Forfatning, ere vi inde paa Virkelighedens og ikke paa Stemningernes Omraade, og det betydningsfuldste, det alvorligste Spørgsmaal, som paatrænger sig os, er, om vi ere kampberedte. Ere de forskjellige Elementer, der udgjøre vor Marine, ikke blot opstillede, men færdige til virkelig Brug?

De Vanskeligheder, som den europæiske Politik har at kæmpe med, pege alle hen i een Retning — de pege i Retning af Krig. Kampens hidsende Hunde have været løsladte, og Ingen kan vide, om de for Alvor ere bundne igjen, Kampens Smitsot er i Luften, og Ingen kan sige, hvor vidt den vil brede sig. Det er muligt, at vi for en kort Tid have klynget os til den hyggelige Illusion, at Krigen var overhovedet bestemt for andre

Lande, men ikke for os, at vi havde fuldstændig frigjort os for enhver Forbindelse med Europas politiske Forhold, og at vor geographiske Beliggenhed, betragtet fra Forsvarets Side, var langt mere værd end alle Verdens Hærskarer. Det er muligt, at vi have vugget os i sligt et Selvbedrag; men, hvis saa, ere vi stærkt ifærd med at tage Afsked med det; den Slags Illusioner have en vis Lighed med de smukke Blomster, som vi kaste fra os, saasnart vi have lugtet til dem, eller de rigtfarvede Frugter, som vi trods deres lokkende Ydre ikke kunne nyde. Hvorom Alting er, saa er det en Lykke for os, at denne Illusion med alle sine Farer kun havde et stakket Liv. Drømmen om en eyig Fred i Europa er bleven traadt i Støvet paa Fastlandet, og de udskeiende Phantasterier højs alle dem her i Landet, som vilde lokke os ind paa den Tro, at Fred for enhver Priis var et tilfredsstillende Princip i al Politik, ere blevne spredte for alle Vinde.

Vort Land er blevet prøvet, og dets Sind har ikke svigtet det. Fra enhver Classe gjenlyder Raabet om, at det er bedre at tage Skade paa Formuen end at tage Skade paa Æren, og at vort Ord er os kjærere end vor Velvære. Kort og godt, hvis det er nødvendigt at tie til Krig for at forsvare vor nationale Værdighed, saa ville vi kæmpe. Der er noget Vækkende, noget Forfriskende selv i denne blotte Beslutning; den synes ligesom paa en hemmelighedsfuld Maade at give en forøget Styrke til de Kræfter, vi besidde, og den vil i ethvert Tilfælde give os Evne til at udvikle dem paa enhver Maade.

I hvad Forfatning er altsaa vor Flaade? — For at besvare dette Spørgsmaal ville vi forsøge paa at kaste et kort Tilbageblik paa dets Udviklingshistorie i det sidst forløbne Aar. Først skulle vi da begynde med at anføre, at de Reformer, som kaldtes tillive i 1869, fortsatte deres Værk forrige Aar, men toge en forskjellig Retning.

Mødens det i 1869 især var Administrationen, som blev tagen under Behandling, medførte det sidste Aar endeel Forandring i de »professionelle« Grene. Ovenpaa Reformerne i Admiralitetet fulgte der en ny Plan for Udtrædelsen af Tjenesten. Tiden vil vise, hvorvidt den vil være frugtbringende; men dens Bestemmelser synes tiltrods for nogen Modstand og enkelte Anomalier at være billige og ere blevne nogenlunde gunstigt optagne af alle de Classer af Marinens Officerer, som de berøre. En kort Fremstilling af Hovedprinciperne vil være tilstrækkelig til at forklare dette System, som er altfor bekendt til at behøve nogen omstændelig Udvikling.

Oprindelsen til en Plan for Søofficerernes Udtrædelse af Tjenesten skyldes oprindeligt ikke den nuværende Admiralitetslord. Trangen til den havde forlængst gjort sig gjældende, idet man i en Række Aar havde levet under Trykket af overfyldte Rammer, langsomt Avancement og Mangel paa Evne til at udcommandere Officererne med saamegen Regelmæssighed, at man kunde sikre enhver Officeer et passende Maal af activ Tjeneste. Man havde søgt at bøde paa disse Vanskeligheder; men derved vare de ikke blevne overvundne, og deres Tilstedeværelse var en Plet og en farlig Feil i Marinens Ordning. I 1860 og 1866 indførtes der Planer til en Forbedring af Officerernes Avancements- og Retraiteforhold; men de førte ikke til Hensigten. De gik ud paa at skjenke Marinen en Gave og samtidig ikke at træde nogen af Tjenestens Interesser for nær, og Følgen deraf var, at Planerne mislykkedes. Man lettede vel Udtrædelsen af Tjenesten, paatvang den endog inden visse Grændser; men man sørgede ikke for en ligelig Afgang i alle Classerne, og Resultatet var, at Planerne ikke gav noget varigt Udbytte. Endnu en Svaghed bestod deri, at man ingen Grændser satte for den aarlige Tilgang til Flaaden, der vedblev at være uforandret den samme som tidligere; Udnævnelserne overskred derfor

snart Afskedigelserne, og den uundgaaelige Overfyldning viste sig atter. Men hertil kom endnu et andet Misforhold, der var ligesaa vanskeligt at bekæmpe, som det var skadebringende: den bestandige Forøgelse af Panderskibenes Antal medførte en tilsvarende Forringelse af Træskibenes, og Følgen deraf var, at Udcommandoerne i Marinen bleve sjeldnere. Man maa derfor ikke troe, at Panderskibene udkrævede færre Officerer end de gamle Træskibe, de udfordrede tværtimod snarere flere; men Sagen er, at efterhaanden, som Panderskibene bleve betragtede som uundværlige, opstod den Anskuelse og Overbeviisning, at Orlogsmænd af Træ vare ubrugelige. Følgen heraf var, at Træskibene i Masseviis udslettedes af Flaadens Tal, at Antallet af Skibe under Commando blev betydelig nedsat, at Udcommandoerne bleve ligesaa sjeldne som Jordbær i Mai — og at en gennemgaaende Uvirksomhed var det ligefremme Resultat af disse tre samvirkende, men uundgaaelige Omstændigheder. Sagernes Stilling var derfor, hvad Avancementsforholdene angaaer, værre end nogensinde for to Aar siden. Hr. Childers anførte ogsaa sidste Aar som en af de mest afgjørende Grunde til at indføre en ny Plan for Afgangen, at de alvorligste Indvendinger maatte reises imod at holde et stort Antal Officerer, som ikke fik den fornødne Øvelse. »For det Første,« sagde han, »er det høist uoekonomisk, for det Andet er det meget skadeligt derved, at det frembringer Misnøie iblandt Officererne, som ere bestandig paa Landgæge, og giver Anledning til Bestræbelser efter Forøgelse i Lønnen, og for det Tredie frembringer det Udyglighed, idet en Officeer, der i vore Dage i lang Tid opholder sig iland, ikke følger med de Forbedringer, som uophørlig indføres.«

Disse Argumenter kunne ikke gjendrives. Forandringerne i Skibenes Construction og Artilleriets Udvikling ere saa hurtige og saa nye, at det er umuligt for nogen Officeer fyldestgjørende at røgte sit Hverv, naar

han ikke nogenlunde har Kjendskab til disse Forandringer. Lad hvemsomhelst, det være sig en Søofficer eller en Landmand, der er bekjendt med den gamle Slags Træskibe, gjøre sig den Uleilighed at eftersee et af Nutidens Pandserskibe, saasom »Monarch«, og lad ham saa tænke sig, hvad det vil sige at tage Commandoen over et saadant Skib. Der er jo næsten ikke den Ting, som ikke er forandret; om det saa er Kanonerne Bemanding og Betjening, er det noget heelt Nyt. Han møder overalt Telegrapher og alle mulige videnskabelige og mekaniske Hjælpemidler, hvis Navn han maaskee ikke engang kjender, og som dog skulle bruges hvert Øieblik, — han maatte begynde paa at uddanne sig forfra, og, anspændte han ikke alle sine Evner, vilde han snart føle sig overfløiet af yngre Folk, der vare opvoxede i de nye Forhold. Det, som Hr. Childers følte, og det, som enhver Officer i Marinen føler, er, at det System, hvorefter Officererne staae længe paa Landgage, tilintetgjør enhver gunstig Udsigt for dem.

»Hvorledes staaer det til,« sagde Hr. Childers, »med Hensyn til Officerernes Beskjæftigelse? Ved Udtrykket Beskjæftigelse forstaaer jeg Alt, hvad der kan føres hen under dette Navn, selv deri indbefattet de administrative Stillinger i Admiralitetet, og vist er det, at nogle af disse Bestillinger slet ikke vilde være til, naar de ikke havde det Maal at skaffe Beskjæftigelse. Jeg holder mig udelukkende til Flaadelisten over de i Tjenesten staaende Officerer.« Herefter gik han over til at paavise, at de ledige Flagofficerers Antal var næsten fem Gange saa stort som de udcommanderede, at Forholdet imellem udcommanderede og ledige Capitainer var som 9 til 20, imellem ledige og udcommanderede »commanders« som 2 til 3, medens der dog blandt Premierlieutenanterne var to Gange flere udcommanderede end iland. Dette sidste Forhold fandt ogsaa Sted for Navigationsofficerernes og Overmaskinmesternes Ved-

kommende, medens der var tre Gange saa mange Læger udkommanderede som iland; men kun Halvdelen af Forvalterne var beskjæftiget.

Talstørrelser ere trættende og lidet tillokkende, men de ere nyttige og belærende. Listen over Officererne udviser saaledes, at der af 3156 Officerer kun var 1864 beskjæftigede, medens de resterende 1292 vare uden Virksomhed af nogensomhelst Art. Hvormeget der end kunde indvendes imod dette Misforhold, saa knyttede der sig et endnu værre lil det, idet Systemerne for Commando til Tjeneste, for Landgage og for Afgang vare saa forskellige, at knap to Classer af Officerer vare afgaaede eller satte paa Landgage efter det samme System. Den første Admiralitetslord bemærkede meget træffende herom: »Det Hele er en Combination af lykkelige Tilfældigheder og personlige Indfald, udgaaede fra hver enkelt Admiralitetsbestyrelse.»

Ret som en Fortids Ridder satte Hr. Childers sig for at afhjælpe disse Skavanker; i Lighed med Fortidens Riddere paatog han sig ikke blot et næsten umuligt Værk, men stødte i dets Udførelse paa Vanskeligheder af en meer end almindelig piinlig Art og fik flere Buler og Stød end Taksigelser. Fortidens Korsgængere havde idetmindste, naar de fik deres Skrammer og Saar eller laae hjælpeløse under en langsom Helbredelse, den Tilfredsstillelse at kunne see frem til at hilses velkommen med venlige Blikke og at vide, at ømme Kinder blegnede, og milde Øine bleve omtaagede ved at høre om deres Bedrifter; men selv denne ringe Trøst blev Hr. Childers negtet. Det er nok muligt, at smukke Øine fulgte Hr. Childers, medens han udviklede det farefulde Foretagende, som han indlod sig paa; men, bleve de fugtige, saa ere vi meget bange for, at det var Frugten af en hæderlig Bestræbelse efter at undertrykke en Gaben. Nei, de eneste Kinder og Øine, som skiftede Farve eller Udtryk under dette nye Korstog, tilhørte Admiraler og

Capitainer paa Landgage og unge Officerer, som ventede paa Forfremmelse, og det er overflødig at tilføie, at den Deeltagelse, de lagde for Dagen, neppe var af nogen synderlig opmuntrende Natur.

Denne mindre venlige Stemning kan man slet ikke forundre sig over, naar man veed, hvor korsfareragtig, og hvor lidet mæglende Afgangsbestemmelserne vare. Forslaget gik ud paa at indføre en for alle Classer gjældende Tvangs-Afgang i Forbindelse med frit Valg for Udrædelse under gunstige Vilkaar. Forslaget gik kort og godt ud paa at afskedige alle Flaadeadmiraler i en Alder af 70 Aar, alle Admiraler og Viceadmiraler med 65 Aars Alderen, alle Contreadmiraler med 60 Aar, alle Capitainer med 55, alle »commanders» med 50 og alle Premierlieutenanter med 45. Endvidere blev det foreslaaet at afskedige alle Officerer, som i en given Tid ikke havde gjort Tjeneste, saaledes Flagofficererne efter ti Aars Uvirksomhed, Capitainerne efter syv Aars og Premierlieutenanterne efter fem Aars.

En saa let forstaaelig Plan som denne, er, saavidt vor Hukommelse strækker, aldrig bleven foreslaaet eller bragt til Anvendelse i Marinen, og man kan let tænke sig, at den bragte Bestyrtelse over mange Officerer; men af Majoriteten kunde den kun blive betragtet som en Velgjerning. Mange Officerer, som vare trætte af en Tjeneste, i hvilken de tog saa ringe Deel, og hvor Avancementet var saa langsomt, vare glade ved at kunne udtræde paa de billige Betingelser, der bleve stillede. Planen var i sin Undfangelse en Statsmand værdig*), idet den virkede til Gavn for Landet, for Tjenesten og for Størstedelen af de Officerer, som berørtes af den.

Denne Plan indvirkede naturligviis paa Tilgangen til Flaaden i sidste Aar. Den hele Reduction beløb sig til

*) Enhver udenfor England veed, at den i sine Hovedtræk er laant fra andre Lande.

2000 Mand, af hvilke 500 vare Officerer, som gik af ifølge de ovennævnte Bestemmelser, medens de Øvrige bestod af 500 Søfolk, 700 Betjente og Haandværkere og 300 Drengene. For at paavise, hvorledes en saadan Reduction kunde forsvares, er det tilstrækkeligt at bemærke, at den disponible Reserve i vore Havne, bortseet fra de 32,850 Mand, som vare i activ Tjeneste, beløb sig i sidste Aar gennemsnittlig til 28,000 Mand. Omtrent en Fjerdedeel af denne Styrke var i Englands Havne og i Kystvagterne, beskjæftigede i Havneskibene og andre Fartøier; de iland værende Marinesoldaters Antal beløb sig til 6,200 Mand, og Resten af Søstyrken, der bestod af Overtallige og Kystvagter iland, beløb sig til over 12,000 Mand. Det var altsaa aabenbart, at der var et tilstrækkeligt Antal Folk til alle de Skibe, som der under almindelige Forhold kunde blive Tale om at udruste; thi der kan jo ingen Tvivl være om, at Marinen under normale Forhold maa kunne lade sig nøie til alle sine Formaal med 60,000 Mand. Men der er en Vanskelighed, som har været forudseet, og som nu gjør sig alvorlig gjældende, nemlig den, at Reservernes Organisation ikke er saa tilfredsstillende, som det kunde ønskes, naar man under vanskelige Forhold skal gjøre Brug af dem. Vi have den kongelige Søreserve og de kongelige Kystfrivillige; men hvor fortrinlig den Aand end er, som besjæler disse Corps, maa man dog erkjende, at Reserver for at være til virkelig Nytte maae organiseres paa en langt videre Basis og efter en langt større Scala end nogensinde. At Hr. Childers tillagde denne Vanskelighed den rette Betydning, viste han ved forrige Aar at foreslaae Oprettelsen af en pensioneret Sømandsreserve, hvis Formaal var at opmuntre de Folk, der i en tidlig Alder havde trukket sig tilbage fra Tjenesten, til ikke aldeles at løsrive sig fra den og til inden visse Grændser at vedligeholde deres Fagkundskab som Constabler og Matroser for det Tilfælde,

at der skulde blive Brug for dem i Krigstid. Men denne Forholdsregel vil kun for en Deel kunne bøde paa Vanskeligheden, der for Øieblikket især tynger paa Marinen, og som derfor vil blive Gjenstand for Offentlighedens Betragtninger i den nærmeste Fremtid. Hvad der især synes at være Trang til, er et meer elastisk System end det nuværende, et System, som vil frembringe en lettere Til- og Afgang fra Flaaden, og som vil sætte Folkene istand til idetmindste i nogen Tid, efter at de have forladt Tjenesten, at bevare Kjendskabet til det, de der have lært, foruden at frembringe en større Forbindelse og Harmoni imellem Koffardifarten og Orlogsmarinen.

Naar Alt kommer til Alt, saa ere dog Folkene ikke til stor Nytte, naar man ikke har Skibene, og det er derfor til en vis Grad tilgiveligt, om man for Øieblikket nærer en Slags Uro. Ikke blot i 1869, men ogsaa i sidste Aar, bleve saavel store som smaa Skibe afhændede over en lav Sko, saasnart det meldtes, at man ikke havde Brug for dem, og vor Flaade er derved bragt ned til en temmelig »compact« Størrelse.

Oprettelsen af en flyvende Escadre gav et saa gunstigt Resultat, at man for dens Skyld ikke blot reducerede nogle af Stationerne, men, hvis Krigen ikke var udbrudt, vilde have udrustet endnu en saadan Escadre sidste Efteraar. Naar man indbefatter alle Classer Skibe lige fra Krydseren eller Kanonbaaden til Kampskibet, andrager Antallet af de Skibe, som for Øieblikket ere udcommanderede, omtrent 250 Fartøier, af hvilke 25 ere pansrede. De vigtigste Escadrer — Middelhavsecadren, Canalflaaden og »Kystvagten« — bestaae for Øieblikket af de bedste Skibe i Flaaden. Det er af Interesse at paavise, hvorvidt man ved Nybygninger har søgt at holde Skridt med Afskaffelsen af unyttige Skibe. Seer man tilbage paa de Anstrengelser, der i de sidste Aar ere gjorte i Retning af Nybygninger, staaer man Ansigt til Ansigt

med to sørgelige Omstændigheder: »Captain«s Forlits og Hr. Reeds Udrædelse af Tjenesten. Det vilde være ørkesløst indenfor denne Artikels snevre Rammé at indlade sig paa en Discussion om disse meget omhandlede Begivenheder; vi kunne kun udpege dem som smertelige Omstændigheder, der, uden Hensyn til, om de bør fremkalde Bebreidelse eller ikke, havé virket hæmmende paa et i andre Retninger lovende og heldigt Forsøg paa at skaffe Marinen gode og brugbare Skibe. Der er imidlertid et Punct, der kræver Opmærksomhed, da det har en meget væsentlig Betydning for hele vor Udvikling.

Vor Skibbygning er i mægtige Aar bleven ledet paa en ligesaa lunefuld som uregelmæssig Maade. Enhver Bestyrelse lod til at sætte sit Førmaal i at klare sig saa godt, som den kunde, med de Skibe, den forefandt, og at sætte sin Lid til, at Tilfældigheder eller Frygt for Krig skulde drive den til at slaae ind paa Nybygningén med en voldsom Energi. Denne stødvise Udvikling har, som man vel kan fatte, været i Modstrid med alle oekonomiske og fornuftige Principer; den har ført til, at man i en Hast byggede Skibe, som man ikke havde Brug for, til en overdaadig Antagelse af Haandværkere paa enkelte Tider og til disses Afskedigelse i Masseviis paa andre Tidspuncter, og den har ført til, at Flaaden som Heelhed har savnet passende Skibe. Til Beviis paa denne Feil behøve vi kun at anføre, at Sir John Pakington ligemed eet fandt sig foranlediget til at bygge femten Fregatter, som næsten vare forældede, førend de vare fuldt færdige, og til Afskedigelsen fra Værftet i de sidste tre Aar. Overvættes Arbejde, overvættes Arbejdsstandshing, overvættes Antagelse eller Afskedigelse af Haandværkere har været Frugten af denne Slags Fjederbolds-Politik. Hr. Childers har allerede forsøgt paa at afhjælpe denne Svaghed ved at fastslaae det, han betragter som Minimum af den Maalestok, hvorefter

Skibbygningen skal vedligeholdes, og ved at følge den Plan, der er vedtaget.

Efter en moden Overveielse af Sagen er Hr. Childers kommen til den Slutning, at det er nødvendigt, at Marinen altid skal være forsynet med det fornødne Antal Skibe, eller med andre Ord, for at bevare et Minimums Maal af Virkeevne, aarlig bygge 20,000 Tons. En saadan aarlig Forøgelse af Marinens Styrke vilde tjene til at bøde paa den Afgang, der opstod ved det aarlige Tab og Forfald af Skibe, og vilde sikkre os imod at tye til voldsomme Midler for at forøge Skibenes Antal, undtagen under alvorlige og paatrængende Forhold. De ommeldte 20,000 Tons foreslog han fordeelte saaledes, at der aarlig byggedes 12,000 Tons i Pandserskibe, medens de resterende 8,000 Tons anvendtes paa upandsrede Fartøier; endvidere foreslog han, at man for saa meget som muligt at benytte Værfterne og deres Arbeide ikkun skulde lade en Femtedeel af den aarlige Nybygning udføre af Private.

For at faae et klart Begreb om, hvor betydelig en Tilvæxt til Flaaden Nybygninger efter denne Maalestok vilde give, behøve vi kun at anføre, at den, fordeelt paa Nutidens Skibe, repræsenterer tre Pandserskibe, en Fregat, en Corvet og sex mindre Fartøier om Aaret. Naar denne Plan blev ordentlig gennemført, vilde den være meget tilfredsstillende, og Omkostningerne ved den kunde med et rundt Tal anslaaes til $2\frac{1}{2}$ Mil. Pund Sterling, hvilket med andre Ord vil sige, at omtrent en Fjerdedeel af den Sum, der aarlig voteres til Marinen, vilde blive anvendt til Forøgelse af Materiellet, altsaa give en ligefrem Tilvæxt i Landets Styrke.

For at faae et klart Begreb om, hvad en saadan aarlig Forøgelse vil sige, maae vi have Kundskab om, hvorledes Marinen er stillet med Hensyn til Skibe og i Særdeleshed med Hensyn til pandsrede Fartøier. I Begyndelsen af forrige Aar havde vi 47 Pandserskibe af

alle Arter, af hvilke 37 vare færdige og 10 under Bygning. Flaaden har i 1870 faaet en Tilvæxt af 5 Taarnskibe, saa at den nu vilde tælle 52 Pandserfartøier (hvoraf 10 under Bygning), naar man ikke havde lidt det sørgelige Tab ved »Captains« Forlis. Det kraftigste Skib, som blev føiet til Marinen sidste Aar, var »Sultan«, der minder endeel om »Hercules«, men er det overlegent derved, at det bærer sit Artilleri saaledes, at det kan virke med større Kraft. Krigstilstanden i Europa har bevæget Regjeringen til med stor Kraft at drive paa Skibbygningen i de sidste Maaneder, og der er endeel Rimelighed for, at Marinen vil faae en ligesaa stor Tilvæxt i indeværende som i forrige Aar.

Inden vi slutte vort Tilbageblik paa Flaadens Udvikling, maae vi minde om, at tre Kanonbaade efter »Staunches« Tegning ere blevne satte i Vandet; de have en Kanon i Bougen, som er monteret og skal benyttes efter Moncrieff's Systemet. Ulykkeligviis maatte Marinen ogsaa beklage Tabet af en Kanonbaad, der forliste i Middelhavet. Man har endvidere til Hensigt at bygge to pansrede Kanonskibe, der rimeligviis konstrueres i den Hensigt at bruges paa Floder, og endelig ere nogle Træskibe af forskjellig Størrelse under Bygning. »Blonde« er et Jernskrueskib, »Raleigh« er en Skruefregat af Jern med Træklædning, og »Robust« er en 81 Kanons Fregat, som man ikke rigtig veed, om man skal bygge videre paa eller ikke. Den 81 Kanons Fregat »Bulwark«, som for længe siden blev paabegyndt i Chatham, er, hvad en Skomager vilde kalde »forpasset«, og den vil rimeligviis gaae samme Vei som forpasset Fodtøi og blive budt til Salg for halv Priis; ifjor tænkte man paa at forandre den til et Panserskib, men ved nøiere Undersøgelse kom man til den Slutning, at det vilde være et ligesaa kostbart som utilfredsstillende Experiment, og nu staaer den og venter paa sin Skjæbne.

Skibe ere imidlertid til ringe Nytte uden Kanoner, og vi ville derfor nu undersøge, hvad der er blevet gjort for at bringe Artilleriet paa en tilfredsstillende Fod. Man vil erindre, at Uheldene med »Hercules»'s Kanoner i Forbindelse med andre mistænkelige Omstændigheder ledede Hn. Childers til at anstille nøiagtige Undersøgelser med Hensyn til Flaadens svære Kanoner. Ifjor erklærede han sig imidlertid tilfreds med alle Piecer paa 12 tons, 9 inch. og derunder, men yltrede, at Marinens sværere Piecer ikke vare tilfredsstillende. Den 18 tons Kanon var ikke ganske paalidelig; men paa den anden Side havde de 25 tons Kanoner viist sig fuldkommen tilfredsstillende. Med andre Ord, medens Bestykningen til de stærkeste og svageste Pandserskibe var god, vare Kanonerne paa »Hercules» og »Sultan» ikke ganske til at lide paa, og, medens paa den anden Side de 25 tons Kanoner gjorde Fyldest i »Monarch», »Hotspur» og »Triumph», vare de ikke stærke nok til de nyeste Skibe under Bygning, saasom »Devastation», »Fury» og andre. Til disse Skibe maa man bestemme sig for mindst 30 tons Kanoner; men disse ere endnu ikke construerede, og man har ikke isinde at aabne en Concurrence for denne Art Skyts. Paa den anden Side ere Flaadens hærdede Projectiler ikke tilfredsstillende, idet flere ere sprungne i Anslaget, og der vil derfor blive aabnet en Concurrence for Projectiler til Flaaden. Capitain Palliser har taget Spørgsmaalet under Behandling, uagtet de indtrufne Uheld hverken vare talrige eller alvorlige nok til at foranledige en Strid om Kanoner og Projectiler. Man kan imidlertid ikke være altfor forsigtig, naar det gjælder Noget, der er saa væsentligt som Kanoner og Ammunition i Krigstid; men man kan hellerikke hovedkulds og uden tilstrækkelig Anledning give sig til at foretage Forsøg, naar man betænker, at ethvert Skud fra en 600pundiger koster Landet omtrent 9 Pund Sterling. Forøvrigt er det tilfredsstillende fra

paalidelig Kilde at vide, at Flaadens Kanoner gennemgaaende ere til at stole paa: meget faa Kanoner ere sprungne, og der er endnu Piecer i Brug, som aldeles ingen Skade have taget, efterat der er skudt fra 1000 til 2000 Skud med dem. Ligeoverfor den Erfaring, som den sidste Krig har bragt, og som gaaer ud paa, at den bedste Kanon er et af de solideste Midler til at sikre sig Seiren, maae vi imidlertid ikke lade nogen Leilighed gaae ubenyttet hen til at gjøre vort Søartilleri saa virkningsfuldt som muligt. Et Skridt i denne Retning blev gjort sidste Aar ved en Ordre fra Krigsdepartementet til Constructionen af en 35 tons Kanon, der er ligefrem en forstørret Udgave af den saakaldte Tjenestekanon, og som vil bestaae af en Række Ringe. Et meget væsentligt Punct, der staaer i Forbindelse med Skibenes Forsvarsevne, blev behandlet ifjor, nemlig, paa hvilken Maade man bedst kunde beskytte Dækkene, som ere meget saarbare og særlig udsatte for Fare ved plongerende Ild. Adskillige Forsøg bleve anstillede i Shoeburyness og havde i det Hele et ganske tilfredsstillende Resultat, idet de godtgjorde, at Gjennembrydningen af Dæk som »Monarch«'s og større Pandserskibes ikke var saa let en Sag, som man havde tænkt sig. Nogle interessante Experimenter bleve ligeledes sidste Aar gjorde i Liège med det Formaal at bestemme, hvorledes man skulde forøge de mindre Kanoners, især Metalkanonernes Varighed. D'Hrr. Montefiori og Konzel havde opfundet en ny Fremgangsmaade, der blev betragtet som hensigtsmæssig til Kanonernes Forbedring; deres Idee gik ud paa, at man ved en Tilsætning af phosphorholdig gammel Bronze kunde gjengive gamle Bronzekanoner deres oprindelige Styrke, og at Phosphoret saaledes kunde blive for Kanonerne, hvad Nogle antage, det er for Menneskene, Nøglen til Livskraften. — En ligesaa heldig som interessant Række af Experimenter blev ogsaa i Løbet af forrige Aar anstillet i Shoeburyness

med de to Hovedformaal at prøve Styrken, saavel paa Pallisers Granater som paa det svære Skibsskyts og Bronze-Feltkanoner til Indien.

De Forsøg, som tildrog sig mest Opmærksomhed, vare de, som anstilledes med Mitrailleuser; denne Interesse har tabt sig, siden disse Forsøg ere blevne anstillede i det Store paa Krigsskuepladsen. Med Hensyn til Forsøg imod Pandserplader, har der fundet en Forandring Sted, idet man, istedenfor hertil som tidligere at anvende den ældre glatløbende Kanon, benyttede den 7" Riffelkanon med hærdede Projectiler imod Plader som »Devastation«'s og »Glatton«'s.

I Forbindelse med disse artilleristiske Forsøg skulle vi berøre de Experimenter, der i den senere Tid ere anstillede med Torpedoer. Man har ikke uden Grund bebreidet Regjeringen, at den ikke har skjenket Torpedoerne tilstrækkelig Opmærksomhed; men man har nu kastet sig med Kraft over Spørgsmaalet, og efter de Ulykkestilfælde, der ere indtrufne i Cuxhaven, vil man neppe give Slip paa det igjen.

Med Hensyn til Skibsværfterne er der to Puncter, der tildrage sig vor Opmærksomhed: Nedlæggelsen af Værfterne i Deptford og Woolwich og den hurtige Fremgang, som Arbeidet ved Udvidelsen af Portsmouth og Chatham har havt. Naar disse Arbeider ere tilendebragte — og hertil vil der medgaae nogle Aar — ville de yde alle mulige Bekvemmeligheden for vore største Skibe. Takket være en fortrinlig Plan, der er bleven lagt af Oberst Clarke, Bestyreren for disse Foretagender, ere Maninesoldaterne med meget Held blevne anvendte ved dette Arbeide.

Spørger man herefter, i hvilken Forfatning Marinen nu befinder sig, om den er tilfredsstillende eller ikke, kan man ikke herpaa give noget ubetinget Svar; men saameget kan der dog siges, at den er rede til alle praktiske Formaal, og at dens Forfatning er klarere og

mere tilfredsstillende, end den har været i mange Aar. Skulde vi være saa ulykkelige at blive indviklede i en Krig, ville vi være istand til at gjøre Fyldest: vi have fuldt op af gode Orlogsmænd, dygtige Søfolk i Mængde og nok af Kanoner. Udvæxter og unyttige Vidtløftigheder ere blevne fjernede, Reformere ere blevne indførte, og de Anstrengelser, der ere gjorte og fremdeles blive gjorte, ville endmere udvikle Marinens Virkeevne. Hr. Baxter har med Hensyn til Materiellet med Held beseiret Fordommene og stillet Anskaffelsen af alt Gods paa en sund og praktisk Fod. I Retning af Administrationen og Personellet har Hr. Childers stræbt hen til at bortskære, hvad der var unødvendigt, og til at indrette Marinen paa i Krigstid at kunne haandteres med Hurtighed og Lethed og til uden Vanskelighed at kunne udvides. Der er begaaet Feil; men disse kunne ikke undgaaes, hvor der er Fremskridt og Reform. Det vilde være taabeligt at benegte det eller at søge at skjule det, thi Feilene have klæbet ved Detaillerne ikke ved Principerne. Som Nation bør vi takke Regjeringen for dens alvorlige og heldige Bestræbelser efter at bringe Flaaden paa den rette Hylde; Bevarelsen af vor Overvægt paa Søen er ubetinget nødvendig her i Landet, og Marinen har ikke i mange Aar været saa skikkaet til at sikre os den Overvægt som nu. Der staaer imidlertid endnu meget tilbage at gjøre. Vi trænge til Reserver saavel af Skibe som af Mandskab; men nu, da alle Forhindringer ere bortryddede, ville de let kunne skaffes tilveie. Seer man med Eftertanke tilbage paa, hvad der er gjort, vil Enhver, der ikke er hildet af Fordom, tabe hver Frygt, han kunde nære for, at vore Interesser som Sømagt skulde lide noget Skaar.

Blandinger.

Det engelske Taarnskib «Glatton», der blev sat i Vandet den 8de Marts fra en af Dokkerne i Chatham, er det første af en ny Type Pandserskibe. «Glatton» blev paabegyndt i 1868 efter Tegning af den bekendte Reed og var det første Skib af den saakaldte Monitorclassen, der byggedes i England. Hovedforskjellen imellem «Glatton» og de nordamerikanske Monitorer er det pandsrede, elliptiske Brystværn, der tjener til Dækning for Taarnets Forbindelse med Dækket, det svære Pandser under Vandgangen og endelig det stærke Dæk, der er tilveiebragt ved ovenpaa 6" Eg at lægge 3" Plader. «Glattons» Dimensioner ere i engelske Maal følgende: fulde Længde 263½', Længde imellem Perpendicularerne 245', største Brede 54', Dybgaende 19' og Drægtighed 2709 Tons. Den nominelle Hestkraft er 500. «Glatton» er paa hele sin Længde klædt med 12" Plader over Vandlinien og med 10" aftagende nedefter til 8" under Vandet. Underlaget er 20" Teaktræ; og inderst er der den sædvanlige 1" Inderklædning. Dækkets Høide over Vandet er kun 3'; men over Dækket reiser sig rundt om Taarnet det elliptiske Brystværn, der er 6½' høit; det er klædt med 12" Jern paa 15" Træ. Selve Taarnet, der rager 7' over Brystværnet, er 31' i udvendig Diameter og ligesom dette klædt med 12" Pandser paa 15" Træ.

Pladetykkelsen er ved Portene forøget til 14". Inderklædningen har en Tykkelse af $\frac{5}{8}$ ". «Glatton» skal armeres med to 25 Tons 600pdg. i det bevægelige Taarn. Den faaer to firbladede Skruer og vil i Almindelighed indtage 250 Tons Kul, men kan dog i Nødstilfælde rumme næsten det dobbelte Quantum. Da den er et Kystforsvarsskib, er den kun beregnet til at løbe imellem 9 og 10 Miil. (Nautical Magazine.)

Den nordtydske Marine. For at befordre den hurtige Forøgelse af den tydske Pandserflaades Styrke har den preussiske Marinebestyrelse ifølge Wehrzeitung besluttet at bestille to Pandsereskibe af «König Wilhelms» Størrelse i Udlandet, og det er sandsynligt, at Bygningen vil blive overdraget enten Skibbygningsselskabet i Blackwall, som har leveret «König Wilhelm», eller ogsaa Samuda's bekjendte Værft, hvorfra «Arminius» og «Kronprinz» ere udgaaede. Endvidere ventes Pandsereskibet «Hansa», der er under Bygning i Danzig, at blive færdigt i indeværende Aar, og derefter vil uopholdelig et andet Pandsereskib af samme Størrelse blive sat under Bygning der. Naar hertil føies de tre Pandserfregatter, der allerede ere under Bygning paa tydske Værfter, og naar man anslaaer Bygningen af et Pandsereskib til to Aar, er der Udsigt til, at den tydske Pandserflaade ved Udløbet af 1873 vil bestaae af 8 Pandserfregatter, hvoraf de 6 med fra 8^{1/2}" til 10" og 12" Pandser, og samtlige af nyeste Construction, foruden to Pandsercorvetter, alle udrustede med 300pdg. og 400pdg. Kanoner. Forsøgene med den sidste Kaliber ere endnu ikke tilendebragte, da de ere blevne afbrudte ved sidste Krig; men i indeværende Sommer ville de blive fortsatte i Forbindelse med forskjellige Forsøg med Hævnings- og Sænkingsraporter, med Drejetaarne og ligeledes med Pandserplader fra Gaardener's Skibbygningsselskab i Kiel.

Endvidere kan bemærkes, at Sværcorvetten »Albatros« i Marts Maaned er løbet af Stabelen i Danzig, og at Søsterskibet »Nautilus« om kort Tid vil være færdigt; begge ere byggede med ringe Dybgaende og nærmest bestemte til at beskytte den tyske Handel i de øst-asiatiske Farvande.

Samtidig med denne Flaades stærke Udvikling har man Blikket henvendt paa at sikre sig de fornødne Værfter: Værftet i Jahdebugten, som vi tidligere have omtalt, nærmer sig stærkt sin Fuldendelse, og ifølge »Militärischen Blätter« skal der nu skrives til i Kiel at skabe et fuldstændigt Orlogsværft med de tilhørende Apparater af Tørdokker, lukkede Leier, Kraner, Værksteder osv. Det nye Værft skal udgaae i sydlig Retning fra Fiskerleiet Ellerbeck, der ligger omtrent $\frac{1}{2}$ Miil fra Kiel, og det frembringes ved Indskæringer i Landet. Efterat man i flere Aar har været beskæftiget med Forarbejderne, har man nu taget fat paa Udgravningerne, og disse anslaaes til at ville optage 4 til 5 Aar. — Det første Anlæg skal bestaae af et Leie paa 1200's Længde, 700's Brede og 30's Dybde. Dette Leie skal ligge omtrent 800' fra Stranden og sættes i Forbindelse med Bugten ved en Canal paa 300's Brede. Leiet skal omgives af Granitkaier, og langs disse skulle alle Magasiner og Værksteder opføres. Det er paatænkt at udgrave tre Tørdokker, hvoraf den største skal kunne rumme Skibe som »König Wilhelm« og det endnu større Pandserskib »der grosze Kurfürst«, som alt er under Bygning. Denne Dok vil derfor faae en Længde af henved 400', en Brede af 86' og en Dybde af 32'; den skal være færdig i 1874. Til Beskyttelse for Flaaden vil der paa forskjellige Steder i Kielerbugt blive opført en Række Fæstningsværker, som skulle være færdige om tre til fire Aar. Samtlige Udgravninger, Bygningsarbeidet og Anlæg antages at kunne fuldendes i ti til tolv Aar. Bekostningen er anslaaet til 12 Millioner Thaler, og, naar der sees

hen til, at Værftet ved Jahdebugten i 1870 havde kostet henved den samme Sum, og at det endnu vil udkræve henved 4 Millioner Thaler til sin Fuldendelse, vil Preussens to store Orlogsværfter tilsammen komme til at koste henved 30 Millioner Thaler.

Fiskeriet ved Novaja Zemlia. Det russiske Tidsskrift for Søvæsen beretter herom Følgende: I afvigte Sommer vare fjorten Hvidehavs fartøier af fra 15 til 40 Læsters Drægtighed beskæftigede med Robbefangst og Fiskeri ved Novaja Zemlia. I det Hele beløb deres Fangst sig til 250 Hvalrosser foruden endeel Sælhundede af forskjellige Arter og endeel Fisk. — Den sidste Sommer havde været usædvanlig varm ved Novaja Zemlia, hvor man kun havde truffet meget lidt Drivis; kun paa Veien til Øen traf man paa Iis paa Nordenden af Kolgufeføen, ved hvis Nordside man gjorde Størstedelen af Fangsten, medens man næsten ingen Hvalrosser fandt nordenfor Novaja Zemlia. De ere overhovedet blevne overordentligt ængstelige, og man har Vanskelighed ved at komme dem saa nær, at man kan fælde dem med Stikvaaben. — I den senere Tid have Fremmede, i Særdeleshed Normænd, begyndt at lægge sig efter Fangsten paa disse Strøg, og de betjene sig hertil af Skydevaaben med $\frac{1}{4}$ pdg. Projectiler. Denne Fremgangsmaade medfører ikke blot den omtalte Ængstelighed hos Dyrene, men gjør det aldeles umuligt for Russerne, der ikke raade over slige Vaaben, at faae noget Udbytte af deres Fangst. De russiske Robbefangere ere meget misfornøiede herover og sige, at de ere nødte til aldeles at opgive Fangsten paa Novaja Zemlia og overlade Pladsen til Normændene, som efterhaanden gjøre sig til Herre i det nordlige Ishav og optræde som hjemme langs de russiske Kyster, medens de ved en Orlogsmænd strengt vaage over de norske Kysters Ukrænke-

lighed og ikke tillade russiske Hvalfangere at nærme sig disse. Blandt de noget over halvtredsindstyre fremmede Skibe, som sidste Sommer vare beskjæftigede med Fangsten ved Novaja Zemlia, var der to Dampbaade, hvoraf den ene ved høilys Dag og med klart Veir kom paa Grund ved Kysten og forliste.

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 Bekjendtgørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkart-Archivet.

April—Maj.

Afsluttede den 8de Juni 1871.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil, — Kvm.: Kvartmil.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide i Fod	Lys- vidde i Mill		Hoide	Farve, Form	
Rusland	Finskebugt	Nyt Fyr paa Stenskær	.....	.....	Lds.	3die	..	..	N 59 49,2 Ø 26 23	..	.....	ventes oprettet i 1871.
do.	do.	Vormsø Fyr	.....	.....	..	..	..	..	N 59 1,7 Ø 23 8,3	..	.....	forbedres og forhøies 20 Fod.
do.	do.	Forandring af Ekholm Fyr	B.	afvexl hvidt og rødt Bl. hv. ½ Min.	Lds.	2den	114	..	N 59 41,1 Ø 25 48,9	..	.....	forandres i Løbet af 1871; er nu et fast Fyr.
Nord- tydskland	Jadeøden	Nyt Flydefyr	2 F.	hvide	Lds.	6te	50 34	2¼	N 53 48,7 Ø 8 1,4	..	rødt Skib 3 Mast. med Bal- loner	udlagt 30 April 1871 ved Østsiden af Løbet, mellem Tønderne Nr. 4 og 5 paa 6 Favne Vand; i Taage lyder en Klokke hvert 3die Minut.
Skotland	Nordsøen	Forandring af Bell Rock Fyr	B.	afvexl. rødt og hvidt	..	..	91	3¾	N 56 26 V 2 23	..	.....	viser nu afvexlende rødt og hvidt Blink hvert Minut, hidtil hvert 2det Minut.
do.	St. Georgs Kanal	Forandring af Corsewall Fyr	B.	afvexl. rødt og hvidt	..	..	108	3¾	N 55 0,5 V 5 9,5	..	.....	viser nu ligeledes afvexlende rødt og hvidt Blink hvert Minut, istedetfor hvert 2det Minut.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Bredde og Længde		Taarnets		Anmærkniniger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
Algier	Middelhavet	Nyt Fyr paa C. Affah	B.	hvidt Blink hver 4 Sec.	..	..	135	4 $\frac{1}{2}$	N 36 49,5 Ø 5 43	0 i Fod	Muur- steen	tændt 1 Mai 1871.
N-Amerika (Massa- chusetts)	Salem Havn	Nyt Fyr paa Hospital's Pynten	F.	hvidt	Lds.	3die	34	..	N 42 32 V 70 47	..	..	paa Nordsiden af Havnen. Fyret sees klarest mell Bakers og lille Misery Island, hvor det rette Løb er.
Vestindien	Cuba (Sydkyst)	Nyt Fyr paa C. Cruz	FB.	Blus hver 3 Min.	Lds.	2den	110	4	N 19 50 V 77 44,5	..	Steen, guult	tændt 5 Marts 1871. Det tempo- raire Fyr, som stod her, er ned- lagt.	
do.	Bahama Øerne	Nyt Varsels Fyr paa Hog Island	F.	rødt	..	..	..	..	N 25 5,6 V 77 22,4	..	..	vises fra en Flagstang nær Fyrt., naar Barren for Nassaus Havn ikke kan passeres
Capcolonien	Tafelbai	Fyret paa North Wharf	..	..	..	..	..	..	N 38 53,7 Ø 18 24,9	..	..	er nu nedlagt.
Øen Perlm	Rødhav (Bab el Mandeb)	Forandring af Perim Fyr	..	..	..	..	..	..	N 12 40,3 Ø 43 25	..	..	viser nu Blink hvert Minut, hidtil hvert 4de Minut.
Ostindien	Indiens Vest- kyst	Forandr. v. Tel- licherry Fyr	F.	..	..	..	108	2	N 11 44,8 Ø 75 28,5	..	Flag- stang	kun eet Fyr vises nu, hidtil var der 2de.
China	Jangsekiang Floden	Forandring af Tungsha Flydefyr	B.	hvidt Blink hver 40 Sec.	..	..	38	2 $\frac{1}{2}$	N 31 50 Ø 120 53	..	..	var hidtil et rødt Fyr.
Japan	Jeddo Bugten	Nyt Fyr paa C. Sagami	B.	hvidt Blink hver 10 Sec.	Lds.	2den	106	4	N 35 8 Ø 139 41	35	..	mellem SV $\frac{1}{2}$ V og SSV $\frac{3}{4}$ V vises en rød Lysstriben fra Fyret over Plymouth Rock.	
Syd Australa- lien	St. Vincents Bugt (Back- stairs Passage)	Nyt Fyr paa C. Jervis	F.	hvidt	..	..	..	3 $\frac{1}{2}$	S 35 37 Ø 138 7,5	..	..	tændt 1 Mai 1871; et Rev ud- strækker sig i SV indtil 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Fyrtaarnet.

B) Sømærker (Vagere, Bøler), Landmærker (Baaker, Varder) Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Sverrig	Kattegattet	rød Vager m. Topmærke	for Vestsiden af Fladen	.....	8 Favne	SV $\frac{1}{2}$ V fra Nidin- gens Fyr (N. Br. 57° 11') (Ø.Lgd. 11° 44')	V for den nordvestlige 21 Fods Pulle.
do.	do.	sort Vager m. Topmærke	for Østsiden af Fladen	.....	8 -	SV t. S fra Nidin- gens Fyr (N. Br. 57° 9',6) (Ø.Lgd. 11° 48',5)	ØSØ for den sydøstlige 26 Fods Pulle.
do.	do.	sort Vager m. Topmærke	for lille Mid- delgrund	.....	8 -	SV t. V $\frac{3}{8}$ V fra Var- berg Fæstning (N. Br. 56° 56',6) (Ø.Lgd. 11° 57')	tæt Ø for 18 Fods Pullen.
Danmark	do.	Tønden for	Svitringen	.....	.....	N. Br. 56° 54' Ø.Lgd. 10° 37'	der har været udlagt siden 1859, borttages i Løbet af Sommeren og udlægges ikke igjen.
do.	do.	Vager med grønt Flag	paa et Vrag	.....	12 Fod	paa Grunden Tan- gen SØ t. S $1\frac{1}{2}$ Mill fra Stavnhoved (N. Br. 56° 36') (Ø.Lgd. 10° 37',5)	Ifølge Bekjendtgjørelse fra Over- lodsens 18 April 1871.
do.	do.	rød Tønde- vager med rød Stage og 2 Koste	for Sydenden af Marthes Flak	.....	29 -	Hjelms Fyr 2 Mill i retv. S 10° Ø og Besser Kirke til Øst- enden af Værø (N. Br. 56° 0',1) (Ø.Lgd. 10° 51',1)	c. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø fra Tønden og 5 Kbl. NØ $\frac{1}{4}$ N for den findes Grunde med 3 Favne, Stenbund.
do.	Fejø	Mærketræt	i Østerby	.....	.....	N. Br. 54° 57' Ø.Lgd. 11° 26'	der hidtil brugtes som Mærke for Løbet mellem Stemmetofte og Fæma Sletter, er borttaget

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Navn	Slags	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Holsten	Kielerfjord	røde Tænder til Advarsel	for Torpedoer	.....	.....	langs Labø Strand	holdes om Bagbord ved Indselling.
Pommern	Østersøen	Dybden i	Indløbet	12 Fod	.....	til Stolpmünde	Forhavnen er 480 Alen lang og 180 Alen bred. Indløbet er 55 Alen bredt; ved det vestlige Havnehoved er 14 Fod, men midt i Bassinet kun 8 à 10 Fods Dybde.
do.	do.	do.	Midten af Ind- løbet	12 -	.....	- Rügenwalde	længere inde i Løbet kun 10 Fod.
do.	do.	do.	Udenf. Molerne	12 à 14 Fod	.....	- Kolberger- münde	længere inde ved Molerne 17 Fod.
Preussen	do.	do	Vinterhavnen	17 Fod	.....	- Memel	i Seegattet udenfor Havnen er Dybden 19 à 22 Fod; med SV og NV Vind 2 à 3 Fod mere, med SØ og Ø Vind 1 à 2 Fod mindre.
Rusland	do.	2de Vagere med sorte Dob- beltkoste med Kvasterne mod hinanden, paa hvide Stager	for Vestsiden af Teufels- grund	3 -	.....	5 Kvm. V for Fil- sands Fyr (N. Br. 58° 23') (Ø.Lgd. 21° 40')	ved Vestkysten af Øen Øsel.
do.	do.	1 Vager med sort Dob- beltkost med Kvasterne mod hinanden, paa hvid Stage	for Vestsiden af Harilaid Rev	.....	.....	NV for Forbjerget Harilaid (N. Br. 58° 29') (Ø.Lgd. 21° 48')	NNV for denne Vager har i læn- gere Tid været udsat en Lignende, desuden findes N for Revet en Vager med nedadbunden Kost.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Busland	Finskebugt	2 Vagere med sorte nedadbundne Koste, paa hvide Stager	for Nordenden af Baraba- nova Grun- den	16 Fod	.....	9 Kvm. i S 84° Ø (retv.) fra Nord Hoft Baake (N. Br. 59° 40') (Ø.Lgd. 26° 51')	
do.	do.	2 Vagere med sorte nedadbundne Koste	for Nordenden af Nargø	.....	.....	N. Br. 59° 37' Ø.Lgd. 24° 31,7'	
do.	do.	borttagne Prikker	fra Helsingfors til Onas	.....	.....	i Løbet syd om Taløn og Grå- skær	paa Grund af, at dette Løb ikke beselles mere.
do.	do.	Koste m. røde Stager Koste m. hvide Stager	paa N- og Ø- Siden paa S- og V- Siden	.....	.....	ere udsatte i Løbene fra Tverminne over Eknæs til Aaminne, Barø og Nystad	istedelfor de hidtil her udsatte Prikker.
Sverrig	Bottniske Bugt	Signalskud	i Taage	.....	.....	fra Holmø Gadd Fyr- taarn	2 hurtigt paa hinanden følgende Skud gives til Svar paa Skud, der fra Skibe affyres i Taage.
Nord- tydskland	Weserfloden	rød Spids- tønde	for et Vrag	.....	8 Favne	4 Kbl. NØ t. N fra Hohe Weg Fyrtaarn (N. Br. 53° 43,4') (Ø.Lgd. 8° 15')	
do.	do.	Mærker (Baaker) for	undersøisk Telegraftoug	.....	.....	ved Dedesdorf (N. Br. 53° 27') (Ø.Lgd. 8° 31')	det er under Mulkt af 50 Thaler forbudt at slæbe Ankerne i Bun- den 500 Fod ovenfor og neden- for disse Mærker.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Slags	Navn	Markets eller Grundens paa Grund, Vrag	Dybde hvor Mærket ligger	Stedbestemmelse nærmere	Anmærkninger.
England	Nordsøen	Taagesignal	ved Souter Pynt Fyrtaarn	.....	.....	N. Br. 54° 58',2 V.Lgd. 1° 21',7	ved stærke Horn- eller Trompetstød hver 45 Sec. rundt fra Nord til Syd ud mod Havet.
Skotland	Firth of Forth	Vragbøje ved	Queensferry	.....	.....	Bamer Rock $\frac{1}{2}$ Kvm. i SSØ og St. Margarethe Villa i Ø $\frac{1}{2}$ N	Peilingerne ere fra Bøien, der ligger 15 Favne S $\frac{1}{2}$ Ø fra Vraget af en Skonnert.
Irland	Dublin Bai	Taagesignal	ved Howth Bailey Fyrtaarn	.....	.....	N. Br. 53° 21',7 V.Lgd. 6° 3',3	ved Horn- eller Trompetstød af 5 Sec.s Varighed hver 20 Sec.
Rusland	Azovske Hav	sort Tønde	for Landtungen Eisk	.....	.....	.....	istedetfor en rød Tønde, som før laa her; den holdes om Styrbord ved Indseiling.
N-Amerika	New York Bai	Taageklokke	ved Plum Island Fyrtaarn	.....	.....	Østenden af Long Island Sund	Klokken ringes ved Maskineri og med Ophold af 15 Sec.
S-Amerika	Maracaibo	Dybden	i Kanalen	10 $\frac{1}{2}$ Fod	.....	fra Havet til Maracaibo Søen	Kanalen er 5 Kbl. lang og 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. bred, den er udgravet til 12 eng. Fod, men kan ikke passeres af større Dybgaende end 10 $\frac{1}{2}$ Fod.
Arablen	Røde Hav	nylig fundet Banke	i Jubal Strædet	17 -	.....	mellem Tur og Shukhair (N. Br. 28° 10') (Ø.Lgd. 33° 28',7)	2 Kvm. NV for denne findes en anden Grund med 23 Fod.
China	Jangtsekjang Floden	Baake med Ballon	paa Blok- house Shoal	.....	.....	Kintoan Fyr i SV t. S. lille Kintoan V. t. N $\frac{1}{2}$ N, Grass Island N $\frac{1}{2}$ V	Peilingerne ere fra Baaken, der er 20 Fod høi og kan sees i 2 Miles Afstand.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
N-Amerika, NV-Kyst	Stille Hav	nylig fundet Klippe	kaldet Law- son Rock	17 Fod	.....	i det sydlige Indløb til Rosario Strædet	SV t. V $\frac{1}{2}$ V $1\frac{6}{10}$ Kvm. fra V- Pynten af Deception Island.
do.	do.	Klippen	Blossom	.....	.....	i San Francisco Havn	er sprængt; der er nu 24 Fod Vand hvor den laa.
do.	do.	Klokkebøien	for Barren	.....	.....	do.	er borttaget.
do.	do.	Tønder for Bankerne	Presidio og Anita	.....	.....	do.	ere udlagte i 1870.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat.)

1871.

Allernaadigst bevilget Capitain W. Michelsen 14 Dages 29 Marts.
Reisetilladelse til Udlandet, hvilken Tilladelse ved allerh.
Resol. af 14de d. M. er forlænget med 4 Uger.

Premierlieut. A. W. Bonnesen beordret at afreise 3 April.
til Østasien for at forrette Tjeneste i Fregatten Torden-
skjold istedenfor Premierlieut. G. H. N. Dreyer, hvem
der ved allerh. Resol. af 20de Januar d. A. eventuelt er
bevilget Orlov i 1 Aar at regne fra den Tid, han maatte
fratræde Tjeneste i Fregatten.

Premierlieutenanterne F. P. A. Uldall og S. Boje- 8 .
sen beordrede at assistere ved Tilsynet under Afholdel-
sen af de aarlige Prøver ved Søofficeersskolen fra den
11te til den 30te d. M. og til som Følge heraf at fratræde
Tjeneste ved Søofficeerscorpset og tiltræde Tjeneste ved
Søofficeersskolen den 11te d. M.

Fra April Flyttedag d. A. er der tillagt Premierlieut. 11 .
I. E. V. Hansen Tjenestebolig som 1ste subalterne Officeer
ved Søofficeersskolen.

Auditeur i Hæren C. F. Hornemann ansat i For- 11 .
bindelse med hans Stilling ved Hæren som Auditeur ved
Søetatens combinerede Ret, istedenfor Auditeur V. Olden-
burg, der ved allerhøieste Resol. af 31de Marts d. A.
efter egen Begjering er sat udenfor Nummer i Auditeur-
corpset.

1871.

- 11 April. Baadsmand i Matroscorpset Nr. 24 F. C. Pantmann, D. M., ansat som Havnefoged i Nyborg.
- 11 " Premierlieut. C. F. Wandel beordret at fratræde Tjeneste ved Søofficeersskolen og stillet til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.
- 13 " Reservelieutenanterne W. M. Madvig, H. C. Gommesen og C. C. F. Rønnov beordrede til, i Forbindelse med deres Tjeneste ved Exerceerskolen, at forrette Tjeneste i Logisskibet.
- 17 " Allernaadigst bifaldet:
 at Commandeur A. R. Hedemann, R*, beordres til Chef for Skruefregatten Jylland som Exerceerskib,
 at Capitain N. F. Ravn, R* og D. M., beordres til Chef for Corvetten Heimdal som Øvelsesskib for Cadetter og Elever ved Søofficeersskolen, og
 at Capitain I. Schoustrup, R*, beordres til Chef for Dampskibet Slesvig.
- 18 " Commandeur R. C. M. Bruun beordret til som Chef for Søtransportvæsenet at lede den i Anledning af den forestaaende Leirsamling ved Hald forefaldende militaire Søtransporttjeneste.
 Til at forrette Tjeneste ved Søtransportvæsenet beordret Capitain A. W. Schive.
- 18 " Til som Chef at forestaae Opmaalingsexpeditionen iaar med Dampskibet Ægir beordret Capitain H. G. F. Garde, og til at forrette Tjeneste ved samme Expedition Premierlieutenanterne C. F. Wandel og C. A. P. Schultz.
- 19 " Allerh. udnævnt Skibbyggerformand i Haandværkscorpsets 1ste Afdeling Nr. 72, Frederik Christian Mogensen til Undermester i Skibbygningsværkstedet fra den 1ste i n. M. at regne.
- 21 " Forflyttet Fyrmester N. Mogensen fra Hesselø Fyr til Hirtshals Fyr fra den 1ste i n. M., og fra samme Tid ansat Fyrmester P. H. Bjernebo fra Hirtshals som Fyrmester ved Hesselø Fyr.

1871.

Fra den 1ste i n. M. meddeelt Secondlieut. V. R. 24 April.
L. Hoffmann 10 Maaneders Orlov for at gaae i Kof-
fardifart.

Paa Foranledning af Indenrigsministeriet er Premierl. 26
I. C. Oldenburg beordret til, med Assistance af Premierl.
F. C. Irminger, at optage et Kaart over Helsingørs Havn
med Omgivelser.

Allerh. bemyndiget Ministeriet til at foretage de 27
Forandringer i Exerceerreglementerne for Flaaden, som
Omstændighederne maatte kræve.

Premierl. P. U. Bruun beordret at afgaae fra Vager- 28
skonnerten og at tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Til Tjeneste i Corvetten Heimdal paa dens fore- 29
staaende Togt beordret: Premierlieutenanterne F. P.
A. Uldall, I. E. V. Hansen, I. P. M. Fischer, H. G.
S. Olrik, S. Bojesen og F. L. C. M. V. Wulff, cand.
med. & chir. C. Dons som Skibslæge og Reserveinten-
dant E. V. E. Castberg som Proviantforvalter.

Premierlieutenanterne I. E. V. Hansen, H. G. S.
Olrik og F. L. C. M. V. Wulff forrette tillige Tjeneste
som Lærere i Sømandskab, og Premierl. I. P. M. Fischer
som Lærer i Navigation.

De til Corvetten Heimdal commanderede Officerer
fratræde den 4de i n. M. deres dahavende Tjeneste og
tiltræde Tjeneste i Corvetten. Den 15de i n. M. heises
Commandoen i Corvetten, der derefter udlægges og in-
spiceres af Flaadeinspecteuren.

Ordre til den 6te Mai at heise Commandoen i 29
Dampskibet Ægir.

Cadetterne H. T. Hedemann og I. A. D. Jensen 1 Mai.
udnævnte til Secondlieutenanter i Flaadens Officeers-
corps.

Elev F. Brandstrup meddeelt Afsked fra Søofficeers- 2
skolen.

Efter bestaaet Adgangsprøve ere Efternævnte antagne 6
som Elever ved Søofficeersskolen, nemlig: C. L. I. Hertz,

1871.

6 Mai.

Den 8de d. M. fratræde Reservelieutenanterne V. M. Madvig, H. C. Gommesen og C. C. F. Rønnov, og tiltræde Reservelieutenanterne A. Rasmussen, I. H. Thorn, O. V. V. Wahl og H. P. Schumann Tjeneste i Logiskibet.

Allerh. anordnet: Capitain I. C. Tegner, R^{t.}, meddeles Forlængelse af Orlov i 2 Aar for at føre et kongeligt Postdampskib.

Elev V. Ollendorff efter Ansøgning meddeelt Afsked fra Søofficeersskolen.

Premierlieut. O. V. Suenson beordret at forrette Tjeneste ved 1ste Ingeniebataillons Sømineafdeling for at gjenneagaae det Cursus, der i indeværende Maaned afholdes ved Afdelingen.

C. V. A. Müller antaget som Elev ved Søofficeersskolen.

Ministeriet bestemt, at hver Mand, der fra et udrustet Skib overflyttes til et andet, skal forinden Overflytningen aflevere de Huebaand, han har modtaget i det Skib, hvorfra han afgaaer. Afleveringen indføres i hans Skyldbog, og Huebaandene tilgodeskrives ham med det Beløb, hvorfra de ved Modtagelsen ere ham debiterede.

Ministeriet bestemt, at Maskinassistenterne i de udrustede Skibe deles i 2 Grader. De Maskinassistenter af 1ste Grad, der ikke ere Underofficerer, stilles ombord lige med Underofficerer af 1ste Classes 3die Grad, hvorimod de af 2den Grad stilles lige med Menige.

Denne Bestemmelse regnes fra den 1ste April d. A., og vil der paa Bemandingsreglementerne fremtidigt blive anført Antallet af Maskinassistenter af hver Grad.

Allerh. anordnet: Premierlieut. G. L. Röhde, R^{t.}, meddeles Orlov i 4 à 5 Maaneder til at reise til et Bad i Norge og til at opholde sig paa Landet.

Capitain M. A. C. C. Wulff beordret som Chef for Dampskibet Geiser i Transportfart. — Til at forrette Tjeneste derombord beordret Premierlieut. F. C. Ir-

1871.

16 Mai. minger, Secondlieut. I. A. D. Jensen og Reservelieut. V. M. Madvig.

Nævnte Officerer fratræde deres daværende Tjeneste den 19de, og Commandoen heises den 20de d. M.

17 • Capitain P. C. H. U. Jessen beordret fra den 20de d. M. at fratræde og Premierlieut. P. U. Bruun at tiltræde Tjeneste som Fyr- og Vager-Inspecteur.

Som Følge heraf er fra s. D. Førstnævnte tiltraadt og Sidstnævnte fratraadt Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

27 • Ordre til den 1ste n. M. at heise Commandoen i Fregatten Jylland, der derefter udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.

Capitain L. C. Braag beordret som Chef for Pandserbatteriet Gorm paa dets forestaaende Prøve-Togt. — Til at forrette Tjeneste derombord som Næstcommanderende beordret Premierlieut. N. C. R. Møller.

Capitain P. I. C. Holbøll beordret som Chef for Skonnerten Esbern Snare, og Capitain P. H. Braëm som Chef for Skonnerten Absalon, begge Skibe i Transportfart.

Til Tjeneste i efternævnte Skibe beordret: I Dampskibet Slesvig Premierlieut. H. L. R. Thalbitzer, i Skonnerten Esbern Snare Premierlieut. N. U. Gad og Reservelieut. H. C. Gommesen, og i Skonnerten Absalon Premierlieut. F. C. C. Bardenfleth og Reservelieut. C. C. F. Rønnoy.

Liste over de pansrede Skibe og Batterier, der vare eller skulde sættes under Bygning i den engelske Marine i 1870.

Skibets Navn.	Efter Tegning af:	Bygget af:	Kanon-antal.	Drægtighed.	Deplacement i Tons.	Hestekraft.	Maskinbyggeren.	Med Overflade-Condensatorer og nyere Expansions-system.	Dybgaende.		Længde.		Brede.		Bygningsmateriellet.	Hvorledes pansret.	Naar afløbet eller antages at kunne afløbe.	Naar blevet færdigt eller antages at kunne være færdigt til Udrustning.	Efter hvilken Typus.	Overslagssum for Skibets Bygning.			Den til Bygningen udgivne Sum.			Skibets Navn.
									For.	Agter.	Imellem Perpendiculaerne	Over Kjølen til Drægtighedsberegningen	Storst.	Til Drægtighedsberegningen.						Skrøget med Apteringer.	Maskiner med Indsættelse o. s. v.	Ialt.	Skrøget med Apteringer.	Maskiner med Indsættelse o. s. v.	Ialt.	
Sultan	Marinecontroleurens Departem.	Hr. Thornton, kgl. Skibbygmester i Chatham.	12	5,234	8,899 (a)	1,200	Penn	Ja	23 4	27 0	325 0	282 3 $\frac{1}{4}$	59 $\frac{1}{2}$	59 $\frac{1}{2}$	Jern	deelviis (d)	31. Mai 1870	Decbr. 1870	Bredside	Lst. 320,000	Lst. 74,550	Lst. 394,550	Lst. ikke fuldført	Lst. 335,518	Lst. 57,900 (i)	Sultan.
Captain	D'Hrr.Laird og Captain Coles.	Laird Brothers	6	4,272	6,945 (a)	900	Laird	Ja	22 6	23 6	320 0	283 3 $\frac{3}{4}$	53 3	53 3	Jern	} Fuldt pansret til Batteridækket; For- og Agterstævn over dette ikke pansret. fuldt pansret	27. Marts 1869	16. Ap. 1870.	Coles' Dreie-Taarne.	276,500 (e)	58,500	335,000 (e)	277,618 (g)	57,900 (i)	335,518	Captain.
Glatton	Marinecontroleurens Departem.	Hr. Thornton, kgl. Skibbygmester i Chatham.	2	2,709	{4,855} (b) {5,179} (c)	500	Laird	Ja	{19 0 (b) {20 0 (c)	{19 0 (b) {20 0 (c)	245 0	212 1 $\frac{3}{8}$	54 0	49 0	Jern		Januar 1871	Januar 1871	Coles' Dreie-Taarne.	143,666	29,572	173,238	ikke fuldført			Glatton.
Swiftsure . . .	do.	Palmer's Selskab	14	3,893	6,522 (a)	800	Maudslay	Ja	24 0	25 6	280 0	241 11	55 0	55 0	Jern, klædt med Træ.	deelviis (d)	15. Juni 1870	Marts 1871	Bredside	192,681 (e)	48,916	241,597 (e)	ikke fuldført			Swiftsure.
Triumph	do.	Palmer's Selskab	14	3,893	6,522 (a)	800	Maudslay	Ja	24 0	25 6	280 0	241 11	55 0	55 0	Jern, klædt med Træ.	deelviis (d)	20. Novbr. 1870	Juni 1871	Bredside	192,681 (e)	48,876	241,557 (e)	ikke fuldført			Triumph.
Iron Duke . . .	do.	Hr. Fincham, kgl. Skibbygmester i Pembroke.	14	3,787	5,899 (a)	800	Ravenhill	Ja	21 6	22 6	280 1 $\frac{1}{2}$	243 4 $\frac{7}{8}$	54 1	54 1	Jern	deelviis (d)	1. Marts 1870	Octbr. 1870	Bredside	200,008	49,623 (f)	249,631	ikke fuldført			Iron Duke.
Audacious . . .	do.	Napier & Sønner	14	3,774	5,899 (a)	800	Ravenhill	Ja	21 6	22 6	280 0	243 4	54 0	54 0	Jern	deelviis (d)	27. Febr. 1869	Septbr. 1870	Bredside	174,557 (e)	52,360	226,917 (e)	ikke fuldført			Audacious.
Invincible . . .	do.	Napier & Sønner	14	3,774	5,899 (a)	800	Napier	Ja	21 6	22 6	280 0	243 4	54 0	54 0	Jern	deelviis (d)	29. Mai 1869	Octbr. 1870	Bredside	174,557 (e)	51,520	226,077 (e)	ikke fuldført			Invincible.
Vanguard . . .	do.	Laird Brothers	14	3,774	5,899 (a)	800	Laird	Ja	21 6	22 6	280 0	243 4	54 0	54 0	Jern	deelviis (d)	3. Jan. 1870	Septbr. 1870	Bredside	196,259 (e)	53,500	249,759 (e)	ikke fuldført			Vanguard.
Hotspur	do.	Napier & Sønner	2	2,637	4,331 (a)	600	Napier	Ja	20 0	22 0	235 0	198 3 $\frac{3}{4}$	50 0	50 0	Jern	deelviis (d)	19. Marts 1870	Octbr. 1870	Faste Taarne	124,607 (e)	36,080	160,687 (e)	ikke fuldført			Hotspur.
Fury	Hovedconstructorens Departem.	Hr. Saunders, kgl. Skibbygmester i Pembroke.	4	5,030	10,464 (a)	1,000	Maskinerne ikke bestilte.	Ja	25 9	26 6	320 0	281 0 $\frac{1}{8}$	62 3	58 0	Jern	deelviis (d)	Bygningen ikke paabegyndt		Coles' Dreie-Taarne.	269,000	} Overslaget ikke gjort, da Constructionstegningerne ikke ere fuldførte.		ikke fuldført			Fury.
Repulse	do.	Hr. Ladd, kgl. Skibbygmester i Woolwich.	12	3,749	6,190 (a)	800	Penn	Nei	25 0	26 6	252 0	214 9 $\frac{1}{4}$	59 1 $\frac{1}{2}$	57 3 $\frac{1}{2}$	Træ	deelviis (d)	25. April 1868	8. Marts 1870	Bredside	179,042	27,919	206,961	195,977 (h)	27,393	223,370	Repulse.
Rupert	Marinecontroleurens Departem.	Hr. Thornton, kgl. Skibbygmester i Chatham.	3	3,159	5,322 (a)	700	Napier	Ja	21 6	23 6	250 0	211 5 $\frac{1}{8}$	53 0	53 0	Jern	deelviis (d)	Februar 1872	Septbr. 1872	Coles' Dreie-Taarne.	169,000	58,500	227,500	ikke fuldført			Rupert.
Devastation . .	do.	Hr. Robinson, kgl. Skibbygmester og Ingenieur i Portsmouth.	4	4,406	9,062 (a)	800	Penn	Ja	25 9	26 6	285 0	246 3 $\frac{1}{8}$	62 3	58 0	Jern	deelviis (d)	ikke bestemt	Septbr. 1872	Coles' Dreie-Taarne.	236,000	60,400	296,400	ikke fuldført			Devastation.
Thunderer . . .	do.	Hr. Saunders, kgl. Skibbygmester i Pembroke.	4	4,406	9,062 (a)	800	Humphrys & Tennant.	Ja	25 9	26 6	285 0	246 3 $\frac{1}{8}$	62 3	58 0	Jern	deelviis (d)	Marts 1872	Septbr. 1872	Coles' Dreie-Taarne.	236,000	46,500	282,500	ikke fuldført			Thunderer.

Af flydende Batterier vare ingen under Bygning eller bestemte til at bygges.

(a) Det beregnede Deplacement. (b) Beregnet Deplacement og Dybgaende under almindelige Forhold. (c) Beregnet Deplacement og Dybgaende under Affaire. (d) Deelviis gjælder kun Skibet over Batteridækket, idet de alle ere fuldt pansrede indtil i Høide med dette. (e) Den contraherede Priis, indbefattet Master, Rær m. m. og Skibets Særegvisiter med Undtagelse af Takkellage, Bestykning, Proviant og Varegods. (f) Indbefattet Bekostningen for Staalblade til en Propeller. (g) 7650 Lst. Ballance ikke betalt. (h) Indbefattet 40,902 Lst., hvilket er Værdien af Linieskibet omdannet til Panserfregat. (i) 600 Lst. Ballance ikke betalt.

Til Oplysning om Nybygningerne i den engelske Marine gjen-
give vi hosstaaende tabellariske Fremstilling, der er trykket ifølge
Bestemmelse i Underhuset af 6te August 1870 og dateret Ad-
miralitetet den 4de August 1870. Det maa imidlertid bemærkes,
at 4 Taarnskibe, henhørende til den saakaldte Cyclopeklasse, nemlig
Cyclope, Hecate, Gorgon og Hydra, ikke ere anførte paa denne
Liste. Cyclopeklassens Særkjende er:

2 Taarne med Brystværn. Dobbelt Skrue.

Længde 225' (engelsk Maal).

Brede 45'.

Største Dybgaende 16'.

Dybde i Lasten 17'.

Dækkets Høide over Vandlinien 3' 6".

Drægtighed 2,107 Tons.

Bestykning 2 18-Tons Kanoner.

Nominel Hestekraft 250.

Indic. Hestekr. contraheret 6 Gange den
nominelle.

Høi- og Lavtryk efter Elders System.

Pandser paa Skroget 6" og 8".

do. paa Brystværnet 8" og 9".

do. paa Taarnet 9".

do. om Portene 10".

Taarnenes udvendige Diameter 30'.

Skrogets Overslagspriis 119,000 Lst.

Maskinernes do. 20,000 -

Ialt, Artilleri fraeregnet 139,000 Lst.

Reserve-Officers-Institutionen.

Af Premierlieutenant S. Bojesen.

Det være mig tilladt med nogle Ord at omtale denne Institution, som aabenbart danner et meget væsentligt Led af Marine-Organisationen, men tillige et Led, paa hvilket det faste Officers-Corpses Opmærksomhed almindelig kun henledes ved Aar efter andet i Marine-Calenderen at see opført en ny og ikke ubetydelig Række Navne paa Collegaer, der saaledes dukke op for næsten ligesaa ubemærket atter at forsvinde.

At denne Institution er et væsentligt Led af vor nye Organisation, fremgaaer noksom af Bemandingsreglementet af 1868, der sætter det fornødne Antal Reserveofficerer og Cadetter til de da eksisterende Skibe til 74; thi, naar de 10 Cadetter fradrages, vil Resten udgjøre 64; men dette Tal maa jo naturligviis voxe med Flaaden, da det vist maa ansees for meget nødvendigt at have nogle i Reserve i Krigstid, da endvidere endeel af skjellige Aarsager ville være udgaaede af Listen, og da endelig et stort Antal, ifølge deres Livsvirksomhed, sikkert ville være afholdte fra at møde, naar man skal bruge dem. Man regner derfor sikkert ikke meget feil, naar man, for i paakommende Tilfælde at kunne disponere over det nødvendige Antal, opstiller den Fordring, at man paa sine Lister finder an-

ført mindst 120, et Antal, der er accurat ligesaa stort som Officerernes i hele Corpset, de nødvendige Second-lieutenanter iberegne.

Det synes mig derfor, at det kunde være ret interessant at see, hvorledes man har troet at sikkre sig unge Søfarende, skikkede til at tjene som Officerer Side om Side med os Andre, ovenikjøbet i saa stort et Antal. Fremgangsmaaden er ikke indviklet.

Indtil 20 af de ansøgende Skippere og Styrmand udtages efter et løseligt Skjøn, sendes ud paa Værftet at gennemgaae en Vaabenøvelsesskole, der høist maa vare 10 Uger, tilmed af den strengeste Vintertid, og saa blive de, der ikke ere fundne for lette, udnævnte til Reserveofficerer — Intet kan være simplere.

Følgende Detailler ville dog sikkert lade dette fremgaae endnu tydeligere: § 3 af Planen for denne Skole siger: »Ansøgninger om Optagelse i Skolen indsendes til Marineministeriet, ledsagede af Oplysninger om Alder, Helbredstilstand, Stilling i Rullen, Søfart og theoretiske Kundskaber, hvorefter nærmere Underretning etc. etc.

Jeg betvivler, at nogen af Ansøgerne giver virkelige Oplysninger om sine theoretiske Kundskaber, og jeg kan vel forstaae, om det undlades; skulde jeg slutte fra mig selv, vilde jeg virkelig være i stor Forlegenhed, naar jeg skulde give saadanne Oplysninger, og det trods aflagte Prøver. Den, som slet ingen Prøver har aflagt, er ikke derved forhindret fra at kunne være i Besiddelse af mange og ypperlige Kundskaber; men en saadan Guldalder leve vi dog neppe i, at man kan forlange, Folk skulle troe, at man kan, hvad man siger, man kan; i alle andre Forhold forsmæder man ikke et lille Beviis herpaa. De øvrige Oplysninger, hvortil hører Lægeattesten, som man jo ogsaa har seet kan være af tvivlsom Værd, ville tilsammen ikke give noget dybere Indblik i Vedkommendes Qualificationer — ultsaa, man vælger saa-

godsom iblinde imellem de Ansøgende — ikke engang en Synsprøve forlanges, og Tilfældet kan dog indtræffe, at meget kortsynede fremstille sig.

Imidlertid, man faaer det normerede Antal Elever, med eller uden Orlogstogter, og Skolen begynder.

Nu siger § 5 i Planen: »Underviisningens Formaal er at give Eleverne den militaire Dannelse og praktiske Udvikling, der bør fordres af Flaadens Reservelieutenanter». Er dette meer eller mindre, end man fordrer f. Ex. af Secondlieutenanter, og da hvormeget? Det er virkelig ikke let at afgjøre. Hvad man gjør rettest i, er at give dem det mest Mulige; man kan være rolig for, at det altid bliver for lidt, de lære i 10 Uger, selv med de yderste Anstrengelser. § 6 angiver denne Skolens Værdighed og opstiller som normalt et Antal af 360 Underviisningstimer, der yderligere i § 7 ere nærmere specificerede. Men dette Tal 360 bliver sikkert altid meget ideelt, ja, saa meget, at man vel almindelig vil være c. 100 Timer fra at naae det, paa Grund af streng Kulde, Skydning, Examensdage, eller andre Forhindringer.

Ved at gennemgaae de i § 7 nævnte Discipliner vil man finde forlangt øvet, ikke alene alle de Fag (og man slutter sig til, at det mindst maa være samme Pensum i hvert), som man i Exerceerskolerne skal lære de menige Marineartillerister efter uafbrudt Exercceren i c. 6 Maaneder, stundom med 7 til 8 Timers Øvelser om Dagen, men desforuden:

Instructioner og Reglementer i	20 Timer
og Commandoskole i	30 Timer

(ikke at tale om Fegtning, som slet ikke kan læres dem paa Værftet), og alt dette skal besørges i 10 Uger, der i Praxis neppe vil give Raadighed over meer end henvend 300 Timer. Ja, hertil kommer endnu en Øvelse, som Underviisningsplanen slet ikke omtaler, og som man

idetmindste for Skinnets Skyld ikke heelt kan udelade, selv om det praktiske Resultat er Nul eller mindre end Nul, — det er de i vor Tid som saa nyttige og ønskelige anseete Skydeøvelser. For, som sagt, ikke heelt at gaae udenom dem, seer man sig nu nødsaget til kun at anvende — siger og skriver — een Dag paa Amagerfælled med at lade hver Elev skyde eet Skud med Marinens 4 Pd.'s riflende Kanon, og fra 5 til 10 Skud i Skydebænkene med de første de bedste »omdannede Taprifler«, og hermed ere de »indskudte« — baade Elever og Rifler. Den praktiske Anvendelse og hurtige Brug af Skydetabellerne er fremfor meget Andet en meget væsentlig Kjendskab og Øvelse at fordre hos Officerer; men Planen omtaler ikke denne Green af Uddannelsen. Hvorledes skal det nu være muligt for Officerer, der aldrig have skudt, eller engang seet Skydning fra det bevægelige Underlag paa Søen, som ikke have seet en Granat springe, som maaskee ikke have sat eet Riffelskud i Skiven, og som aldrig have afskudt en Revolver, senere at give Anviisninger til eller blot assistere ved Andres, de Meniges, Uddannelse i denne den vigtigste Retning af alle, og hvorledes skulle de kunne være til Gavn i virkelig Praxis. Spørg Vedkommende selv derom — de ville sikkert svare aabenhjertigt.

Endnu Eet er der, som Underviisningsplanen ikke omtaler, og som man heller ikke kan forsvare at lade Officerer være heelt ukjendte med, nemlig Signalvæsenet. Man har maattet anvende nogle af de til Instructioner og Reglementer ansatte Timer til at give blot et kort Overblik herover; men den naturlige Følge heraf er, at Overblikket bliver altfor løseligt og følgelig utilstrækkeligt i begge disse Fag.

Til »Commandoskolen« staaer opført 30 Timer, hvilket Tal ligesaalidt kan naaes som i de øvrige Fag. Selv om man vil gaae ud fra, hvad der vel kunde være problematisk, at Skippere og Styrmand som saadanne

ere vante til at befale, saa er dette Et, et Andet er i militaire Forhold at befale og at commandere; det Sidste ville maaskee Enkelte, der have Øre og Talent for Intonation, kunne naae at lære, men til begge Dele hører langt mere Disciplin, militair Tact og militairt Begreb, end man er istand til at bibringe dem i den tilstaaede Tid, selv om man ikke vil forlange meer, end »der bør fordres af Flaadens Reservelieutenanter«. Man skal hertil bibringe dem, saavidt muligt, lidt militair Holdning; dette er altid vanskeligt med Søfolk, men det bliver det dobbelt her, naar de paa intet Stadium under deres Uddannelse føle en Uniform paa sig; om end nok saa tarvelig, vilde den yde en meget væsentlig Hjælp i Retning af det »Militaire«, hvorfor dette Middel som bekjendt ogsaa i alle andre Tilfælde anvendes. Da de, som blive indkaldte, dog faae Udrustningshjælp eengang for alle, og denne altsaa maa være tilfaldet alle dem, der give Møde ved en paakommende Krig, saa vilde Meerudgiften for Staten til en foreløbig Uniformering aldrig kunne blive betydelig. Saa velgjørende al Exercice er for Disciplinen, saa taber den meget af denne sin gode Virkning, naar Corpset bestaaer af Folk i alle Dragter à la mode eller hors de la mode.

Skal Skolens Formaal, som naturligt er, gaae ud paa at give dem militair Dannelse, maa man først gjøre dette Formaal muligt. — Man maa erindre, at de som Officerer skulle befale over alle vore fortræffeligt oplærte og fra Drengene af vel disciplinerede Underofficerer; men, som det nu er, vil dette Forhold ofte være forvansket og derfor meget misligt, hvoraf Følgen let vil være, at Disciplinen undergraves — og saa? . . . Kort sagt, man maa have en indgroet Tillid til disse Skipperes og Styrmands medfødte Anlæg for »det Militaire«, naar man forlanger, at de paa 300 Timer skulle omskabes til Officerer. De selv tiltroe sig almindelig ikke saadanne Anlæg; men hvorfor skulde de ikke tage, hvad

man saa let byder dem; de ere altid ansvarsfrie for Følgerne — vi andre derimod, som tourviis skulle uddanne dem og bedømme dem som skikkede til at blive Officerer, vi maae bære vor store Deel af Ansvaret.

Naar saa den befalede Tid af c. 10 Uger er omme, afholdes Prøven, uden Hensyn til, skulde man troe, hvor langt man er kommen i Uddannelsen, thi hvad Pensum der skal læres, staaer ingensteds omtalt. Grændsen for det Lærte vil altsaa være ganske afhængig af Skoleforstanderne, der rimeligviis ville foretrække »lidt og godt« for det Hele, der burde læres, men kun kan læres slet. — Bedømmelsen skeer af en Commission, som § 8 af Underviisningsplanen siger, hvorefter den fortsætter saaledes: »Ved Prøven gives Charakterer for praktiske Øvelser og theoretisk Kundskab (som altsaa kun kan være den, de have faaet i Skolen), hvorhos Forstanderen vil have at forelægge Commissionen Oplysning for hver Elevs Vedkommende, om hvorvidt han ansees skikket til Reserveofficer.

Dette forekommer mig at være et vigtigt Punct; thi samtidig med at det er lagt i Skoleforstanderens Haand at afgive sit Skjøn, »skikket eller uskikket«, altsaa paa en Maade sit veto, hvad der er meget rimeligt og ønskeligt, bliver derved ogsaa Størsteparten af Ansvaret for den senere Udnævnelse lagt paa ham og paa Commissionen, medmindre det samtidigt paa Indstillingen tilføies: »forsaavidt som det har været En givet at kunne fælde nogen begrundet Dom«. Naar denne imidlertid er afsagt, falde Udnævnelserne lige ovenpaa; § 24 af »Søværnets Ordning« siger herom:

»Ministeren kan udnævne et til Tjenestens Fornødenhed svarende Antal Reservelieutenanter, der vælges mellem Skippere og Styrmand, fortrinsviis saadanne, som tidligere enten have gennemgaaet Officeresskolens yngste Classe eller Underofficeresskolens ældste Afdeling,

eller have gjort et Orlogstogt og gennemgaaet en Skole i Vaabenøvelser«. Derefter følger Bestemmelsen om Tiden for Skolens Afholdelse. De, der høre ind under de 2 første Kategorier, der skulle have Fortrinet, ville sikkert være meget velkomne — hos dem har man dog Noget at holde sig til i deres tidligere Uddannelse; men det er kun Skade, at man rimeligviis alt vil have de c. 120 Reservelieutenanter, førend denne ypperlige Bestemmelse kan begynde at virke; det er altsaa kun den 3die Kategori, de, som have eet Orlogstogt, der nu kan faae Fortrinet. Der er imidlertid ikke faa af de alt udnævnte Reservelieutenanter, der intet Orlogstogt have*), og af de faa, som indkaldes til nogle Maaneders Tjeneste, bliver kun høist et Par enkelte sat til at gjøre Tjeneste ombord. Følgen er det Særsyn, at vi i Marinen ville have ikke faa Officerer, der aldrig have været i et Orlogsskib, næsten hele Resten af denne Classe Officerer har kun været ombord som Menige, og Størsteparten, til Dato c. to Trediedele, har aldrig havt Uniform paa, endsige gjort Tjeneste som Officerer! Naar man sammenholder dette med deres ovenomtalte Uddannelse, vil man faae et Resultat af den hele Institution, der er alt Andet end glædeligt for Marinen, og jeg tvivler om, at en eneste Offceer vil godkjende en saadan, forholdsviis betydelig, Tilvæxt til Corpset, især i Fredstider; — den, der gjør det, maa samtidig godkjende deres Ideer, der har skabt Institutionen i dens nuværende Form; men det vilde omtrent være eensbetydende med at indrømme, at Corpset selv med dets nuværende omhyggelige Uddannelse var overflødig. Reserveofficererne kunne jo forfremmes til Premierlieutenanter, — hvorfor saa ikke gaae videre, og efterhaanden

*) Og hvad kan et Orlogstogt undertiden være? 8 Dage i Logiskibet! tidligere Stilling og deal.

lade dem afløse os? Det vilde være mindre bekosteligt i vore knappe Tider.

Endnu flere Puncter kunde trænge stærkt til at oplyses, saaledes, om selv de, der aldrig have gjort Tjeneste til Orlogs, have afjent deres Sø-Værnepligt ved at exercere 10 Uger iland; om de have fyldestgjort Betingelserne for Erhvervelsen af Ret til fortrinlig Adgang til visse Embeder og Bestillinger under Finantsministeriet o. l. Endvidere burde deres Lønningsforhold samles og præciseres, Instructioner gives for Forbindelsen med Marineministeriet, naar de ere »hjemsendte«, Uniformsreglement i Tjenesten etc. udfærdiges o. s. v. Alle saadanne Bestemmelser burde samles under eet, og Exemplarer fordeles til de fra Navigationsskolerne afgaaende Styrmandselever, at de kunne vide, hvad det er, de eventuelt gaae ind til; thi det kunde de ikke vide nu. Kort sagt, jeg troer, at det tydeligt nok maa være gaaet op for enhver Indviet, hvor umoden den hele Institution er.

Saa lidet tjenlig, ja endog skadelig den nu saavel directe som indirecte maa være for Marinen, ligesaa fortræffelig vilde den kunne tjene saavel vore som Koffardimarinens Interesser, naar den hayde traadt sine første Børneskoe. Ingen i Orlogsmarinen tvivler om, at der jo i Koffardimarinens findes mange ypperlige Elementer til at danne et brugbart Reserveofficers-Corps — Erfaringen har tilstrækkeligt godtgjort det med nogle — men rigtignok samtidig beviist, at de Betingelser, man nu fordrer opfyldte for at træde ind i dette Corps, aldeles ikke sikkrer En imod ogsaa at see indlemmet i det Elementer af den stik modsatte Beskaffenhed.

Saa levende Orlogsmarinen end kan være besjælet af Ønsket om gennem disse Kammerater at fremme Kjendskab, Venskab og Samvirken imellem begge Marinere, ligesaa lunken og »reserveret« bliver naturligviis den Modtagelse, saavel den private som tjenstlige, man nu

kan yde Collegaer, for hvis Qualificationer som saadanne man ingensomhelst Garantier har.

Saadanne vilde man kunne have, f. Ex. i en ganske simpel Prøve, der gik forud for Antagelsen af Elever, en noget længere Uddannelsestid iland med en Antydning af det Pensum, der forlanges lært og af alle praktiske Øvelser, der skulle præsteres. De, der havde tilstrækkelig gode Vidnesbyrd, burde Alle ansættes som Officers-Aspiranter ombord i Skibene til hovedsagelig at forrette Cadettjeneste, for efter en nærmere bestemt Tid, maaskee endnu under selve Togtet, at indstilles til Reserveofficerer. En saadan Kategori af Underbefalingsmænd, et Mellemed mellem Officerer og Underofficerer, vilde desuden i mange Retninger være til meget Gavn og derfor ønskeligt for Organisationen ombord. Man vilde derved sikkre sig, at de Alle idetmindste eengang havde været ombord i en Orlogsmand; man vilde vinde Tid til at bibringe dem det Nødvendigste af Disciplin og militair Begreb ved ikke strax at lade dem træde op som Officerer, blot fordi de have lært at exercere; man vilde have lært dem at føle en Uniform paa sig, og hvad den forpligter til; kort sagt, man vilde have havt Leilighed til at bedømme de Mænd, der skulle tjene som Søofficerer, der, hvor man nærmest skulde troe, de kunde bedømmes, nemlig ombord. At Udgifterne dertil vilde blive noget forøgede, er en Selvfølge, men det er ligesaa aabenbart, at det nuværende System er altfor »godtkjøbs», naar det gaaer ud paa at skaffe Marinen en gennemsnitlig Tilvæxt af c. 15 brugbare Officerer aarlig — og mindre skulde man nødig have for at faae de c. 120 paa Listen — samtidig med, at det er for dyrt, naar man, som nu, ikke veed, hvad man faaer for de tilstaaede Midler.

Naar det faste Officerscorps er blevet indskrænket til det mindst Mulige, hvad der i flere Henseender har en skadelig Indflydelse paa Corpset, og Adgangen til

dette er bleven saa vanskeliggjort, at kun 7 Procent af de c. 30 unge Mennesker, der aarlig forsøge sig til denne Carrière ombord i vore Skibe, under almindelige Omstændigheder ville blive faste Søofficerer — saa mange Gange ville de blive sigtede — saa burde man billigviis nogenlunde sikkre sig, at de Reserve-Elementer, man giver os istedet, ville kunne gjøre Fyldest, ikke alene i kvantitativ, men ogsaa i qualificativ Henseende.

Ligesaa vanskeligt det nu kan være at skabe noget Fuldkomment af denne Intitution, ligesaa let vil det være at skabe Noget, der er bedre end det Nuværende. — Med Følelsen af de Interesser, dette Emne har for begge Mariner, og forvisset om, at disse Anskuelser deles, saavel af Kammerater som af Collegaer af begge Corps, har jeg nedskrevet dem i det Haab, at en Discussion af Sagen vil føre til en heldigere Ordning for alle Parter, og overlader jeg til Andre, mere Competente, at fremsætte bestemte Forslag i dette Øiemed.

Det engelske Krudt til det svære Skyts.

Ved Undertøjmester, Prlt. Th. Jessen.

Det er bekjendt, at det engelske Artilleri i den senere Tid har været beskjæftiget med til det svære Skyts at udfinde en Krudtsort, hvilken, samtidig med at den formindsker den med de store Ladninger forbundne betydelige Anstrengelse paa Kanonen, dog ikke bevirker nogen Forringelse af Begyndeshastigheden og derved af Skytsets Virkning. Det er Undersøgelserne og Forsøgene i denne Retning, som kortelig skulle omtales i efterfølgende lille Afhandling.

En Hovedegenskab ved Krudtet er, at man med Bi beholdelse af dets chemiske Sammensætning kan give det en til de forskjellige Øiemed svarende Virkning alene ved at forandre dets physiske Charakteer. Det er denne Egenskab i Forbindelse med dets lette Fabrication, dets Billighed og Uforanderlighed ved Opbevaring, som gjør det fortrinlig anvendeligt fremfor andre Explosivstoffer til Brug i Skydevaaben.

Den Forandring, som nu i de senere Aar er foregaaet i England med Fabricationen af Krudtet til det svære Skyts, vedrører saaledes ikke den chemiske Sammensætning af Krudtet, i hvilket de 3 Bestanddele indgaae i samme Vægtforhold som tidligere, nemlig 75 pCt. Salpeter, 15 pCt. Kul og 10 pCt. Svovl. Som en Følge deraf ere heller ikke de væsentligste Afsnit af Krudtets

Fabrication undergaaede nogen Forandring. Det er kun ved at forandre Krudtets physiske Egenskaber, nemlig Kornenes Tæthed, Størrelse og Form samt deres Poleringsgrad, at man har opnaaet at tilveiebringe en Krudtsort, der fortrinlig egner sig til at anvendes i det svære Skyts.

Et kort historisk Overblik over denne Sags Udvikling vil vise, ad hvilken Vei man i England er kommen til det nu indførte »Pebble powder«, hvis Fabrication alt er i fuld Gang paa den engelske Statsfabrik Waltham Abbey, ligesom der ogsaa er afsluttet Contract med private Værker om Leveringen af større Partier deraf.

Amerika var som bekjendt det første Land, der fabrikerede Krudt med større Korn end de tidligere almindelig anvendte. Det amerikanske Kagekrudt forsøgte i England, men gav ugunstige Resultater. Det gav imidlertid Anledning til, at der anstilledes vidtløftige Undersøgelser med det dengang til det svære Skyts benyttede storkornede Krudt (»Rifle large grained powder«), idet det var almindelig anerkjendt selv i England, at dette var for voldsomt i sin Virkning til at anvendes i de store Ladninger. Det engelske Krudt stod dengang og staaer nu ganske sikkert ikke tilbage for noget andet i Fabricationens Fuldkommenhed. Stofferne blive uomtvistelig fuldstændig raffinerede, bedre incorporerede, og Satsen gjenemgaaer i det Hele paa de engelske Krudtmøller flere Processer, forinden Krudtet er færdigt, end i andre Lande. Disse Omstændigheder, navnlig den fuldstændige Incorporation under Valserne, medføre en fuldstændig og hurtig Forbrænding samt mindre Forslamning af Løbet, men paa den anden Side ogsaa en stor Anstrengelse af Skytset. Imidlertid har det dog viist sig, at Tætheden af det engelske storkornede Krudt hidtil har været underkastet store Forandringer.

Opgaven maatte derfor være igjennem en forandret Størrelse, Form og Tæthed af Kornene at forandre Krudtets Virkning i Skytset. Da Undersøgelserne an-

gaaende Tætheden i det stortkornede Krudt viste, at denne varierede mellem 1,60 og 1,78, henleledes Tanken naturligt paa at tilvirke, saaledes som i Amerika, hvert Korn særskilt ved med Stempler at presse Krudtmelet i Metalformer, hvorved man da foruden at opnaae en eensartet Tæthed tillige vandt en eensartet Form af Kornene. Indtil dengang havde man i England ikke lagt synderlig Vægt paa Kornenes Tæthed. Man var selvfølgelig bekyndt med, at Krudt af forskjellig Tæthed havde forskjellig Virkning; men Bestemmelsen af Kornenes absolute Tæthed indgik imidlertid ikke i Krudtprøven i England, hvor man ligesom hos os kun tog den kubiske eller, som den ogsaa kaldes, gravimetriske Vægtfylde. Først i den senere Tid er man kommen i Besiddelse af et Instrument, ved hvilket Krudtkornenes absolute Tæthed bestemmes med forholdsviis stor Lethed. Dette udføres nu ved at veie en Glaskugle, først fyldt med Qvægsølv og dernæst med Qvægsølv og Krudtkorn, og dernæst tage Forholdet mellem disse Vægte. Qvægsølvet fyldes i Kuglen ved at tilveiebringe et lufttomt Rum for den øvre Ende af denne og sætte den nedre i Forbindelse med en aaben Qvægsølvbeholder. — Ved at kunne bestemme Krudtets absolute Tæthed med forholdsviis stor Lethed er man bleven istand til at undersøge, hvilken Forandring i Virkningen, der følger af en forandret Tæthed, ligesom man ogsaa har erfaret, at Eensartethed i Virkningen kun kan opnaaes ved eensartet Tæthed af Kornene.

Efterat Rusland havde indført prismatisk Krudt, og Belgien en Slags »pellet« Krudt, anbefalede den engelske Krudtcommission i 1867 ligeledes Indførelsen af »pellet« Krudt til de store Ladninger. Waltham indrettede sig da paa at fabrikere dette Krudt paa en dertil construeret Maskine. Det maa bemærkes, at Rusland og nu ogsaa Preussen tilvirker prismatisk Krudt, saaledes at Krudtmassen først dannes til almindelige Korn, hvilke da paa

en særegen Maskine presses til Prismer i Metalformer. Denne Fremgangsmaade maa selvfølgelig være forbunden med større Bekostning end den, der følges i England, hvor den fra Incorporationsmøllen til Krudtmeel omdannede Kage presses til Cylindre ligeledes i Metalformer. De to forskellige Fremgangsmaader betinge en noget forskjellig Construction af Maskinerne. Medens saaledes de til Fabricationen af det russiske prismatiske Krudt have en selvvirkende Fødning og kun presse 6 Prismer ad Gangen, lader dette sig vanskelig gjøre, hvor Prismet eller Cylinderen skal presses af det fine Krudtmeel, der let pakker sig sammen i Beholderen til Maskinens Fødning, da der derved opstaaer Uregelmæssighed i Gangen. Waltham har derfor valgt den Fremgangsmaade at føde Maskinen med Haandkraft og, for at bøde paa den langsomme Fødning, presse et større Antal, nemlig 400 »pellets« ad Gangen.

Det er ovenfor anført, at det væsentlig var Ønsket om at tilveiebringe et i Tæthed fuldkommen eensartet Krudt, der i England fremkaldte Tilvirkningen af pellet Krudt. Senere Forsøg med hydraulisk presset Krudt have imidlertid godtgjort, at der, ved at følge den almindelige Fremgangsmaade ved Tilvirkningen, kan erholdes Korn af tilstrækkelig eensartet Tæthed og Form, og dette har da fremkaldt Tilvirkningen af »pebble« Krudtet, der nu maa betragtes som endelig antaget. I lang Tid er det engelske Krigskrudt blevet presset under hydraulisk Tryk til Kager, efterat Satsen under Valserne var bleven incorporeret; men Opmærksomheden er ikke bleven henvendt paa, at den pressede Kage meget godt kan faae en forskjellig Tæthed, ihvorvel Trykket har været det samme, idet Krudtmelet, der presses til Kage, har en forskjellig Elasticitet efter den Fugtighed, som det indeholder. Pressens Gang reguleres derfor nu ikke længer ved Trykmaalere, men ved den Afstand, hvori Stemplet har bevæget sig ind i Pressekassen. Derved

sikkres langt bedre, at Kagerne opnaae eens Tæthed. Pebble Krudt presses med et omtrentligt Tryk af 75 Tons pr. engelsk Qvadratfod eller 1122 Pd. paa dansk Qvadratomme. Herved opnaaer det en Middeltæthed af 1,785.

Af pellet Krudt haves kun meget ringe Beholdninger. Selvfølgelig er det noget kostbarere at fabrikere end den seneste Slags, og heri maa søges den væsentligste Grund til, at det idetmindste foreløbig er forladt. Siden man i England begyndte at fabrikere pebble Krudtet, er dette imidlertid undergaaet en Forandring i Formen, idet Kornet fra at være et sexsidet Prisme, nu fabrikeres som en Kubus. Den sidste Form er lettere og billigere at tilveiebringe, og det har viist sig, at den giver fortrinlige Resultater.

Ved Forsøgene med de forskjellige Slags Krudt til det svære Skyts har den engelske Krudtcommission navnlig arbejdet med en 8^{inch} riflet Kanon. Det har viist sig, at en Ladning af 30^{lbs} af det ældre Krudt til det riflede Skyts (R. L. G.) meddeelte det 180^{lbs} Spidskarp en Begyndelseshastighed af 1324^{feet} og gav et Maximumstryk af 29,8 Tons pr. Qvadratinch eller et Tryk af 4541 Atmosphærer. Med en Ladning af 35^{lbs} pebble Krudt opnaaedes en Begyndelseshastighed af 1374^{feet}, medens Trykket kun var 15,4 Tons pr. Qvadratinch eller 2347 Atmosphærer.

Som et Exempel paa, hvor stor Indflydelse Krudtets Tæthed har paa Begyndelseshastigheden kan anføres, at i en 10^{inch} riflet Kanon opnaaede det 400^{lbs} Prøveskarp, udskudt med 70^{lbs} pebble Krudt af Tæthed 1,84, en Hastighed af 1288^{feet} i en Afstand af 40 Yards fra Mundingen, medens under samme Omstændighed en Ladning blandet af 60 lbs. med Tæthed 1,78 og 10 lbs. med Tæthed 1,80 gav en Hastighed af 1425^{feet}.

Maaden, hvorpaa Trykket maales i Kanonen, er forskjellig. Man har bestemt Tiden, som Skarpet benyt-

ter for at gjennebløbe en vis Vei i Løbet. Principet for Constructionen af det dertil hørende Instrument er, ved Hjælp af elektriske Strømme at afmærke paa Metalskiver, der omdreies med stor og eensformig Hastighed, det Moment, da Skarpet passerer visse bestemte Puncter i Løbet. Da Tidsmellemrummene ere meget smaa, maa Omdreiningshastigheden være meget stor; hver Tomme af Omkredsen gjennebløbes saaledes i $0^{\circ},001$, og ved Delinger og Nonius er man istand til at aflæse Tidsintervaller af Milliontedele af et Secund. De fundne Tider give i Forbindelse med de gjennebløbne Rum Midler til at finde Skarpets Hastighed; deraf udledes igjen Accelerationen og deraf atter den bevægende Kraft efter Løbets Axe.

Den anden Fremgangsmaade, hvilken navnlig ved de seneste Forsøg benyttes i England, er (ligesom Rodman) at maale Trykket umiddelbart. Paa forskjellige Steder i Løbet indskrues en Tap af Størrelse som en Fænghulstap. I denne bevæger sig en Cylinder, der ved Krudtgassens Tryk virker paa en Kobberoverflade. Størrelsen af Indtrykket i Kobberet bliver et Maal for Trykkets Størrelse. Ved foregaaende Forsøg har man fundet Størrelsen af det Tryk, som fordres for at frembringe en bestemt Sammenpresning af en Kobbercylinder, svarende til den, der benyttes ved Forsøgene i Trykmaalerne.

Ifølge Bestemmelserne skulle Kornene i pebble Krudt være kubiske med en Side, der falder mellem $\frac{5}{8}$ og $\frac{5}{8}$ inch. De ere altsaa meget store. Grændserne for Tæthedene ere 1,76 og 1,78. Paa den ene Side medfører denne forøgede Størrelse og Tæthed, at det enkelte Korn forbrænder langsommere; men paa den anden Side bliver Antændeshastigheden gennem Ladningen betydelig forøget ved de store Korn. Den Tid ligger ikke langt tilbage, da Artillerierne stode i den Formening, at man kunde formindske Anstrengelsen paa Kanonen alene ved

at forøge Kornstørrelsen. Man oversaae nemlig, at Flammen i Ladninger med store Korn vil forplante sig med stor Hastighed gjennem hele Massen formedelst det store Melletrum, hvorved der fremkommer en forøget Gasudvikling og derfor ogsaa større Spænding i de første Øieblikke. Men, forøges Tætheden samtidig med Størrelsen, forbrænder hvert enkelt Korn langsommere, hvorved Spændingen atter formindskes. Forsøg godtgjøre ogsaa, at Forslamningen i Løbet bliver mindre ved at forøge Tætheden. Kornenes Haardhed og Tæthed befordrer Krudtets Uforanderlighed. Jo større Tæthed Kornene have, desto bedre modtage de Poleringen, og desto bedre modstaae de Transport. Men det maa dog stedse fastholdes, at Kornenes Tæthed bør bestemmes af Hensyn til Krudtets Virkning og ikke af Hensyn til de i andre Henseender derved vundne Fordele. Til de store og lange Ladninger er en forholdsviis stor Antændelsesbæsthastighed gjennem Kornene nødvendig for at forhindre, at uforbrændte Dele af disse kastes ud af Kanonen med Skarpet. Dette indtræffer ikke sjældent. Ved at undersøge disse Rester af Kornene har man fundet, at de have større Tæthed end oprindeligt, hvilket selvfølgelig maa hidrøre fra det stærke Tryk, som de ere undergaaede i Kanonen.

Naturligviis er man sig i England bevidst, at den antagne Størrelse, Tæthed og Form af Kornene ikke er lige hensigtssvarende for alle de svære Kanoner. Ladningens Størrelse, Længde, Form, dens Antændelsespunkt, hvilket for de svære Kanoner er 0,4 af den pandserbrydende Ladnings Længde regnet fra dens Bund, — alle disse Omstændigheder have Indflydelse paa Krudtets Virkning; men den antagne Krudtsort har viist sig at give fortrinlige Resultater baade med Hensyn til Begyndelseshastighed og med Hensyn til ringe Anstrengelse paa Kanonen, saa at den er indført for alle Ladninger fra 30^{lbs} og derover.

Det er klart, at det for vore Krudtværker ikke vil være forbundet med Vanskelighed at frambringe en Knydtsort, der i Størrelse, Tæthed og Form er overeensstemmende med det engelske pebble Krudt. Men for at opnaae den samme Virkning, er det maaskee ikke uvigtigt, at Krudtet gjennemgaaer de samme Processer og behandles paa alle Stadier paa samme Maade som det engelske, og denne sidste Deel af Opgaven turde maaskee være vanskeligere at løse.

Planteskoler for engelske Søfolk.

Enhver, der er lidt bekjendt med den engelske Marines Historie, vil vide, at den altid har haft store Vanskeligheder ved at tilveiebringe det fornødne Mandskab, naar der blev Spørgsmaal om større Udrustninger. Endnu ved Krimkrigens Udbrud blev Skibenes Udrustning forsinket af denne Grund, og, da de engelske Flaader endelig kunde afseile, hørte man fra alle Sider Klager over de med Besværlighed tilveiebragte Besætningers Mangel paa Duelighed. Denne Mangel har derfor ogsaa baade før og senere affødt en Bestræbelse efter at sikkre Marinen brugelige Folk, og Regjeringen har gjentagne Gange nedsat Commissioner og Committeer til at undersøge Sagen og indgive Forslag om Midler til at afhjælpe Ondet. Allerede saa langt tilbage som i 1696 blev der oprettet en Skole ved Greenwich's Hospital med det Formaal at opdrage ubemidlede Søfolks Børn til Marinens Tjeneste; men, da denne Skole, navnlig i de senere Aar, ikke opfyldte de Fordringer, der oprindelig vare stillede til den, idet den ved forskellige Misbrug, der efterhaanden havde indsneget sig, var gaaet over til at yde sin Bistand til mange Andre end netop de fattigste Søfolks Børn, og idet dens Elever ikke fik den Opdragelse, man kunde ønske, blev den for et Par Aar siden

underkastet en fuldstændig Reform, og man venter nu, at den vil blive en af de væsentligste Planteskoler for den engelske Marine.

Som ovenfor berørt har Skolen under sin tidligere Virksomhed ikke gjort Fyldest, og dette har hovedsagelig ligget i, at Eleverne ikke fik den nødvendige tekniske Dannelse, at man ikke stræbte hen til at udvikle dem til Søfolk og til derved at give dem Lyst til Søen. Af henved 1600 Drengene, der i Løbet af sex Aar havde forladt Skolen, vare kun lidt over 300 traadte ind i Tjenesten, og det uagtet Regulativerne udtrykkelig bestemte, at enhver Dreng, der blev optaget, skulde egne sig til at blive Matros. Ved den nye Ordning bliver der lagt særlig Vind paa den praktiske Udvikling; paa Skolens Grund anlægges der nu et fuldstændigt Skibsdæk med fuldtriggede Reisninger og Seil; til Øvelse paa Floden er der anskaffet Fartøier, og ethvert Middel anvendes til efterhaanden at gøre Eleverne fortrolige med det Kald, de skulle hellige deres Fremtid. Elevernes Antal er 700. Af disse øves daglig omtrent Halvdelen i Matrosarbejde, og af de Øvrige anvendes 140 til Spuling, Pudsning og anden indvendig Gjerning paa Skolen, medens 20 oplæres til Snedkerhaandværket, 40 til Skomagerarbejde, 80 til Skræderarbejde og 100 som Musikanter. Alle Drengene lære efterhaanden at sye, reparere og vaske deres egne Klæder.

I denne den almindelige Classe faae Drengene en praktisk Opdragelse, der omfatter Regning, Englands Historie, Geographi og Grammatik. I en høiere Classe, der tæller indtil 80 Elever, optages de Dygtigste; de lære her Alle Geometri og Algebra, Trigonometri og Fransk, og desuden lære de, som ville uddanne sig til Styrmand, Navigationen, og de, som ville være Maskinmestere, Alt til Maskinfaget henhørende. Skolen er beregnet paa, at Drengene forlade den høiere Classe, naar de ere 15½ Aar gamle, for derefter at blive Ma-

skinlæringer, Hjælpelærere for Skibsdrenge, Hovmestermather, Skrivere, eller for at indtage andre Stillinger, som de kunne udfylde i Marinen.

Drengene antages i en Alder af mellem 10 og 10½ Aar og concurrere efter 3 Aars Forløb til at blive optagne i øverste Classe. De, som ikke kunne komme ind i øverste Classe, blive indskrevne i Flaaden som Læringer, hvorpaa de yderligere uddannes, til de ere 14½ Aar gamle, for derefter at blive indskrevne som faste Folk og fordeles i Øvelsesskibene. De Pladser, der blive ledige ved Afgangen af Drengene, som ikke kunne eller ville blive i Tjenesten, udfyldes med Børn af Matroser og Marinesoldater.

Drengelærerne vælges i Almindelighed i en Alder af 14 Aar, ere derpaa i 2 Aar knyttede til Skolen og tjene derefter i 3 Aar paa Øvelsesskibene. Efter disse fem Aars Tjeneste sendes de til en »Normalskole« i 2 Aar og udnævnes, efterat have bestaaet den fastsatte Examen, til Skolemestere i Marinen eller ved Greenwich's Hospital.

De ovenberørte Øvelsesskibe, de saakaldte training ships, der ogsaa bruges til at supplere Opdragelsen fra Skolen i Greenwich, men forøvrigt have deres egen udstrakte Virkekreds, ere følgende:

- Linieskibet Boscawen i Portland,
- Ganges i Falmouth,
- Implacable i Devonport,
- Impregnable i —
- St. Vincent i Portsmouth,

foruden de dertil hørende Øvelsesbrigger: »Martin« i Portsmouth, »Sealark« og »Squirrel« i Devonport.

Da Linieskibet »Britannia« er Øvelsesskib for Cadetter eller Officeerselever, er det ligesaa lidt som Artilleri-Skoleskibet »Excellent« indbefattet i ovenstaaende Liste.

Man er i Øvelsesskibene meget nøielseende med Valget af Drengene, der skulle uddannes til Marinen. Alle Aspiranterne blive maalte og veiede, og deres Alder og tidligere Beskæftigelse bliver optegnet. De blive derefter fremstillede for Chefen, og de, som han ikke viser tilbage, examineres da i Skrivning og Regning og underkastes Legemseftersyn. Naar disse foreløbige Undersøgelser ere forbi, fremstilles de for Næstcommanderende, for hvem de skulle fremlægge deres Døbeseddel og en skriftlig Erklæring fra deres Forældre om, at disse samtykke i, at de binde sig til Tjenesten, indtil de ere 28 Aar gamle. Naar disse Fordringer ere tilfredsstillende, indskrives de som Faste og blive strax — som det hedder i den engelske Beretning — sendte til Haarskæreren, der klipper deres Haar og undersøger deres Hoved, de faae derefter et varmt Bad og blive derpaa bragte til vedkommende Regnskabsfører, som udleverer dem deres Koie og Koieklæder.

Alle Drengene, som have tjent i 3 Maaneder og i den Tid opført sig ordentlig, været rene og nette, gjort passende Fremskridt i de forskjellige Øvelser og bestaaet den reglementerede Examen i Læsning, Skrivning, Geographi m. m. foruden i Sømandskab og Artilleri, faae et Certificat for god Opførsel og bemyndiges til at bære en Guldsnor paa deres Ærmer. Fordelene ved dette Certificat og denne Distinction ere, at de, hvis deres Forældre boe paa Stedet, have Landlov fra Løverdag Aften til Mandag Morgen og kunne sove iland om Torsdagen, at de nyde Underofficeersrettigheder, ere fritagne for corporlig Straf og ikke anvendes til Feining eller lignende Arbeider. De, hvis Hjem er fjernt fra Skibet, faae Sommer- og Juleferie til Erstatning for Friheden fra Løverdag til Mandag.

Der sørges rundeligt for Adspredelse og Morskab. Batteridækket er godt oplyst om Aftenen, og ethvert Skib har sin Violinspiller. Udenfor Læsetiden kunne de

benytte Læsesalene, som oplyses om Aftenen, til deres private Beskjæftigelse. De have alle Slags Boldspil, Boxehandsker og andet Lignende til at more sig med paa Dækket og iland og forskellige Slags Spil til at bruge inden Døre om Vinteren.

Øvelsesbriggerne ligge færdige fra den 1ste April. Fra Kl. 8½ Formiddag til 4 Eftermiddag paa alle Søgne-dage undtagen Løverdage øves Eleverne ombord i dem. Om Sommeren sendes Briggerne ud i Canalen 14 Dage ad Gangen, men søge i Tilfælde af haardt Veir ind til den nærmeste Havn. Ingen Dreng sendes ombord i Øvelsesbriggen, før han har været sex Maaneder ind-caserneret, og maa ikke blive der ombord i mere end 2 Maaneder. — Alle Drengene lære at reparere deres Klæder.

Londons Districtsskoler ere bestemte til at opdrage Fattigfolks Børn. Den overveiende Deel af disse Børn stamme fra de laveste Classer, medens dog omtrent en Tiendedeel af dem komme fra et noget høiere Lag i Samfundet, idet de tilhøre Forældre, der efter at have seet bedre Dage ere blevne ruinerede og derfor maae sende deres Børn til Fattigskolerne. Regjerings-Inspecteuren for disse Skoler, Hr. Carleton Tuffnell, er efter en lang Erfaring kommen til den faste Överbeviisning, at det Bedste, man kan gjøre med Drengene i disse Skoler, er at opdrage dem til Flaaden, Koffardimarinen og den landmilitaire Tjeneste, og disse Skoler danne derfor ogsaa en Art Planteskoler for Marinen. Man lærer Drengene Skomager-, Skræder-, Snedker- eller Smedeprofessionen, nogle opdrages til Bægere, andre til Malere og atter andre til Spillemand; men alle disse Retninger ere underordnede Udviklingen til Matros eller Sømand. Af Skræder- og Skomagerprofessionen lære de saaledes ikke mere, end hvad der er nødvendigt til eget Brug; men alene dette er til væsentlig Nytte baade for Soldater og Matroser. Den speciale Opdragelse,

der lønner sig bedst i Hæren og Flaaden, har viist sig at være Musik, og Hr. Tuffnell har meget rigtig bemærket, at de Færreste havde tænkt sig, at en saa ædel Kunst som Musiken vilde egne sig for Børn af saa ringe Slægt, og at de overhovedet kunde lære at spille saa godt, som de virkelig gjøre. Mange have indvendt imod Musikunderviisningen, at den let vilde føre Drengene til at blive omvandrende Musikanter; men der kan ikke opvises noget Exempel paa, at dette er skeet, medens derimod Begjeret efter Spillemand har været saa stort i Hæren og Flaaden, at man umuligt har kunnet tilfredsstille det. Marinens Opdragelsesskibe have Musikcorps paa 20 til 30 Drenge, som, naar de have naaet Attenaarsalderen, sendes ombord i de udcommanderede Skibe. Alle Musikcorpseene paa Marinens Skibe stamme fra Districtsskolerne. Man maa lægge Mærke til, at Spillemandene indtage en bedre Stilling ombord end Matroserne, idet de ikke tage Deel i noget haardt Arbeide og dog have samme Ret til Pension som Matroserne.

En anden og ikke uvæsentlig Side af Sagen er, at det har viist sig i høieste Grad gavnligt i en vid Udstrækning at dyrke Musiken i disse Skoler for Børn af den laveste Folkeklasse. Musiken synes at have en overordentlig Evne til at mildne og bøie de haardeste og raaeste Charakterer. Børnene synes aldrig at blive kjede af at høre deres eget Musikcorps spille, og Londons Drenge røbe især en sjelden Gave for Musik, som de lære med megen Lethed.

Den Skole, der tilhører den saakaldte "Stepney Union", frembyder trods sin ringe Udstrækning og sine smaa Bygninger et af de bedste Exempler paa, hvad der kan opnaaes i Retning af en sø- og landmilitair Opdragelse for Fattigfolks Børn. Denne Skole er organiseret med saa megen Dygtighed, at Regjerings-Inspectionen foreslog at tage den til Model ved Reorganisa-

tionen af Greenwich's Hospitals Skole. Skolen havde især haft stor Nytte af et lille fuldtrigget Skib, der til praktiske Øvelser var opstillet i Gaarden. Førend dette Skib blev anvendt, var man nødt til at betale 10 £ i Præmie for at faae Drengene anbragte ombord i Koffardiskibene, medens Skibsrhedere og Skibsførere, efter at denne Øvelse var indført, toge Drengene ombord for Ingenting. Skolen har en let tiaares Baad, som ligeledes flittig benyttes; alle Drengene lære at svømme og at exercere af en Lærer, som boer paa Skolen; de skulle selv reparere deres Klæder og have et fortræffeligt Musikcorps, som aarlig leverer 25 Musikanter til de militaire Etater. Det endelige Resultat er, at 95 pCt. af de Drengene, som opdrages i denne Skole, indtræde i Marinen eller Armeen. At man i de militaire Etater er tilfreds med dem, fremgaaer tilstrækkelig af de rosende Udtalelser, som foreligge i Erklæringer fra de Chefer, under hvilke de ere komne. Koffardimarinens Capitainer henvende sig desuden bestandig til Skolen om Drengene og erklære, at de paa Grund af den Opdragelse, disse have faaet, foretrække dem fremfor alle andre.

Det bør bemærkes, at denne Skole ikke sender mange Drengene til Marinen uden i Egenskab af Musikanter, og herfor kan der anføres to Grunde. Den ene er Drengenes ringe legemlige Udvikling og Høide, hvilket er en ligefrem Følge af de ringe Kaar, hvorunder de ere opfostrede, og den anden, at Drengene selv langt hellere træde ind i Tjenesten som Spillemand end som Matroser. Det fremgaaer imidlertid af Inspecteurs Beretning, at Stepney-Skolen i Virkeligheden leverer mange flere Drengene til Marinen, end det ved første Øiekast kunde synes. Den ringe legemlige Udvikling hos Londonerbørnene forhindrer dem nemlig vel fra at træde fra Skolen umiddelbart over i Marinen; men det har ved en nærmere Undersøgelse viist sig, at mange af Drengene, som gaae til Koffardies, træde senere, naar de

have udviklet sig, over i Orlogstjenesten, og den Grund, de anføre herfor, er ganske betegnende: de sige nemlig, at de ere blevne saa vant til Disciplin og Orden i Skolen, at de føle Savnet deraf ombord i Koffardiskibene og derfor befinde sig langt mere hjemme i Orlogsmændene, hvor streng Reenlighed og Orden overholdes. — Naar Alt kommer til Alt, maa man dog selv i England under større Udrustninger ty til Koffardimarinen, og den Anskuelse gjør sig derfor mere og mere gjældende, at det var ønskeligt, om enhver Koffardimatros havde en Forpligtelse til at tjene en vis Tid i Orlogsmarinen, hvor han kunde faae en foreløbig Uddannelse, og saaledes ikke kom aldeles raa ombord, naar han i Krigstid blev tagen til Tjeneste. I denne Retning udrette imidlertid Districts- og andre lavere Skoler en heel Deel, idet et meget stort Antal af Drengene, som udgaae fra dem, gaae over i Koffardimarinen, hvor de medbringe en Sands for Orden og Disciplin, som vil komme Orlogsmarinen tilgode, naar den i Krigstid maa ty til Koffardimatroserne, hvoraf jo en stor Deel ved Forholdenes Magt vil ligge ledig.

Ved Siden af de Skoler, vi ovenfor have omtalt, og som alle paa en meer eller mindre directe Maade medvirke til Dannelsen af Orlogsmatros, findes der fordeelt i forskjellige engelske Havne et ikke ringe Antal Opdragelsesskibe, der ligeledes i større eller ringere Grad ere Planteskoler for Orlogsmatros. Forrest i Rækken af disse Skibe staaer »Warspite«, som ligger fortøiet ved Woolwich. Dette Skoleskib tilhører det saakaldte Marine-selskab, som blev stiftet i 1756 med det Maal at komme endeel ulykkelige og forarmede Drenge tilhjælp. Selskabet kom ved en Parlamentsact af 1772 under Røgjeringsens Beskyttelse, og det har fra Tid til anden faaet skjenket store Legater. Det har efterhaanden taget sig af 60,000 Drenge, som det har udstyret og sendt til søs, og af disse er over Halvdelen traadt ind i Orlogsmarinen.

Det er imidlertid en meget kort Uddannelse, Drengene faae i »Warspite«, og desuden er der den uheldige Bestemmelse, at enhver, som optages, mindst maa være 4'8" høj, — hvilket er saameget mere urimeligt, som der i Marinen ingenlunde stilles strenge Fordringer med Hensyn til Høiden ved Antagelsen af voxne Folk.

Paa Merseyfloden oprettedes der i 1856 to Skibe, »Akbar« og »Clarence«, der begge virke som Forbedringsanstalter, idet de udelukkende optage Dreng, som have været under Anklage. Skibet »Cornwall«, der ligger fortøiet ved Purfleet, har et lignende Formaal og optager unge Syndere, som overleveres det af Øvrigheden. Disse Skibe virke til meget Gavn, og i en Beretning fra Liverpool hedder det, at de ikke alene i en vid Udstrækning have bidraget til at rense Byen for opvoxende Forbrydere, men at de tillige have frelst mangen en Dreng fra at udvikle sig videre i en ulykkelig Retning. Man kan just ikke sige, at disse Skibe ligefrem ere Planteskoler for Orlogsmarinen; men de yde dog deres Bidrag til denne ved at levere en større Deel, som det har viist sig, baade paalidelige og dygtige Folk til Koffardifarten.

Skibet »Connway« ved Liverpool og »Worcester« ved Erith ere bestemte til at opdrage og uddanne Skippere og Styrmand til Koffardifarten. Det første Skib optager imidlertid ogsaa Dreng, som ville fare til Orlogs, og uddanner dem særlig i denne Retning.

Endelig skulle vi omtale Skibet »Chichester«, der ligger ved Greenhithe, og som frembyder et Exempel paa et ganske interessant Experiment. I Aaret 1866 samlede den utrættelige Philanthrop Lord Shaftesbury alle de lasede og hjemløse Smaadrenge, han kunde faae fat i paa Londons Gader, lod dem spise sig mætte i Smørrebrød, gav dem Thee og Kage og spurgte dem derefter, om de havde Lyst til at være Matroser. Indledningen til Forslaget havde været altfor tiltalende til, at nogen af dem

skulde falde paa at sige Nei. Admiralitetet kom ham imøde ved at levere et fuldtrøstet Skib, og det er saaledes lykkedes at frelse en stor Deel af de Smaastakler, der overladede til sig selv i den store By gik en Forbryderbane imøde. Det er med megen Sandhed bemærket af en varm Talsmand for slige Foretagender, at netop de Drengene, der ere værst farne, de, som have kjendt de største Savn og den største Nød, blive, naar de ledes paa rette Maade, de Haardføreste og de mest Ufortrødne, hvor det gjælder om at udrette Matrosens besværlige Gjerning.

En Orkan i Chinasøen.

(Af et Brev til X. fra en Styrmand).

Efter at have indtaget en Ladning Riis forlode vi Hongkong for at gaae til Nagasaki Fredagen den 11te Juli. Omendskjøndt Skibet kun var maalt til 300 tons og havde næsten 400 tons inde, var det dog ikke overlastet, da det bar udmærket; det var en bekjendt god Seiler, og, da det netop var i Styrken af SV-Monsonen, lovede vi os en god Reise, uagtet Skibet som alle tremastede Skonnerter egentlig havde sin Styrke under Vinden. Dagen før vi forlode Hongkong, havde vi lettet Moringen og lagt os paa Svai udfor »Jardine-Mathesons« Værft*), medens Captainen var gaaet iland for at udklarere. Det var blevet for seent til at lette, da han vendte tilbage, og vi maatte derfor vente til næste Morgen. Saasnart Sør-Brisen, som i Almindelighed hersker mellem Øerne om Morgenens, havde lagt sig, lettede vi og forlode Rheden omtrent Kl. 10 igjennem »Lymoon pass«. Da vi kom ud tilsøes, traf vi en stadig og frisk Monson, som holdt sig, indtil vi havde passeret »Pedro Blanco«, men henimod Midnat blev Veiret byget og stormende, saa vi maatte bjerge de lette Seil, omendskjøndt vi løb østefter for en halv Vind.

*) Paa den egentlige Hongkong Rhed skulle Skibene ligge i Moring.

Henad Morgenstunden trak Vinden sig sydlig med Regn og saa voldsomme Byger, at vi maatte bjerge Brædfokken og vore Gaffel-Topseil. Barometeret, som var faldet hele Natten igjennem, ophørte nu at synke, og Kl. 8—9 begyndte det igjen at stige. Da Capitainen kom op Kl. 8 for at tage sin Vagt, var Regnen ophørt; men Himlen var stadig mørk og overtrukken, og Veiret havde et yderst truende og uhyggeligt Udseende. Søen var høi og uregelmæssig, og Skibet rullede og arbeidede haardt. Medens vi spiste Frokost, talte Capitainen til mig om Sandsynligheden for, at vi fik en Orkan: det havde været Fuldmaane Dagen før, og Fuldmaanen var faldet sammen med Maanen i Apogæum; Veiret var som sagt uroligt og truende, Barometeret stod lavt, og der var derfor nogen Anledning til at frygte for at faae en af disse farlige Storme. Imidlertid syntes Capitainen at føle sig beroliget ved, at Barometeret igjen var begyndt at stige, samtidig med at Kulingen aftog lidt, og jeg gik derfor ind for at faae mig et Nap, efter at jeg havde sat Folkene i Arbeide.

Da Drengen purrede mig ved otte Glas, var Veiret blevet lidt bedre; Solen havde endogsaa viist sig et Øieblik, rigtignok kun for strax igjen at forsvinde; men den havde dog givet Capitainen Leilighed til at faae en Høide, der satte os paa $22^{\circ} 40' N.$ Brede; Længden ved Bestikket var 116°Ø . Barometeret var steget omtrent en Linie, og Kulingen var aftaget saa meget, at vi igjen kunde føre Topseil; men den stod endnu ustadig skiftende mellem SV og SSO, og Søen var høi og uregelmæssig som før. Dette vedvarede til omtrent Kl. 4 E. M., da vi fik en haard Byge fra SO, som stod paa næsten en Time, tvang os ud af vor Cours og igjen nødte os til at bjerge Seil. Den blev fulgt af et næsten øieblikkeligt Stille og en høi uregelmæssig Dønning fra forskjellige Sider, dog mest fra Nord og NV, som fik

Skibet til at rulle voldsomt. Samtidigt hermed begyndte Barometeret igjen at falde med en forbausende Hurtighed.

Da det havde været vor Hensigt at gaae gjennem Formosa-Canalen mellem »Pescadores»-Øerne og China-Kysten, vare vi løbne næsten langs med denne og vare ved denne Tid kun omtrent 40 til 50 Qml. af Land. Det Bedste, vi derfor kunde gjøre, var at forsøge at komme ud fra dette; men, da der næsten slet ingen Vind var, og den Smule Luft, vi havde, var af SSO, og vi af den høie nordlige Dønning sluttede, at Typhonen, hvis det var en saadan, hvad der kun kunde være ringe Tvivl om, rimeligviis vilde gaae Norden om os, saa halsede vi rundt over den anden Boug, liggende omtrent SV. Derpaa gik vi igang med at tage Bram-Raa og Stang tildæks, foruden Skonnertstængerne fra Stor- og Krydstoppen. Besætningen, som bestod af 13 Malayer, arbeidede godt til Trods for Mørket og Regnen, som nu skyllede ned i Strømme, og omtrent Kl. 10 Aften vare vi klare, og dermed Skibet forberedt paa at tage imod Orkanen, saa godt Omstændighederne tillode det. Da vi havde været nødte til at hjerpe Storseilet og Mesanen for at faae Stængerne ned, laa hun nu til for et Mesans- og et Store-Stagseil, et Foretopseil og en Klyver. En af Baadene, som Capitainen ikke havde anseet det for nødvendigt at tage ind, da vi lettede, hang under sine Jollebomme om Styrbord udfor Stormasten. Da Skibet havde saa faa Seil og derfor rullede voldsomt, kunde vi ikke tænke paa at faae Baaden ind, og den blev derfor sikkert saa godt som muligt med Surringer til Hovedtougene. Da dette var besørget, gik jeg ind i vort Messelugaf for at drikke Thee og fandt Capitainen grundende med Kaartet foran sig.

»Jeg er bange, vi faae en haard Nat ud af det, Styrmand,« sagde han.

»Jeg med; men der er ikke Noget at gjøre ved den Ting.«

»Det er desværre sandt nok,« svarede han og gik ud paa Dækket.

Jeg saae paa Barometeret, det stod paa 27" 5". »Nu er det sikkert nok, at vi faae den,« tænkte jeg. Jeg fik min Thee i en Fart og gik saa igjen paa Dækket. Klokkeren var næsten 11. Vinden var aldeles døet hen, Natten var saa mørk, at man Intel kunde skjelne uden de allernærmeste Gjenstande, Luften var tung og hed, Regnen var ophørt, og der herskede en trykkende Stillehed, kun afbrudt ved Tømmernes Knagen, Skoddernes uhyggelige Musik og nu og da ved det døde Braad paa Toppen af en Sø.

Capitainen, som stod agter ved Rorgængerens, bemærkede:

»Det vil ikke vare længe, før vi have den; vi gjøre bedst i at bjerge Seilene med det Samme.«

»Allesammen?« spurgte jeg.

»Nei, De kan klosrebe Topseilet.«

Jeg fik Folkene op og satte dem igang med at bjerge Stag-Seilene og rebe Top-Seil, som var Patentrebende, og dette var neppe gjort, før Stormen kom paa os. Vi kunde allerede høre den, da den endnu var et Stykke borte, og ned over os kom den brølende, tudende, hylende med en Syndflod af Regn og nu og da et blegt Lyn eller en fjern Torden. Skibet hev ganske langsomt heelt over, Topseilet fyldtes, Roret blev lagt op, og afsted gik det, plat for Veiret. Den første Vind var af NV, og vi skulde altsaa, idet vi havde Centret i NO, styre SO. Det første Pust var dog ikke det voldsomste, og det paafulgtes af et Øiebliks Stille; men saa kom det næste Stød — et Brag og væk fløi Topseilet, efterladende Ligene som skaarne af med en Kniv; men Skibet brød sig ikke om det, afsted foer hun som før, med Søen skummende og brølende langs Siden.

»Dette gaar ikke længe,« sagde Capitainen betænkeligt, »vi blive snart nødt til at dreie under.«

«Saalænge Vinden staaer i NV, kan det vel nok gaae, tænker jeg?»

«Maaskee! — Jeg er bange, vi ikke ere langt fra Centret.»

I omtrent to Timer vedbleve vi nu at løbe væk paa denne Maade med en 11—12 Miles Fart. Vinden, som kom i svære Stød, blev voldsommere og voldsommere, omendskjøndt den dog holdt sig temmelig stødt af NV. Barometret var gaaet ned til 27" 2^{'''}. Regnen strømmede ned, og vi stode i idetmindste to Tommer Vand paa Dækket, naar vi laae paa ret Kjøel. Søen havde reist sig overordentlig, og den mørke Nat oplystes næsten af dens hvide Toppe, idet den skummede afsted. Hvert Øieblik rullede en ny Braadsø op langs Siden og satte os i den største Fare for at blive smidt til Vinden den ene eller anden Vei. Vi løb altfor megen Risiko paa denne Maade, og Capitainen besluttede sig derfor til at dreie til. Med nogen Vanskelighed fik jeg Folkene til Forbraserne og fik halt ind om Styrbord, derpaa blev Roret — da Kulingen efter et haardt Stød et Øieblik blæste mindre voldsomt — lagt ned, netop som en Sø havde brudt agtenfor Storræstet, og Skonnerten blev heldigt bragt til Vinden over Bagbord. Den hev svært over, men laa dog bedre, end jeg havde ventet. Kulingen og Regnen tog stadigt til, jeg havde aldrig troet, at det kunde blæse saa haardt. Vinden feiede saa voldsomt hen ad Dækket, at man neppe kunde staae. Capitainen og jeg stode agter, tæt under luv Reling; hver af os havde faaet fat paa en Ende og maatte holde os halvt bøiede for ikke ligefrem at blæses bort, — et voldsomt Vindstød kom ned paa os, det jagede Skummet af Søen foran sig og henover os som Sne, man vidste ikke, om det var Regn eller Søvand, der pidskede En i Ansigtet, thi Himmel og Hav stode bogstaveligt i eet. Skibet hev heelt over med læ Reling næsten i Vandet, Masterne svaiede som Bambus-Rør; pludselig saaes en svær Sø

komme ned paa Bougen af os, og knap et Secund derefter hørtes et Brag og en voldsom Støi.

»Hvad var det?» spurgte Capitainen.

»Fokkemasten gik.«

Uagtet vi begge brølte saa høit, vi kunde, var det neppe muligt at høre hinandens Ord. Jeg krøb forud, Fokkemasten var gaaet over omtrent midtvejs mellem Raaen og Dækket, den luv Rigging laa tværs over Dækket, Sprydet og Bommen vare væk. Jeg raabte Folkene op, de klavrede nølende frem paa Dækket, jeg varskoede dem om at faae Øxer og klare Vraget af Masten væk fra Siden. De nølede, de vare Muhamedanere.

»Det er meget bedre at gjøre os det lidt mageligt; skal vi døe, kan vi dog ikke forhindre det,« sagde Sarengeen*). Jeg slog ham i Dækket med en Cofflnagle, for at vise dem, fra hvad Side jeg saae Tingen; dette syntes ogsaa at have nogen Virkning, de fik fat i nogle Øxer, hvormed vi kappede Tallierebene, først de læ, derpaa de luv. Heldigviis var Klyver-Godset, idet Masten faldt, smidt agterefter, saa at det let blev kappet væk, hvorpaa Vraget af Fokkemasten drev agterud. Imidlertid dinglede Stormasten frem og tilbage, saagodt-som uden Støtte, idet nemlig Storstaget, der stod lidt over Dækket paa Fokkemasten, havde haft hele dennes luv Rigging at bære; de Ryk, som det havde faaet derved, hvergang Masten havde hugget mod Siden, havde været det for meget, og det sprang næsten i samme Øieblik, vi kappede væk paa det. Efter al Sandsynlighed vilde et af de paafølgende Vindstød have taget Stormasten, hvis vi havde givet det Tid dertil; men benyttende os af Øieblikket kappede vi den og luv Rigging, og Skibet rullede den overbord. Den faldt tværs over

*) En Slags Baadsmand, den fornemste af en Malayer-Besætning.

Fartøiet og knuste det; men vi fik derved lettere ved at kappe læ Talliereb. Folkene arbejdede nu godt, endskjøndt de vare Muhamedanere og derfor som Fatalister havde den Tro, at Intet var istand til at redde dem, hvis det var deres forudbestemte Skjæbne, at de ved denne Leilighed skulde omkomme. Jeg gik igjen agterud; Klokken var nu bleven halvfire, Barometeret stod paa 27" 0''' 5.

»De kommer til at tage Mesan-Masten med,« sagde Capitainen.

»Den vil ødelægge os det Opstaaende.«

»Det kan blive besværligt; men det faaer ikke hjælpe, vi maae gjøre det.« — Og det var kun altfor sandt, at det syntes nødvendigt; Skibet kunde ikke ligge paa Søen, som det gjorde. Vi vilde netop til at gaae igang med at kappe, da Vinden pludselig, midt i et voldsomt Stød, skiftede til Vest, en mægtig Sø rullede hen under os, løftede Agterenden iveiret og huggede den ned igjen med en Voldsomhed, som rystede Skibet fra Ende til anden, Rattet snurrede rundt, Manden blev smidt over det og faldt bevidstløs ned paa Dækket paa den modsatte Side. Capitainen røg hen til Rattet — det var for seent: Roret var væk! Han sagde ikke et Ord og stod et Øieblik ubevægelig med sænket Hoved, derpaa vendte han sig rolig om og gik ned i Kabytten. Gjennem Skylightet saa jeg, at han fremtog en Photographi af sin Kone og deres eneste Barn, en lille Pige, og stak det ind paa Brystet; hvorpaa han igjen tilknappe sin Frakke over det. Da han lidt efter kom op paa Dækket, spurgte han: »Hvordan har vi det med vort Kabeloug?«

»Det ligger i Forhaanden, vi kan faae det op, hvad Øieblik det skal være.«

Ingen af os sagde mere, men stode som før holdende os fast under luv Reling. Folkene, som vare blevne agterude, stode nu i en Klynge, saa meget som muligt i Læ, enkelte af dem endnu holdende de Øxer, de havde

brugt til at kappe med. Orkanen blæste endnu med usvækket Raseri, reisende Havet i oprørte Søer og feiende Toppene af disse hen over os. Det var et ængsteligt Øieblik, endnu laa hun til Vinden, hvad der maaskee mest skyldtes Mesanmasten, som saa heldigt var bleven staaende; men den næste Omskiften af Vinden eller et Øiebliks Løien kunde medføre, at vi faldt af og derved kom i den øiensynligste Fare. Centret af Orkanen skulde efter Reglerne netop passere os ved denne Tid; Barometret faldt ikke mere, og vi skulde altsaa være ude af Typhonens »farlige« Halvdeel. Om-trent en Time stode vi saaledes uvirksomme, ingen af os havde talt et Ord, og vi vilde virkelig neppe have kunnet høre hinanden for Vindens Hysten og Søens Brø-len og Syden; men derpaa syntes det at løie lidt, Dagen gryede vaad, halvmørk og raa, kun for tydeligere at vise os vor Stilling: Dækket var fyldt med Stumper og Vrag fra Riggingen, Stumpen af Fokkemasten ragede sørgeligt op imellem sønderbrudte Stykker af Rær og Fade, som endnu svømmede omkring paa Dækket. Bram-Stangen og to Spiir laae endnu sikkert paa Siden af Kabysen, hvor de vare blevene surrede Aftenen iforveien. Vi fik dem bragte agterud og gik igang med at gjøre et »Driv-Anker«. De bleve lagte paa Dækket i en Triangel med Enderne over hinanden og sammenholdte med solide Tvær-Surringer. Bredfokken blev taget op og lagt dobbelt, hvorpaa vi stak Huller i den og underslog den mellem Spirene med Linegods; nogle indstroppede Ballast-jern, der havde været benyttede til en af Baadene, laae endnu paa Dækket, de bleve gjorte fast under Bram-raaen, der tjente som Trianglens Basis; en solid Surring af totomme Toug blev skaaret mellem Toppen og Midten af Basis, og Kryds-Surringer af Brandgods mellem denne, Hjørnerne og Spirene, saa at det Hele dannede en Slags Net. Et Kabeloug til vort Strøm-Anker blev taget op og med en Deel Besvær manet gjennem et af Klydsene

og agterud, hvor det i Hanefod blev gjort fast til »Driv-Ankeret«.

Da Bramraaen var temmelig lang, vilde vi have Enderne saugede af og søgte efter Tømmermanden, der var en Chineser, for at lade ham besørge dette og til-lige forklampe nogle af Surringerne; men han var ikke til at finde, skjøndt vi søgte ham overalt; tilsidst fandt Capitainen ham dog inde i Kabyssen, hvor han laa bag Ovnen, med nogle »joss-Stiks«^{*)} og Røgelse Papir og gjorde »chin-chin-joss«^{**}). Capitainen sendte ham med en Ed til hans Arbeide; han var rædsomt bange, men syntes at frygte Capitainen mere end »the joss«, og saaledes fik vi da omsider Raanokkerne saugede af.

Medens vi arbeidede, var Dagen brudt frem, men Himlen var endnu ligesaa mørk og tæt overtrukken som før. Orkanens Styrke var imidlertid aftaget, Stødene vare sjeldnere og mindre voldsomme, og Regnen ikke saa skyllende, Lynglimtene, som Dagen gjorde endnu blegere, og de enkelte Tordenskrald syntes fjernere. Henimod Kl. 7 begyndte igjen Barometret at stige, et sikkert Tegn paa, at Stormens Midtpunct var passeret os for at fortsætte sin ødelæggende Bane ind over Kysterne. Omtrent en Time senere skiftede Vinden til SV og aftog fra nu af langsomt, men sikkert i Styrke. Toppen af »Driv-Ankeret« blev lagt op paa Relingen, og med nogen Vanskelighed lykkedes det os ved at benytte Pikfald fra Mesantoppen at sætte det overbord, der blev derpaa stukket ud paa Touget, efterhaanden som vi svingede op, alt i alt til omtrent 90 Favne, og den Tamp, der var ombord, blev endelig gjort fast om Spillet.

*) Ere tynde Pinde omvundne med broget Papir, de brændes for at forsone den fortørnede »joss«, den chinesiske Guddom, der fremstilles paa mangfoldige Maader, ved grelle Malerier eller Figurer eller andet lignende.

***) De Bonner, Fagter og Bevægelser, hvormed Guddommen for-søges forsonet.

Resultatet var tilfredsstillende: Skibet svaiede heelt op imod Søen og red nu i sit Toug langt blødere og mere sikkert, end medens det laa til, kun nu og da vaskede en Sø ind over Bougen.

Ved Middagstid var Barometret reist til 28" 0"', Regnen var næsten ophørt, og, skjøndt det endnu blæste haardt, og Skibet rullede urolig frem og tilbage, kastende sig fra den ene Side til den anden, var dog for dennegang den egentlige Fare forbi. Vi kunde nu endelig, efter tyve Timers Arbeide i Regn og Storm, faae os en Hjertestyrkning.

Kl. 3 gik Vinden sydlig, den var nu aftaget saa meget, at vi kunde tænke paa at rigge en Nødmast og et Nødror. Kl. 9 blæste det kun en stiv Brise af Syd, Søens Voldsomhed og Kraft var aftaget, og Skibet red bedre og langt blødere, end vi kunde have gjort os Haab om. Jeg havde peilet Pomperne; der var 23 Tommer Vand; men vi kunde ikke vente Andet efter den voldsomme Regn og Søen, som havde holdt flere Tommer Vand paa Dækket i de sidste 18 Timer. Da jeg kom ind i vort Messeværelse, sad Capitainen der, ligesom Aftenen forud; han reiste sig og tog min Haand med nogle venlige Ord. Jeg gjengjældte hjertelig hans Haandtryk, vi følte begge mere, end vi sagde, og dog vare vi ikke ganske udenfor al Fare, Barometret stod vel høit og syntes saaledes at tyde paa smukt Veir; men det var ikke ganske til at stole paa, idet Typhonerne ofte følges af svære Storme, der søge at gjenoprette Ligevægten i Atmosfæren. Vi saa paa Kaartet: rimeligviis var Typhonen, pressende sig Sønden om Formosa, gaaet i VNVlig Retning, Centret maatte være passeret os netop Syd for Swatow, hvor det maatte være stødt imod Landets høie, bjergfulde Kyser og derved være blevet standset i sin Fremrykning, hvad der ogsaa forklarede, at vi saa længe havde havt Vinden i NV, omendskjøndt vi efter Vindens og Regnens Voldsomhed at skjønne

ikke kunde have været saa meget langt fra Stormens Midtpunct.

Da jeg igjen kom paa Dækket, traf jeg alle Mand sovende; jeg fik med Besvær en af Folkene purret til at holde Udkig og satte mig derpaa hen paa Skamlen ved Rattet. Uvilkaarlig kom jeg til at anstille en Sammenligning mellem denne og den foregaaende Nat; Vinden var næsten døet hen, kun efterladende en svag Brise, der krusede de lange Dønningers Overflade, endnu jog Skyerne forbi hinanden, men ikke med den vilde, urolige Hast som igaar, nu og da tindrede en enkelt Stjerne frem for kort derpaa igjen at forsvinde. Efterhaanden bleve imidlertid mine Tanker mere og mere uklare, og dødtræt, som jeg var, faldt jeg i Søvn. Klokken var over to, da jeg vaagnede; det var blevet heelt stille, og Skyerne vare forsvundne, efterladende en klar og reen Himmel, hvorfra Maanen skinnede ned i al sin Pragt.

Det vedblev at være stille til henad Morgenstunden, da en svag Brise sprang op fra NO, den tog snart til i Styrke, vi fik Folkene op og gik igang med at gjøre vor Nødmast færdig. Den underste Ende blev tildannet og placeret i en Sko, som blev spigret fast i Dækket agtenfor Stumpen af Fokkemasten. Den dobbelte Bugt af et Varp blev lagt med dobbelt Halvstik om Toppen og svært forklampet; af de fire Tampe tjente to som Vant og to som Agter-Stag, der blev slaæet firskaarne Tallier paa hver især til Øiebolte i Dækket eller Røstskinner. Masten reistes ved Hjælp af to firskaarne Takler til Kranbjælkerne, efter at først Toppen ved Hjælp af et Takkel fra vor gamle Fokkemast var lettet saa meget, at Taklerne kunde bære; den største Vanskelighed bestod næsten i under Skibets Slingring at faae Rodenden til at træde i Skoen. En Klampe blev placeret mellem Nødmasten og Stumpen af den anden Mast, hvorpaa de, saa godt det fra en opheist Stilling lod sig gjøre, bleve surrede sammen, de to Takler forbleve paa som Stag,

og et af Kat-Taklerne anvendtes som Fald til en Fokkeraa, der imidlertid var bleven dannet. Af Mangel paa Rundholter bleve vi nødte til hertil at anvende Mesangallen; Kloen blev kappet af, og den tykke Ende saavidt muligt afhøvlet, et Vare-Foremærssseil blev underslaaet, Raaen blev forsynet med Toplenter og Braser, og henad Middagstid havde vi reist Masten og vare klare til at sætte Seil. Det gjaldt nu om at skaffe os et Ror, Noget, som ikke var at løbe til. Af Rundholter havde vi næsten ingen, Smedearbeide kunde vi ikke faae gjort, og imedens gik Tiden og den gode Vind. Vi maatte tage til Takke med, hvad vi kunde faae, og i Haab om at kunne bjerge nogle af Rundholterne fra vort »Driv-Anker«, vilde vi forsøge at hive dette hjem. En Surring blev lagt paa Touget indenfor Klydset, Tampen blev manet ud gennem dette, ind gennem et Agterklyds og tilbage til Spillet; Surringen blev kappet, Skibet svaiede rundt med Agterenden imod Vinden, og vi begyndte at hive ind. Efter et Par Timers Arbeide lykkedes det os ogsaa at hive os op under »Driv-Ankeret« og faae fat i det; men trods alle vore Anstrengelser kunde vi ikke faae det ombord, hvortil det, at Skibet smed sig tværs i Dønningen, ikke bidrog lidet; vi maatte derfor omsider opgive at faae vore, under disse Omstændigheder saa haardt savnede, Rundholter fat og beslutte os til at kappe dem fra os. Storstangen blev nu placeret tværs over begge Relinger agter over Hækken, forklampet og surret til Dækket paa hver Side iborde, en Blok blev gjort fast paa hver Ende af den, og Tampene af en totomme Trosse skaaret gennem dem. Den ene Tamp af Kabeltouget blev surret indenfor Agterklydset, den anden Tamp blev viist ud gennem et dobbelt Halvstik i Bugten af Totomme-Trossen over Hækken, Resten af Touget blev slangt paa Dækket, derpaa blev der stukket omtrent 50 Favne af Kabeltouget ud igjennem Halvstikket, som derefter blev sandset og bændslet, og endelig blev der

stukket saameget ud paa Trosse og Kabeloug, at Halvstikket kom i Vandet; den gamle Ralline blev skaaren ud, og Tampene af Totomme-Trossen tagne om Rastammen, hver med saamange Slag som muligt. Fokke-raaen blev derpaa, efter at Seilet var fanget med flækkede Garn, heist op og rakket til Nødmasten, Seilet blev revet ud og heist heelt op, og saa snart det fyldte, og Skibet begyndte at skyde frem, blev »Driv-Ankeret« kappet væk, — to Mand vare satte til Rors, Skibet tog Fart, og snart løb vi over 2 Mill, styret ved Hjælp af vort temporaire Ror, saa godt det lod sig gjøre, men naturligviis ikke uden at gire svært. Inden vi bleve færdige, var imidlertid Klokken bleven over 5, vi havde ved Middag faaet en Brede og fik nu ogsaa en Længde: vor Plads viste sig at være 22° N. Br. og 116½° Lgd., saa at vi endnu havde over 100 Qml. til Hongkong. Brisen fra NO begyndte allerede at tage af, og SV-Monsonen vilde sandsynligviis atter sætte ind i Nattens Løb; Capitainen besluttede sig derfor til at søge Swatow, som laa nærmest og omtrent i NNO for vor daværende Plads, vi forsøgte derfor at dreie op, men naaede ikke længer end til NV, over det vilde Skibet ikke komme.

Dog, selv om vi kun gik til Swatow, vilde vort Styre-Apparat rimeligviis vise sig utilstrækkeligt, og vi maatte derfor gaae igang med at lave os et andet. Mesanstangen, vort eneste tilbageblevne Rundholt, blev afkappet i den fornødne Længde til at tjene som Rorstamme, og Resten af den blev bestemt til at danne Agterkant af Roret; imellem disse to Stykker blev der anbragt Stræbere, hvorpaa de surredes sammen; udenpaa det Hele blev der spigret Bræder, og imellem disse fyldt op med et Par Ballastjern, en Deel Værk, Spild, Brandgods osv. Vi havde to smækkre Fortøjkjæder ombord; den ene af disse blev taget om den nederste Ende af Rorstammen, den anden omtrent to Trediedele fra Underkant paa denne, der blev slaaet Tallier paa Tampene forefter,

udenbords, langs Siden. Tre Tallier bleve gjorte klare, en ret ud over Hækken, og en paa hver Side tværs for Rorhullet, til at sætte Roret overbord og styre Hovedet op i Rorhullet med. Vi havde arbeidet hele Tiden, og det var over Midnat, da vi bleve klar, Vanskeligheden bestod nu blot i at faae Roret hængt, men ved at sætte Mesanen, det vil sige heise Ydernokken op til Toppen, vilde vi maaskee nok kunne faae Skibet dreiet under, hvad der naturligviis vilde lette Arbeidet betydeligt. Vi besluttede imidlertid at vente, til det blev Dag, og jeg vilde netop gaae ind for at benytte min Frivagt til at hvile mig i, da Udkiggen varskoede for en Seiler. Med stor Spænding fulgte vi den, den kom hurtig ned mod os, og snart havde vi den Glæde at see en hvid Lanterne skinne over de to couleure. Alt, hvad vi havde af Raketter og Blus blev brændt af, i deres Glæde lavede Malayerne et formeligt Fyrværkeri ud deraf; men det havde idetmindste det Gode, at vi bleve bemærkede, Damperen kom ned til os, Capitainen kom ombord, og et Par Timer efter var Accorden sluttet, Slæberen ombord, og vi paa Veien til Hongkong. Vort Seil, som dog havde gjort os god Nytte ved at bringe os i Damperens Vei, kom langt muntre ned, end det var kommet op, og vort første Styre-Apparat viste sig med den forøgede Fart fortrinligt.

Da vi vare vel igang, udbød Capitainen: »Veed De hvad, Styrmand! nu har jeg i syv Aar faret her paa Chinasøen, og jeg troer, det er den første Damper, jeg har mødt mere end 20 Qml. ude af Land.«

Det kan ikke negtes, at det var Held i Uheld.

Den næste Morgen tidlig naaede vi Hongkong og dryppede vort bedste Bouganker udenfor Smith-Archer & Co.s Værft, ikke en Uge efter at vi havde forladt det, — men rigtignok en af de længste Uger, jeg nogensinde har oplevet.

Blandinger.

Fyrtaarnet paa Wolff Rock. Dette farlige Skjær ligger omtrent ni Quartmiil Sydvest for Landsend; ved Lavvande er det sytten Fod over Vandet; men ved Høivande er der to Fod Vand paa det. Rundt om Klippen har man tæt ved denne tyve Favne Vand undtagen mod Sydost, hvor der strækker sig en Grund ud i en betydelig Afstand. En Kabellængde fra Skjæret har man her ved Lavvande $4\frac{1}{2}$ til 5 Favne og en Quartmiil fra dette omtrent fjorten Favne Vand. Da Wolff Rock ligger i dybt Vand og udsat for Atlanterhavets Bølger, sætter der under haardt Veir en forfærdelig Sø paa Skjæret.

I Aaret 1795 opreiste man paa Klippen en Baake, bestaaende af en Mast af Smedejern, der blev støttet af sex Stivere ligeledes af Smedejern. Baade Masten og Stiverne stode ned i Klippen og vare ved Hjælp af Bly fæstede til denne. Men Søen vaskede snart denne Baake aldeles bort. I Aarene 1836 til 40 opreiste Trinity House en støbt Jernbaake, der var tolv Fod i Diameter ved Foden og to og tyve Fod høj; den var udfyldt med solidt Muurværk og havde en Mast med en Kugle paa Toppen. Dette Arbeide stod paa i fem Aar; men i Alt blev der kun arbeidet i $302\frac{1}{2}$ Timer eller med andre Ord i $30\frac{1}{4}$ Arbeidsdage paa ti Timer hver. Denne Baake kostede 11,298 £. Tre forskjellige Master bleve skyllede bort af den voldsomme Sø.

Endelig besluttede Trinity House i Aaret 1860 at opføre et Fyrtaarn paa Klippen. Tegningen blev udført af den afdøde Architect James Walker, og Arbeidet blev overdraget til en bekjendt Ingenieur, Hr. Douglas, som den første Gang, han undersøgte Klippen, maatte hales ombord igjen gjennem Brændingen i en Line, der var gjort fast om Livet paa ham; thi Søen reiste sig saa pludseligt, at det var umuligt for nogen Baad at prøve paa at lande. Denne Maade at komme bort fra Klippen paa blev mange Gange senere anvendt, naar Arbeiderne skulde ombord. I Efteraaret 1861 vare Forarbejderne saa vidt fremmede, at man kunde tage fat paa Arbeidet paa Klippen det følgende Foraar, og den 17de Marts landede Arbeiderne paa Skjæret og begyndte at hugge Grunden ud. Da Klippen var slibrig, og Søen stadig brød paa den, var det meget besværligt blot at staa fast, hvorfor der maatte anvendes stor Forsigtighed, forat Ingen skulde skylles bort. Svære Jernstivere bleve gjorte fast i Klippen rundt om Fundamentet, og hver Mand arbejdede med en Sikkerhedsende om Livet, hvilken stod fast paa den nærmeste Stiver. En erfaren Mand stod altid paa Udkig for at see ud efter de Søer, der rimeligviis vilde skylle over Klippen, og, naar en saadan kom rullende, stillede Arbeiderne sig med Ansigtet mod Søen, og holdt fast i Stiverne, medens Braadet vaskede over dem. Hammere, Hakker og andet Værktøj, der veiede over tyve Pund, bleve ofte skyllede bort. Faren forøgedes ved de hyppige Sprængninger med Krudt, og det eneste Ly, man havde herimod, var en lille Skjerm, der i Hast blev opført ved hver ny Landing. Et Par af de behændigste Arbeidere kravlede under Sprængningerne igjennem et lille Mandshul op i Jernbaakens øvre Deel.

Fyrtaarnet ligner noget i Form Smeatons berømte Taarn paa Eddystone, men er meget større. Den trappetrinformede Yderside blev først indført i 1838 af Hr. Walker til Menai-Fyrtaarnet, og denne Form giver

foruden større Vægt ved Taarnets Fod forøget Beskyttelse for de vandrette Sammenføininger i Muurværket; yderligere har hvert Trappetrins lodrette Side Tendents til at bryde de svære Bølger, der rulle op ad Taarnet. Bygningen er 116 Fod høj; Diameteren ved Foden er 42 Fod og ved Galleriet rundt Lanterneerne 17 Fod. I en Høide af 39 Fod fra Grunden er Taarnet en compact Masse med Undtagelse af en Ferskvandsbeholder i Midten. Ved Indgangsdørene er Muren $7\frac{3}{4}$ Fod tyk og aftager derfra opefter i Tykkelse, indtil denne ved Toppen bliver $2\frac{1}{4}$ Fod.

Enhver Ydersteen er baade vandret og lodret forsynet med en Svalerumpe, der er tre Tommer høj paa Grundfladen og den ene af Sidefladerne; en tilsvarende Nedskæring er dannet i de tilstødende Stenes Sider. Taarnet er muret op med Cement, og Stenene ligge saa klos paa hverandre, at de danne, saa at sige, een sammenhængende Masse, der i Styrke ikke giver solid Granit stort efter. Dette System af Svalerumper giver baade de vand- og lodrette Sammenføininger stor Styrke mod Bølgeslagene. Hver enkelt Steen i de to underste Lag er til yderligere Sikkerhed gjort fast til Klippen ved svære Bolte af Messing, og hver Ydersteen fra det tredie til det tyvende Lag er fæstet til det underliggende Lag paa lignende Maade. De indre Steen ere fæstede ved galvaniserede Jernbolte. Alle Huller i Stenene bleve borede iland paa Værkstedet, og Arbeidet var saa omhyggeligt udført, at der ikke var et eneste Hul eller en eneste Bolt, der ikke stemmede.

Taarnets indre Indretning er følgende. I det underste Rum, hvortil der deelsviis fører en Trappe af Kanonmetal op, opbevares Linegods, Redningsboier og andre Apparater til at lande paa Skjæret. Derovenpaa ligger Kul- og Brændekamret, hvorfra man kommer op i en Art Proviantmagasin. I det fjerde Rum fra neden opbevares Olie, og ovenover dette er et femte og sjette

Værelse til Beboelse. I syvende Stokværk er Indretninger til i koldt Veir at holde Varme til Lanterneerne; Vinduerne her have en egen Indretning til at regulere Lufttilstrømningen til Lanterneerne i alle Slags Veir.

Fyrapparatet er af første Orden med røde og hvide Glimt hvert halve Minut. En Taageklokke, der veier femhundrede Pund, hænger ved Galleriet, og et Maskineri sætter to Hammere i Bevægelse, saaledes at disse slaae tre hurtige Slag paa Klokken hver femtende Secund.

Alt i Alt har Taarnet kostet 62,726 £, hvilket ikke tør kaldes nogen overdreven Sum i Betragtning af de uhyre Vanskeligheder, der have maattet overvindes, og det er med ingen ringe Tilfredsstillelse, at Bygmesteren kan see tilbage paa den lange Tid, Taarnet har staaet under Arbeide, thi intet Menneskeliv er gaaet tabt, til trods for de mange Farer, Arbeiderne have været udsatte for i de otte Aar, Bygningen varede.

Under en svær Storm blev der i 1865 skyllet fire og tyve Sten bort, der veiede flere Tons. Under Arbeidet laa en Skonnert tilankers $\frac{3}{4}$ Qvartmiil fra Klippen, saalænge det var muligt at foretage sig Noget paa Skjæret. Landingsbaaden var diagonal bygget specielt for Foretagendet, af to Lag Almetræ og forsynet med Dæk; Relingen var dækket med Maatte for at afgive godt Fodfæste, naar man skulde springe ombord eller fraborde. Hver Arbeider var forsynet med et Redningsbælte, som han altid skulde bære, naar han skulde lande paa eller forlade Klippen, og ofte blev det nødvendigt at beholde det paa under hele Opholdet paa Skjæret.

Den 19de Juli 1869 blev den sidste Steen høitideligt lagt paa Fyrtaarnet. Til denne Dag havde man i de otte Aar, Arbeidet stod paa, landet to hundrede og sex og tresindstyve Gange og arbeidet otte hundrede og ni Timer, eller: man havde kun brugt et hundrede og een Arbeidsdag paa ti Timer hver til Opførelsen af Taarnet. Fyret skulde have været tændt den 1ste Januar

1870, men Julen stundede til, og det var ikke muligt at nærme sig Klippen. Julemorgen slap imidlertid Hr. Douglas og tre Fyrpassere fra en Damper over paa Skjæret; men, inden alt det Nødvendige var kommet iland, reiste Søen sig saa hurtigt, at ingen Baad kunde nærme sig. I en kold Nord-Ost-Kuling bleve de En efter En halede ombord igjennem Brændingen, da de Alle foretrak dette fremfor et Ophold paa ubestemt Tid i Fyrtaarnet. Fra 1ste Januar 1870 har Fyret været tændt, og siden Taarnets Fuldendelse har det staaet sin Prøve mod de sværeste vestlige Storme, af hvilke en enkelt har sendt Skummet af Bølgerne hen over Taarnet, men Beboerne sige, at, skjøndt hvert svært Bølgeslag tydeligt kunde mærkes, var det næsten ikke muligt at spore nogen Rystelse.

Ny Signalstation. Det Telegraphskib, som i Begyndelsen af forrige Aar blev udlagt udfor den vestlige Indgang til Canalen imellem England og Frankrig, blev atter inddraget fra sin Station saa Maaneder efter for ikke mere at udlægges*). Den nøiagtige Aarsag hertil er os ikke bekjendt; men det er os meddeelt, at Skibet, liggende tilankers paa en Dybde af c. 60 Favne Vand, har havt Vanskelighed ved at holde sin Plads paa dette for hele Atlanterhavet udsatte Punct, og at Telegraph-touget ikke kunde holdes i Orden og klar af Fortøiningen.

I Erkjendelse af den store Vigtighed, det kan have for Skibene at blive rapporterede fra Indløbet til Canalen, har imidlertid Udgiveren af den londonske Søfartstidende «Shipping and Mercantile gazette» søgt at erstatte Savnet af en Signal- og Telegraphstation paa dette Sted og tildeels afhjulpet det ved Oprettelsen af en Station paa den til Scilly-Øgruppen hørende St. Mary's Island. Disse Øer kunne i klart Veir sees i en Afstand af 20 Qml.,

*) See Marineministeriets Bekjendtgørelser af 2^o 70, 1^o 70 og 2^o 70.

og, naar man nærmer sig dem sydfra paa denne Afstand, har man 58 à 62 Favne Vånd med Sand og Skjæl. Paa den sydligste Pynt af St. Mary's Island, Peninins Point, er en iønefaldende Klint, paa hvis høieste Punct »Shipping gazette«'s Station er anlagt. Den Underbygning, fra hvilken Flagstangen reiser sig, kan let kjendes fra Søsiden paa det sorte Rækværk, som omgiver Flagstangen, ligesom ogsaa Bygningen er malet afvejlende sort og hvid i fire lodrette Striber, af hvilke en sort vender mod SV, og en hvid mod SO. Naar man nærmer sig sydfra, vil man altsaa see ligemeget af den sorte og hvide Stribe. Man vil kunne nærme sig Pynten indtil i $\frac{1}{2}$ Qml.'s Afstand, og, naar Skibene heise deres Kjendingssignal, blive de af en i den Hensigt specielt ansat Telegraphcorrespondent rapporterede til »Shipping gazette«, ligesom Rapportering ogsaa, om ønskes, vil skee directe til Rhederen.

Ved Oprettelsen af denne Station har »Shipping gazette« saaledes føiet endnu en til de mange lignende, som Bladet i Handelens, Søfartens, og vel ogsaa egen, Interesse vedligeholder paa Storbritanniens Kyster.

Det maa endnu bemærkes, at intet andet Signal-system benyttes end det ogsaa af Danmark antagne »Signal-System for Handelsskibe af alle Nationer«.

Canalen gjennem Darien. I Januar 1870 udsendte den amerikanske Regjering en Opmaalingsexpedition, bestaaende af 3 Smaaskibe, for at undersøge og opmaale de Dele af Provindsen Darien, som maatte antages at ville egne sig til Anlægget af en Forbindelsescanal mellem Atlanterhavet og Sydhavet. Foruden Skibenes Officerer og Mandskab deeltog tolv Civilister i Expeditionen som Ingenieurer, Tegnere, Telegraphister, Mineraloger og Photographer. To af Skibene begyndte Arbeidet paa Dariens østlige Kyst, og det tredie paa den vestlige. Tre Router bleve undersøgte, nemlig:

1) Darien-Routen, som udgaaer fra Caledonia Bay, følger derefter Sucubitifloden, indtil hvor denne falder i Chucunaqui, gaaer derpaa Vester i, indtil hvor Lara og Savanna løbe sammen, og endelig følger den sidste til det Stille-Hav.

2) Sassardi-Routen, som udgaaer fra Sassardihavnen ved den nordre Ende af Caledonia Bay, følger Sassardi-floden til dens Udspring, skærer over til Mortifloden og gaaer langs denne, Chucunaqui og Savanna til det Stille-Hav.

3) San Blas-Routen, som udgaaer fra San Blas-Golfen, følger Dalstrøget, som beskylles af Mandinga- og Marmonifloderne, indtil hvor den sidste løber sammen med Bayamo eller Cheso, og derpaa langs denne sidste i en Strækning af 3 Miil til det Stille-Hav.

Det viste sig, at ingen af disse tre Router egnede sig for en Skibscanal. Paa den første Route fandtes Høider af indtil 553 Fod, paa den anden af 284 Fod og paa den tredie af 1142 Fod, hvilke maatte gjennemskæres ved Tunneller fra halvanden til tre Miles Længde, og som overhovedet vilde medføre en altfor umaadelig Bekostning, til at man kunde gjøre sig Forventning om Fordeel af nogensomhelst Art. Da den regnsfulde Aars-tid indtraadte, maatte man opgive at undersøge flere Router; men den amerikanske Regjering har aller sidste Efteraar udsendt en Expedition for blandt andet at undersøge, hvorvidt den saakaldte Tehuantepec-Route egner sig til Anlægget af en Skibsfartscanal, og Chefen for Expeditionen har i Foraaret fra Paye indberettet, at han har fundet en Route, hvis høieste Punct ligger 300' over Vandfladen, og som han anseer for egnet til Canal-anlægget, der skulde udgaae fra et Sted nær ved Atrato-Flodens Munding.

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.

Samlede af J. Chr. Petersen,
Assistent ved Søkaart-Archivet.

Juni—Juli.

Afsluttede den 8de August 1871.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.
Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmiil.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form		
Skotland	Nordhavet	Forandring af Fyret paa C. Wrath	B.	0	N 58 37,5 V 4 59,7	afvejlende rødt og hvidt Blink hvert Minut; hidtil hvert 2det Minut.
Irland	Lough Foyle	Forandring af Vest Inis- hoven Fyr	F.	hvidt	..	..	90	3½	N 55 13,6 V 6 56	..	.....	forhøiet c. 12 Alen; Lysvidden er forøget; et rødt Bifyr vises fra Taarnet 12 Alen under det hvide Fyr og lyser i Peilingerne fra VNV til NV ¼ V over NV-Enden af Tuns Banke.
do.	do.	Bifyret i Øst Inishovens Fyrtaarn	.....	.....	..	..	..	..	N 55 13,6 V 6 55	..	.....	er nedlagt fra 1 August.
Sicilien	Palermos Havn	temporært Fyr paa den ny sydlige Mole	F.	grønt	..	..	..	½	N 38 8 V 13 22	..	paa en Mast	denne nye Mole, som er i Bygning, bliver 350 Alen lang og bygges i samme Retning som den gamle sydlige Mole, men c. 1000 Alen fra denne.
Østerrig	Adriaterhavet	Nyt Fyr paa Sorello Klippen	F.	hvidt	Lds.	4de	60	..	.....	..	4kant, hvidt	paa den største af Klipperne duo Sorelli (Søstrene) i Curzola Kanalen.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ko	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
Østerrig	Adriaterhavet	Nyt Fyr ved Rabaz	F.	hvidt rødt	Lds.	Ordon i	Fod 38	Mil 2 $\frac{1}{2}$	o	i	Fod	Jern, grønt	paa Pynten St. Andrea i Farasino Kanalen; Fyret lyser hvidt mellem Peilingerne SV t. V gjen- nem V til N $\frac{1}{2}$ V og rødt her- fra til NØ t. Ø.
Tyrkiet	do.	Nyt Fyr paa Sasseno Øen	B.	hvidt Bl. hvert Minut	..	..	320	4 $\frac{1}{2}$	N 40 30 Ø 19 13	..	..	..	paa Nordenden af Øen Sasseno i Avlona Bugten; tændt 1 Juli 1871.
Ægypten	Nilmundingen	Fyret ved Ro- sette	B.	..	Lds.	2den	170	..	N 31 36 Ø 30 19	..	..	..	viser nu afvejlende rødt og hvidt Blink hver 10 Sec. (tidligere hver 5 Sec.).
Algier	Bonas Havn	Fyr paa Bab Ayaud Mole	F.	rødt	..	..	..	..	N 36 54 N 7 45,7	..	..	..	det røde Fyr kan i haardt Veir ikke tændes, man maa da søge Havnen ved Hjælp af det grønne Fyr og det store Fyr paa Lovepynten, $\frac{3}{4}$ Kvm. NØ for Havnen; de gule Fyr kunne ikke sees før ganske nær Havnen.
		Fyr paa sydlige Mole	F.	grønt	..	..	..	..	..	..	..	..
		Fyret paa Tra- verse de la darse	2 F.	gule	..	..	..	..	..	..	..	..
Ostindien	Akyab Havn	Forandring af Fyret paa Savage Øen	FB.	hvidt Blus hvert Minut	Lds.	3die	92	..	N 20 5,3 Ø 92 55,6	..	..	..	var hidtil et fast Fyr.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varder) Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kattegatet	ny Vager med rød Stage og 1 Kost	for Nors- minde Flak	7 Fod	25 Fod	N. Br. 56° 2',3 Ø.Lgd. 10° 20'	for Flakkets Østside.
do.	do.	ny Vager m. hvid Stage og rød Ballon	for Være Flak	10 -	18 -	N. Br. 55° 58',7 Ø.Lgd. 10° 44'	for Flakkets Vestside.
do.	do.	nyt Sømærke med rød Stage og rød Ballon 20' høi	paa Vestenden af Bosserne	.....	.....	N. Br. 55° 56',2 Ø.Lgd. 10° 46',8	til Veiledning for Seiladsen igjen- nem Være Sund.
do.	do.	Grund paa	Hatter Barn	15 Fod	.....	N. Br. 55° 53',4 Ø.Lgd. 10° 51'	fundet ved Opmaalingen i 1871; hidtil er 17 Fod antaget for det laveste Lodskud paa Hatter Barn.
do.	Llimfjorden	Dybde ved Høivande	i Tybørn Kanal	8 -	.....	paa Havrevlen.	} i August 1871.
		do.	do.	8½ -	.....	paa Fjordgrunden.	
Finland	Finske Bugt	Vager med hvidt Flag	paa Ruis- matala (Rysgrund)	5 -	.....	N. Br. 60° 24',5 Ø.Lgd. 28° 13'	i Løbet til Viborg mellem Klippen Hælli og Rondø.
do.	Bottniske Bugt	Baaken paa	Marianiemi	.....	.....	N. Br. 65° 2',5 Ø.Lgd. 24° 35'	nedtages i 1871, da det ny Fyr- taarn, som bygges i Nærheden, erstatte Baaken.
do.	do.	ny Lods- station	ved Ajos	.....	.....	N. Br. 65° 40' Ø.Lgd. 24° 36'	for Løbene til Kemi.
do.	do.	do.	ved Tauvo	.....	.....	N. Br. 64° 49' Ø.Lgd. 24° 37'	for Løbet fra Uleaborg S om Karlø.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Navn	Slags	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Finland	Bottniske Bugt	Lodsstationer	v. Ulkogrun	.....	.....	N. Br. 65° 24' Ø.Lgd. 25° 17'	} Lodsmandskabet paa disse Stationer er forøget, og de lodse nu fra Havet til Torneaa, Uleaborg og Kemi.
do.	do.	do.	- Huivet	.....	.....	N. Br. 65° 22' Ø.Lgd. 24° 52'	
do.	do.	do.	- Ykskivi	.....	.....	N. Br. 65° 22' Ø.Lgd. 25° 17'	
do.	do.	do.	- Roytta	.....	.....	N. Br. 65° 17' Ø.Lgd. 25° 14'	
Nord- tydskland	Eidermun- dingen	Pladsen for	Tøndevageren	.....	.....	N. Br. 54° 15',5 Ø.Lgd. 8° 29',7	i Retning ØSØ $\frac{1}{4}$ Ø fra det ydre Fyrskib.
do.	do.	do.	den røde Vager med 2 Kugler	.....	18 Fod	N. Br. 54° 15',5 Ø.Lgd. 8° 31',9	ØSØ $\frac{1}{4}$ Ø fra Tøndevageren.
do.	do.	do.	Eldergalloten	.....	.....	N. Br. 54° 15',5 Ø.Lgd. 8° 34',6	
do.	do.	Dybden paa	Eiderens Barre	6 Fod	.....	.....	med dagligt Lavvande.
Portugal	fra Søarsenalet, Viana de Ca- stello, Nostra de Sennora du Luz, C. Car- voeira, Oitavos, Cascaes, St. Julien, C. Espi- chel og Sagres	Veirsignaler	Kegle m. Spids opad	.....	.....	△ betyder	at der kan ventes frisk Kuling fra Nord eller mellem VNV og Øst.
			Kegle m. Spids nedad	.....	.....	▽ do.	at der kan ventes frisk Kuling fra Syd eller mellem SØ og Vest.
			Cylinder	.....	.....	□ do.	at der kan ventes Storm eller Vindstød uvist fra hvilken Kant.
			Kegle m. Spids opad over en Cylinder	.....	.....	△ □ do.	at der kan ventes Storm fra Nord (VNV til Ø).
			Kegle m. Spids nedad under en Cylinder	.....	.....	□ ▽ do.	at der kan ventes Storm fra Syd (SØ til V).

Land	Beliggenhed	Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger	Stedbestemmelse	
Ostindien	Carimatta Strædet	nylig fundet Grund	Condor Banke	.....	.....	S. Br. 2° 22',3 Ø.Lgd. 108° 37',2	Skibet Condor har stødt paa denne Grund, som ligger S; Kvm. N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø fra Øen Nangka.
do.	do.	do.	Columbus Banke	.....	.....	S. Br. 0° 51' Ø.Lgd. 108° 16'	efter Opgivelse af Capt. Croft, Skib «Columbus»; Grunden er maa-skee den samme som kaldes Rival Banke, der i Kaartene er angivet noget nordligere.
Australlen	Torres Strædet	do.	Vrag Banke	.....	.....	S. Br. 10° 9' Ø.Lgd. 142° 45',5	nær Sadel Øen; det nordtydske Skib «Honolulu» er strandet her i Juli 1870.
do.	Østkyst	Rednings- station og Baad	ved Elisabeth Rev	.....	.....	NØ-Siden af Lagunen S. Br. 29° 55' Ø.Lgd. 159° 6'	Skibbrudne kunne her finde Vand, Provision, Compas og Medicin. Rapport skal aflægges i en nærliggende Spidstønde, og de muligt der forefundne Brevskaber skulle bringes til den nærmeste Havn.
Hølandet (C. Horn)	Beagle Kana- lens Nordside	Missions- og Rednings- station	i en Bugt N t. Ø for Murrays Snevring	.....	.....	S. Br. 54° 53' V.Lgd. 68° 12'	fra V for C. Horn søges Pladsen øst om False Cap Horn gennem Ponsonby Sund med Paksadel Ø som Stoppeplads, fra Øst om C. Horn søges øst om Øen Navarin og gennem Beagle Sund med Banner Cove paa Picton Ø som Stoppeplads.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat)

1871.

25 April. **A**llerh. anordnet som følger: Udkast til Tillæg til den under 25de April 1867 allerh. stadfæstede Natsignalebog for Flaaden approberes.

6 Juni. Premierlieut. O. F. H. Irminger beordret som Chef for Skruekanonbaaden Willemoes i Transportfart. — Til at forrette Tjeneste derombord beordret Secondlieut. C. L. With.

Reservelieutenanterne I. H. Thorn, O. V. V. Wahl og H. P. Schumann ere den 3die d. M. beordrede at fratræde Tjeneste i Logisskibet og at tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet.

Commandoen beordret heist i Skonnerterne Absalon og Esbern Snare samt i Skruekanonbaaden Willemoes den 9de d. M. — De til disse Skibe commanderede Officerer beordrede at fratræde deres dahavende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibene den 7de d. M., undtagen Premierlieut. O. F. H. Irminger, der forbliver til Tjeneste i Logisskibet, indtil Commandoen der er strøgen.

Commandoen beordret strøgen i Logisskibet Dronning Marie den 9de d. M., og de paa den Tid der-

1871.
6 Juni.

værende Værnepligtige at overgaae til Casernen. — Captain H. I. V. Rambusch beordret at assistere Chefen for Orlogsværftet ved de Hvervingen vedkommende Forretninger, og Reservelieut. A. Rasmussen at tiltræde fra s. D. Tjeneste ved Orlogsværftet.

I Henhold til Værftchefens Udtalelse, den af Værfts- 9 Juni.
commissionens 2den Afdeling afgivne Betænkning og Erklæring om de artilleristiske Spørgsmaal fra General-inspecteuren for Søartilleriet over Generalrapporten fra Chefen paa Pandserfregatten Dannebrog, Commandeur Wrisberg, efter Togtet i 1870 har Ministeriet bestemt:

- 1) at Søartilleriet vil have at udarbejde Tegninger til en ny Jernaffutage til Fregatten;
- 2) at Mundingsplankerne beholde deres nuværende Førlighed;
- 3) at de overflødige Ringe borttages, og at Rulle-spaderne placeres anderledes;
- 4) at Indhalertallien bliver enkelt Tallie, Blok og Hage af Metal;
- 5) at alle Raperter og Slæder males hvide indvendig;
- 6) at, naar nye Seil anskaffes, de gjøres saa store som Rundholterne tillade det;
- 7) at Vinderebene bortfalde, og Stængejollerne reglementeres saaledes, at Stængerne kunne fires til Dæks i dem;
- 8) at Takkelagen paa Sprydet forandres hen til, at dette kan løbe ind;
- 9) at der, for at skaffe frisk Luft paa Fyrpladsen, i Kjedelrummet sættes en Skjerm af Jernplader fra Underkanten af de langskibs Sider af Rummet om Skorstenen, saa langt ned, som Passagen tillader det;
- 10) at der til Prøve, næste Gang Fregatten udsendes, sættes et Skillerum af Seildug om den store Skorsteensluge mellem Batteri- og Banjerdækket;

1871.

9 Juni.

- 11) at Lugkarmene paa øverste Dæk omkring Skorsteenslugen forhøies med tynde Jernplader;
- 12) at Askekranen gjøres sværere;
- 13) at Knibere til Ratline og Grundtallie reglementeres;
- 14) at Apotheket flyttes til den reglementerede Plads;
- 15) at et Sygelukaf indrettes for om Styrbord paa Batteriet;
- 16) at Vinduer udkæres mellem Messen og de 2 Officcers-Lukaffer, som have Indgang fra Banjerne;
- 17) at Arresten indrettes om Bagbord i Gangen ind til Rorpinden;
- 18) at Skytplader som de medgivne reglementeres for Pandserskibe; og
- 19) at der indsættes en ny Fænghulstap i den 60 Pd.'s 144 Centrs. Riffelkanon Nr. 1690, samt at dette Arbeide udføres hos d'Err. Gamst & Lunds Efterfølgere.

Efternævnte Puncter:

- at der mellem de til Skibet commanderede Fyrbødere bør findes et større Antal indøvede Folk;
- at Kranankernes Læg bliver saameget kortere, at Ankeret kan hænge frit af Vandet;
- at Armene paa nogle af de armstrongske Slæder forhindre Skydefrihed;
- at tilveibringe større Kraftudvikling af Rattet;
- at Sidelanternerne, især de grønne, have viist sig maa-delige, og at de ikke ere hensigtsmæssigt placerede, og at Dækket er blevet trykket af Commandotaarnet, foranstalles overveiede af Værftschefen og eventuelt tagne tilfølgende ved Orlogsværftet.

I Henhold til Værftschefens Udtalelse og den af Værftscommissionens 2den Afdeling afgivne Betænkning over Capitain Braëms Generalrapport for Pandserskonnernten Esbern Snare efter Togtet i 1870 har Ministeriet bestemt:

- 1) at der til Bortstuvning af Koierne anbringes Finke-
netter langs Relingen mellem Faldreb og Udskæ-
ring til Portaabning —
- 2) at Koielukafet paa Banjerne bortfalder, og at Skottet,
der tidligere dannede dette, Seilkoie og Hellegat
flyttes noget forligere, for paa denne Maade at for-
øge Pladsen til Mandskabet, —
dog at Iværksættelsen af ovennævnte tvende
Foranstaltninger udsættes, indtil Skonnerten even-
tuelt skal gjøre et længere Togt.
- 3) at Rorlykker og Tapper eftersees.
- 4) at Dækkets Underkant eftersees for Splinter m. m.,
der ere fremkomne ved den hyppige Kalfatring af
det tynde Dæk;
- 5) at der til Overstrygning af Jernskibenes Bund gjøres
Forsøg ved at anvende Talg paa den ene og Pea-
cock & Buchians Composition paa den anden Side.
De af Afdelingen til Observation stillede Puncter,

nemlig:

- 1) at den ene af Madkjederne paa Togtet er funden
cassabel,
- 2) at Waterclosettet agter stadigt paa Togtet har været
i Uorden og læk,

foranstalles overveiede af Værftschefen og eventuelt tagne
tilfølgende ved Orlogsværftet.

Ministeriet har meddeelt Orlov til Capitain L. Skib- 12
sted indtil 27de August og til Premierlieut. P. I. Scheel
i 3 à 4 Maaneder.

Allernaadigst meddeelt Commandeur C. W. Schön- 15
heyder, R. og D. M., 6 Ugers Orlov for at foretage
en Reise til Norge.

Til at forrette Tjeneste i Pandserbatteriet Gorm paa 17
dets forestaaende Togt endvidere beordret, jvfr. Off. Medd.
27de Mai 1871, Premierlieutenanterne N. U. Gad, F. C.
C. Bardenfleth og O. W. Suenson, Secondlieut. I.

1871.

17 Juni. A. D. Jensen, Corpslæge W. Wiinstedt som Skibslæge og A. Beck som Proviantforvalter.

De til Pandserbatteriet Gorm commanderede Officerer fratræde deres dahavende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibet den 18de d. M. undtagen de i Transportskibene tjenstgjørende Officerer, som først overgaae til Gorm, efterat Commandoen i de respective Transportskibe er strøgen.

Efter endt Transport og ifølge nærmere Ordre fra Chefen for Søtransportvæsenet indlægges Dampskibet Geiser samt Skonnerterne Absalon og Esbern Snare, og Commandoen stryges.

Commandoen beordret heist den 23de d. M. i Pandserbatteriet Gorm, som dernæst, efter fra Transportskibene at have modtaget muligt manglende Mandskab, udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.

19 . Capitain S. A. Bille beordret til, i Forbindelse med sin dahavende Tjeneste som Adjutant hos Generalinspecteuren for Søartilleriet, at overvære og følge de Forsøg, som i indeværende Sommer foretages ved 1ste Ingenieurbataillons Sømineafdeling.

20 . Skruekanonbaaden Willemoes overtager Vagtskibstjenesten paa Kjøbenhavns Rhed.

22 . Allerh. anordnet: Capitain H. I. V. Rambusch meddeles 6 à 8 Ugers Orlov for at foretage en Reise til Norge.

Capitain E. Duntzfelt beordret som designeret Chef for Pandserbatteriet Lindormen at tage Commandoen af det under de Prøver, der ere beordrede afholdte til Sammenligning mellem Maskinerne i bemeldte Batteri og Pandserbatteriet Gorm, samt at forestaae Ledelsen af disse Prøver, assisteret af maskinkyndige Embedsmænd fra Orlogsværftet.

23 . Secondlieut. G. H. R. Zachariae beordret til Tjeneste ved den i Leiren ved Hald commanderende Generals Stab fra den 26de d. M. til den 15de n. M., i

1871.

hvilken Tid han fratræder Tjeneste hos Chefen for Sø-transportvæsenet. 22 Juni.

Efter Commandoens Strygning i Transportskibene tiltræde de der tjenstgjørende Officerer deres tidligere havde Tjeneste, undtagen de, der ere beordrede til Tjeneste i Pandserbatteriet Gorm, samt Premierlieut. F. C. Irminger, der er beordret til midlertidig Tjeneste ved Orlogsværftet.

Chefen for Skruekanonbaaden Willemoes beordret 26 . til, i Forbindelse med Vagtskibstjenesten, at assistere Søminetjenesten ved de Forsøg, samme lader anstille med active Torpedoer.

Directeuren for Søkaartarchivet, Commandeur H. P. Rothe, meddeelt 2 Maaneders Orlov, og Commandeur F. L. F. Sommer overdraget under hans Fraværelse at varetage de løbende Forretninger ved Archivet.

Allerh. anordnet: Underdirecteur ved Orlogsværftet 30 . A. H. I. B. Münter meddeles 6 Ugers Orlov for at foretage en Reise til Sverrig og England.

Søtøimesteren og Undertøimesteren beordrede at 3 Juli. overvære Skarpskydning i Pandserbatteriet Gorm, og Undertøimesteren under 5te s. M. beordret at deltage i Batteriets Togt til den 11te s. M. for at iagttage Artilleriets Installation.

Formanden for Værftscommissionens 2den Afdeling, Commandeur I. L. Gottlieb, og Underdirecteur ved Orlogsværftet, G. P. Schönheyder, beordrede at gaae ombord i Pandserbatteriet Gorm for, medens Batteriet er ude, at gjøre sig bekendte med dets Egenskaber.

Overlæge C. Müllertz beordret til, under Stabs- 5 . lægens Fraværelse paa en Inspectionsreise fra den 7de til den 20de s. M., at fungere som Stabslæge ved Marinen med Hensyn til de løbende Forretninger.

Capitain C. F. G. Wrisberg meddeelt 2 Maaneders Orlov.

1871.

5 Juli.

Premierlieut. F. C. C. Bardenfleth beordret at fratræde Tjeneste i Pandserbatteriet Gorm og at tiltræde Tjeneste i Fregatten Jylland istedenfor Premierlieut. C. K. Moe, der som syg er afgaaet fra Skibet, og Reservelieut. A. Rasmussen beordret at fratræde Tjeneste ved Orlogsværftet og at tiltræde Tjeneste i Pandserbatteriet Gorm.

6 . Allerb. anordnet: Fyrinspecteur ved Hanstholm Fyr, H. I. Wørmer, meddeles efter Ansøgning Afsked i Naade fra den 1ste October d. A. at regne, med Pension efter Pensionsloven.

7 . Dokken paa Christianshavn overleveret til Finantsministeriet. Den derværende Mynsterskriver, Overkrigscommissair Velschou afskediget fra den 1ste n. M.

11 . Captain G. I. G. Mac-Dougall beordret til, som ansat ved den i Leiren ved Hald commanderende Generals Stab, at overvære Leirøvelserne indtil disses Slutning den 22de d. M.

12 . Chefen for Søofficeerscorpset, Admiral C. E. van Dockum, meddeelt 2 à 3 Maaneders Orlov, under hvilken Commandeur I. P. F. Wulff overtager Commandoen af Søofficeerscorpset.

Chefen for Søtransportvæsenet, Commandeur R. C. M. Bruun, beordret at overvære Leirøvelserne fra den 16de til den 19de d. M.

Auditeur H. Paulsen constitueret til, under Auditeur C. F. Hornemanns Sygdomsforfald, midlertidigt at varetage Auditeurforretningerne ved Sætatens combinede Ret.

13 . Allerb. anordnet, at den paa Stabel staaende Skruekonvert Nr. 55 skal bære Navnet »St. Thomas«, og at den skal sættes i Vandet i Allerhøistsammes Nærværelse den 26de ds. Kl. 11 Formiddag.

14 . Dampskibet Geiser, Skonnerterne Esbern Snare og Absalon med deres tidligere havde Officeersbesætninger, samt Skruekanonbaaden Willemoes bestemte

1871.

14 Juli.

til at forrette Transporttjeneste under de forestaaende Transporter fra Leiren ved Hald. Commandoen beordret heist i Dampskibet Geiser og Skonnerterne Eshern Snare og Absalon den 22de d. M.

Istedenfor Premierlieut. F. C. C. Bardenfleth beordret Premierlieut. O. V. Suenson at forrette Tjeneste i Skonnerten Absalon.

Beordret Pandserbatteriet Gorm efter dets Ankomst her paa Rhoden, eventuelt den 18de d. M., inspiceret af Flaadeinspecteuren, Commandeur I. P. F. Wulff. Efter endt Inspection oplægges Batteriet efter Regulativets Kategori 1, og Commandoen stryges den 21de d. M. Capitain L. C. Braag og Premierlieut. N. C. R. Møller afgaae til Søofficeerscorpset, Premierlieutenanterne N. U. Gad og O. V. Suenson samt Secondlieut. I. A. D. Jensen afgaae til Tjeneste i Transportskibene, og Reservelieut. A. Rasmussen samt det faste og værnepligtige Mandskab afgaae til Orlogsværftet.

Capitain L. C. Braag designeret som Chef for Pandserbatteriet Gorm, saalænge dette er oplagt under Kategori 1.

Ministeriet bestemt, at der ombord i de udrustede Skibe ved Skydningen med de Riffelkanoner, som ere normerede baade med hule og massive Projectiler og dertil svarende forskellige Tjenesteladninger, ikke uden særegen Ordre maa anvendes størst Ladning og massivt Projectil til Øvelsesskydning.

Ministeriet bestemt, at Reservelieut. H. P. Schumann 22 .
hjemsendes efter Ansøgning ved Udgangen af indeværende Maaned.

Meddeelt Premierlieut. C. K. Moe Orlov i 8 à 10 Uger.

Ved Afleveringen af Godset fra de oplagte Skibe 24 .
har Ministeriet bestemt, at der for Fremtiden vil være at iagttage:

1871.

24 Juli.

- 1) at, naar et Skib er oplagt under 1ste eller 2den Kategori, vil enhver Regnskabsfører, der bliver ved Skibet, vedblive at have Ansvar for det Gods, der skal være tilstede ifølge hans Regnskab. Hvergang et Skib efter endt Togt oplægges, completeres Regnskabsgodset efter Instructionernes § 191, 2.
 - 2) Dersom en Regnskabsfører ombyttes, bliver hans Regnskabsgods at aflevere til den nye Regnskabsfører ved Besigtelse, der beordres af Equipagemesteren.
 - 3) Hvert Aar i Marts Maaned bliver alt Regnskabsgods at tilbagelevere til Værftets Magasiner, saa betimeligt, at samtlige Besigtelsesforretninger kunne være indkomne til Revisionen inden den 31de Marts. Det udleveres atter i complet Stand, naar Skibet fremdeles skal vedblive at ligge oplagt under en af de nævnte Kategorier.
 - 4) De Kamre, der ere indrettede for Skibe i 1ste og 2den Kategori, forsynes med 2 Laase. Nøglen til den ene af disse bevares af Equipagemesteren eller af Cheferne for de under disse Kategorier oplagte Skibe, eller den Officeer, som maatte være commanderet til at føre Opsyn med de oplagte Skibe. Til den anden Laas forfærdiges saamange Nøgler, som der findes Regnskabsførere, der have Gods i et Kammer, og hver af disse gives en Nøgle.
-

Noget om Søforsvaret.

Af L.

Endskjøndt vi ikke troe, at noget Parti her i Landet vil kunne sætte igjennem, at vi skulde opgive Forsvarsvæsenet og derved opgive os selv, og endskjøndt vi heller ikke troe, at noget fornuftigt Menneske vil kunne tænke paa at forsvare Danmark uden Flaade, saa have vi dog hørt saa besynderlige Udtalelser i den senere Tid, at vi deraf have fundet os foranledigede til at kaste et kort Blik paa de sidste Aars Krige for at see, om de store Capitaler, som de forskjellige Lande have anvendt paa deres Flaader, ikke under Krigene have givet noget Udbytte.

I Krigen 1848—50 imellem Danmark og Tydskland havde Danmark Flaade, Tydskland ingen. Følgen deraf var, at Tydsklands Handel led et meget betydeligt Afbræk, at Danmark kunde holde sin Hær samlet paa et enkelt Punct og blotte de øvrige Landsdele fuldstændigt for Tropper, at Flaaden paa flere Puncter kunde virke i Forening med Hæren, og at Danmarks Handel ubindret kunde gaae sin Gang under selve Krigen. Denne Krig afgiver fornemmelig et slaaende Beviis paa en Flaades Betydning ligeoverfor en Fjende, der ingen Flaade har, idet der er opnaaet næsten Alt, hvad man kan vente af et Søværn: Sikkring af Landets Handel, Sikkring af Forbindelsen mellem Landsdelene, Støtte for Hæren samt

Ødelæggelse af Fjendens Handel paa Søen. Her er sagt »næsten Alt«, fordi Flaaden ikke blev benyttet til at sende en Hærafdeling iland paa Fjendens Kyster; men hertil var den danske Hær for lille og Tydsklands for stor. Under hele Krigen blev der i Tydskland gjort store Bestræbelser for at skabe en Flaade.

I Krimkrigen mellem Rusland og Vestmagterne blev Ruslands Handel paa Søen fuldstændig standset, Millioner Tønder Korn laae i Magasinerne værdiløse. Ved Hjælp af sine Flaader førte England og Frankrig Krigen ind i Fjendens Land, medens deres egen Handel fortsattes uden Afbrydelse under hele Krigen. Hvorledes vilde denne Krig have stillet sig uden Flaader? Hvorledes havde Tydskland stillet sig til de Krigsførende, naar disses Hære for at komme til at slaaes vare rykkede ind fra begge Sider?

Vi see atter her Flaadens Betydning.

I den amerikanske Krig imellem Nord- og Syd-staterne see vi Krigsskibene blive anvendte i en betydelig Udstrækning, ikke alene til Blocade, til at tage og ødelægge Handelsskibe og til at slaaes med de fjendtlige Skibe, men tillige til at forcere Floder, erobre Kystbatterier og i en meget væsentlig Grad til at støtte Hæren og bringe den Seir. Sydstaterne benyttede Krigsskibe deels til at angribe Blocadeskibene, deels til Forsvar af Havne og Floder og endelig til ved enkelte hurtige Dampskibe at bibringe Nordstaternes Handelsflaade et betydeligt Tab.

I den amerikanske Krig saae vi, at begge Parter lige fra Begyndelsen og til Slutningen af Krigen lagde særdeles Vægt paa Anskaffelsen af Krigsskibe og Søkrigsmateriel, hvilke ogsaa under hele Krigen spillede en betydelig Rolle.

Endskjøndt Rusland havde anvendt nogle Ramstedtske Miner i den finske Bugt, og Frankrig nogle pansrede Flydebatterier i det asovske Hav under Krim-

krigen, saa maa man dog indrømme, at Brugen af Panderskibe og Torpedoer først har faaet Betydning ved den udstrakte Anvendelse, Amerikanerne gjorde af disse Krigsmaskiner, og den Udvikling, som disse fik under den langvarige amerikanske Borgerkrig. Tillige maa bemærkes, at Vædderangreb, skjøndt ikke ukjendt under den tidligere anvendte Krigsføring tilsøes, dog ved Panderskibene og de Former, Amerikanerne gave disse Skibe, indtraadte i et nyt Stadium som et stærkt Angrebsmiddel.

Den amerikanske Krig har saaledes bragt en fuldstændig Omvæltning ind i Søforsvaret, idet nemlig de store Factorer: Pandser, det derved fremkomne svære Artilleri, Vædder og Torpedoer ere og maae være af indgribende Betydning for al Skibsconstruction, Søtaktik, Søkrigsføring og i det Hele for Alt, Søforsvaret vedkommende.

I Krigen 1864 imellem Østerrig og Preussen paa den ene Side og Danmark paa den anden var Danmarks Flaade næsten af samme Størrelse som Østerrigs, men endeel mindre end begge de fjendtlige Landes til sammen. De preussiske Havne bleve blokerede, Preussens Handel i høi Grad lammet, vi havde uhindret Forbindelse imellem Landsdelene, Flaaden støttede Hæren paa flere Steder og muliggjorde Tilbagetoget fra Als, medens vor Handel saa godt som intet Afbræk led.

Vi see ogsaa heraf, at Flaaden var en vigtig Bestanddeel af Forsvarsvæsenet.

I Krigen mellem Preussen og Italien paa den ene Side og Østerrig paa den anden var den italienske Flaade den østerrigske betydelig overlegen. Søforsvarets Standpunct var: Pandseret indført, dog ikke for hele Flaaden; Størstedelen af Panderskibene indrettede til Vædderangreb, enkelte særlige Vædderskibe byggede; Torpedovæsenet ikke tilstrækkelig udviklet.

Ved Lissa saae vi, at den mindre, men vel øvede og disciplinerede samt godt førte østerrigske Flaade slog den større og stærkere italienske Flaade og derved tilintetgjorde de store Forhaabninger, Italien havde sat til sin Flaade.

Havde den italienske Flaade seiret over og tildeels ødelagt den østerrigske, kunde Italien have landsat en Hær næsten paa et hvilket-somhelst Punct af Østerrigs Kyststrækning langs det adriatiske Hav i Ryggen paa den østerrigske Hær og saaledes væsentlig bidraget til Krigens Udfald. Som det nu skeete, viste den østerrigske Flaade sin Betydning som Deel af det østerrigske Forsvarsvæsen, og, endskjøndt det heldige Udfald hovedsagelig maa tilskrives de østerrigske Chefers, særlig den Høistcommanderendes Dygtighed, saa ligger det ikke fjernt at antage, at Nutidens Krigsskibe, Panderskibene, og den dermed forandrede Søtaktik giver den mindre Flaade eller det mindre Antal Skibe en bedre Chance ligeoverfor et større Antal end tidligere.

Vi komme nu til den sidst førte Krig imellem de to Stormagter Frankrig og Preussen. Af disse havde Frankrig en af Verdens største og bedst udrustede Pandserflaader i Forbindelse med den bedst indrettede Transportflaade, der existerer, medens Preussen var saa underlegen tilføes, at dets vigtigste Bestræbelser ved Krigens Udbrud gik ud paa at samle Flaaden paa det sikreste Sted. Men Torpedosagen var bleven fire Aar ældre end under Krigen i 1866 og var netop kommen paa det Punct, at den blev anset for en nødvendig Deel af ethvert Søværn, hvorfor ogsaa Preussen havde saagodtsom alle sine vigtigste Havne forsvarede ved Torpedoer.

Vi ville aldeles ikke indlade os paa at give nogen-somhelst Kritik over den franske Flaades Virksomhed under Krigen, vi ville end ikke omtale de forskjellige herom nævnte saavel politiske som militaire Grunde,

der kunne have været medvirkende Aarsager til det forholdsviis ringe Udbytte, Frankrig under denne Krig havde af sin overlegne Flaade, men blot paapege, hvad man kan ansee for Facta. Ved Krigens Udbrud krøb alle preussiske Handelsskibe saavidt muligt og saa hurtigt som muligt i Havn — det var vel Virkningen af den franske Flaades Existens, ikke af dens Virksomhed, men den Gavn gjorde dog Flaaden. Det var ikke Flaadens Feil, at Forholdene stillede sig saa uheldigt for Frankrig, at det intet Armeecorps kunde sende ad Søveien ind i Fjendens Land. Men, hvorledes vilde den Krig have seet ud, naar Frankrig ingen Flaade havde havt, men derimod Preussen havde havt en saadan? I saa Tilfælde havde Frankrig været afskaaret fra Algier, England og Amerika, havde ingen Vaaben kunnet faae og ingen Armeer kunnet danne. Er det da formeget at sige, at Frankrigs Flaade, endskjøndt den ikke var udrustet, da Krigen begyndte, og den i det Hele taget i den Krig virkede under høist ugunstige Forhold, dog havde en væsentlig Deel i, at Frankrig holdt saa længe ud?

De preussiske passive Torpedoer vare virksomme Forsvarsmidler; men den preussiske Flaade gjorde ikke Fjenden nogen directe Skade under Krigen. Dette er en Selvfølge; den var ikke stærk nok til at slaae den franske Flaade og ødelægge den franske Handel, og, da Preussens Kyster ikke bleve angrebne af den franske Flaade, havde den ingen Grund til at søge Kamp med en overlegen Fjende. Det havde maaskee stillet sig anderledes, hvis Frankrig havde forsøgt paa at sende en Armeer til søes til Tydsklands Kyster eller var traadt activt op med sin Flaade.

Vi see saaledes, at selv i den heromtalte Krig imellem to Stormagter tillands have deres i Styrke saa høist forskjellige Søværn havt temmelig stor Betydning; men vi see tillige, at saaledes, som Krigen blev ført,

var af Preussens Søforsvar den ubevægelige Deel den virksomme, medens den bevægelige Deel var uvirksom.

Af dette korte Overblik synes Flaadernes Betydning som en nødvendig Deel af Forsvarsvæsenet at fremgaae, baade for Lande med lille Kyststrækning og for store Lande, som, efter at Fjenden er trængt ind i Landet paa een Kant, paa Grund af deres Størrelse ere istand til at samle Hære paa en anden Kant af Landet; hvor- meget mere maae da ikke Flaader have Betydning for et lille Land som Danmark med dets eiendommelige geographiske Forhold og store Kyststrækning.

Vi ville dernæst søge at give et lille Bidrag til at paavise, at vi, skjøndt vi ikke kunne bygge de største, kraftigste og følgelig kostbareste Krigsskibe, dog, naar Eftertrykket lægges paa de rette Steder, og vi ville vise Resignation navnlig i en enkelt Retning, ere istand til at skaffe os effective og kraftige Krigsskibe, hvilke ere og altid ville vedblive at være en vigtig Bestanddeel af ethvert Lands Søværn.

Det være os tilladt at indskyde en Bemærkning om Ordet »Søværn«.

I den saakaldte Forsvarscommission blev der udarbejdet en Flaadeplan, som blev lagt til Grund for Commissionens Forslag, betræffende saavel Personel som Materiel. Denne Flaadeplan har saavidt os bekjendt ikke Lovkraft; men den er benyttet til forskjellige Tider saavel af Regjeringen som af Medlemmer af Rigsdagen ved Behandlingen af Bevillinger til Flaadens Materiel navnlig Nybygninger, ligesom den ogsaa spillede en Rolle ved Behandlingen af Loven om Søværnets Ordning. Det er saa tiltalende for et længere Tidsrum at have en Plan, hvorefter man bygger, det er et bestemt Maal, man har sat sig, det seer saa fornuftigt og rigtigt ud, og det synes ligeledes at være oekonomisk saavel med Hensyn til Anskaffelser af Materiale som med Hensyn til Arbejdets jævne Drift. Der er imidlertid en meget

væsentlig Feil ved en Flaadeplan nuomstunder. Det er nemlig ligefrem umuligt at følge den, naar Udviklingen er saa rask fremadskridende som nu, og selve Vaabenet er saa store Forandringer underkastet.

Men hvilke Skibe skal man da bygge? Naar man ingen Plan har lagt for Forsvaret og intet bestemt Maal har at stræbe efter, saa faaer man selvfølgelig aldeles ueensartede Skibe, hvis Nytte vil være mindre netop paa Grund af Forskjelligheden i Artilleri, Pandsertykkelse og navnlig Hastighed. Dette er ganske rigtigt. Nyttens af en Flaade af ueensartede Skibe er naturligviis mindre end en af eensartede, vel at mærke, naar de eensartede Skibe ere af nyeste Construction og i Besiddelse af de Egenskaber, som i det givne Øieblik maae ansees for de stærkeste; men en saadan Flaade er jo en Umulighed, og man vil ikke kunne opnaae at faae en eensartet Flaade uden tillige at faae en forældet, da det tager lang Tid at bygge den. Naar hertil føies, at intet Land, selv ikke det største og mægtigste, er istand til at bestemme, hvorledes Forholdene ville stille sig under en Krig, hvilke Fjender det faaer, og hvilke Stridskræfter det skal bekæmpe, saa synes det at være et Beviis paa, at det Stærkeste for Forsvaret netop er at opgive Eensartetheden og til enhver Tid bygge det Kraftigste, man er istand til at præstere i Øieblikket. Kun paa den Maade kan man gjøre sig Haab om, med Udsigt til et heldigt Resultat at møde fjendtlige Skibe af nyeste og bedste Slags.

Hvis vi have Ret i det her Fremførte, skulde man synes, at det var en let Sag at vide, hvad man til enhver Tid skal bygge — man giver Skibet det sværeste og bedste Pandser, den største Hastighed og det kraftigste Artilleri, og, naar man saa bygger ligesaa hurtigt som andre Nationer, kan man til enhver Tid møde Fjenden med ligesaa kraftige Skibe, som han er istand til at møde med. Det er desværre ikke saa. Det bliver

ligefuldt vanskeligt at bestemme, hvorledes Skibet skal være; thi det er meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, i et givet Øieblik at sige, hvad der er det sværeste og bedste Pandser, hvilken der er den største Hastighed, og hvilket der er det kraftigste Artilleri; der er desuden en Mængde andre Factorer, som faae en væsentlig Indflydelse paa Skibets Kampdygtighed, og som derfor maa tages særligt Hensyn til, som for Exempel Artilleriets Placering, Skibets Sødygtighed, dets Dreiningsevne, hvor stor Skive det byder Fjenden o. s. fr. Men foruden det her Nævnte vil der næsten overalt under forskellige Former vise sig locale Vanskeligheder, som ofte ere Hovedvanskeligheder. For Danmarks Vedkommende ere Hovedvanskelighederne: Pengespørgsmaalet og Farvandenens Beskaffenhed. Disse gjøre det umuligt for os at bygge det kraftigste Skib, som flyder paa Vandet, men den oven fremsførte Sætning bliver ligefuldt rigtig: »Man skal bygge det Kraftigste, man er istand til at præstere i Øieblikket« — naturligviis med tilbørligt Hensyn til de eksisterende Forhold.

Naar de her nævnte to Betingelser, hvilke iøvrigt begge ere svævende, ere afgjorte, kan man da saa indenfor en bestemt Pengesum og et givet største Dyb-gaaende med Sikkerhed vide, hvorledes det stærkeste Skib skal være? Nei! det kan man ikke! Er det vanskeligt, hvor denne Begrændsning ikke findes, saa er det endnu vanskeligere, hvor den findes. Saasnt man er begrændset, skal der slaaes af paa det ene eller det andet eller paa flere eller paa alle Hovedfactorerne, og det bliver da et Skjøn hos den, der har den afgjørende Stemme, hvorledes der bliver fordeelt imellem Artilleri, Maskine og Pandser. Det gjælder altsaa om at udfinde, hvilken af de Hovedfactorer, der have væsentlig Indflydelse paa Dyb-gaaende og Bekostning, vi bedst kunne slaae af paa.

For os er der tre væsentlige Momenter, som alle pege i samme Retning, og som, naar der tages tilbørligt Hensyn til dem, formeentlig ville lette Valget af det for os stærkeste Skib. Det første er, at vi, netop paa Grund af at vi ere smaa, kun kunne tænke paa at forsvare os ved vore egne Kyster, i vore egne Farvande. Dette faaer Betydning derved, at vi ikke skulle søge Fjenden, men at han søger os, og, skjøndt den gamle Sætning, at for at forsvare sig maa man angribe, ogsaa holder Stik i det her omtalte Tilfælde, saa maa det tillige erindres, at det er ved vore egne Kyster, hvor Fjenden har opsøgt os, at vi, for at forsvare Landet, skulle angribe ham, og i den Kamp vil stor Hastighed være den Factor, vi inden visse Grændser bedst kunne undvære. Thi for det Første ødelægger Hastigheden alene ikke nogen Fjende, for det Andet maa man for at opnaae en Fjenden overlegen Hastighed (og kun den kan der være Tale om, naar man ved dens Hjælp vil seire) offre saa betydeligt i Pandser, at der er Sandsynlighed for at blive uskadeliggjort, forinden man kommer til at drage Nytte af sin overlegne Hastighed, der under Kamp hovedsagelig vil vise sin store Betydning ved Vædderangreb, og for det Tredie kan det ikke nytte Landet noget, at Hastigheden sætter Skibet istand til at undgaae Fjenden, thi paa den Maade kan man jo ikke forsvare et angrebet Punct, og det nyttede endelig heller ikke noget, at det enkelte Skib løb bort fra Fjenden; thi, bliver den danske Flaade angrebet i vore egne Farvande og slaet, da vilde et saadant Skib ingen stor Nytte kunne gjøre mere, hvorimod det ved at blive og slaes dog kunde have hjulpet sine Kammerater og tilføiet Fjenden Skade.

Det andet Moment er, at vi med vore smaa Midler, som gjøre, at vi bygge meget langsommere end andre Lande, aldrig ville kunne gjøre Regning paa, naar et Skib er færdigt, at have opnaaet den yderste Grændse af nogen af Hovedfactorerne — altsaa heller ikke i

Hastighed — idet Udviklingen er saa stærk, at de fire Aar, vi i Reglen bruge for at bygge et Krigsskib, ville bevirke, at vi ikke, selv om det var paatænkt, da Tegningen til Skibet blev gjort, ville kunne bringe det til at blive andre Nationers Skibe overlegent hverken i Artilleri, Pandserlykkelse eller Hastighed. Naar det her Udtalte betragtes i Forbindelse med det nærmest Foregaaende, ansee vi det ligeledes for et Beviis for, at vi ikke paa Pandserets Bekostning maae eftertrachte en altfor stor Maskinkraft.

Det tredie Moment er Anvendelsen af Torpedoen. Torpedoen er Krigsskibets farligste Fjende, ikke alene den passive (stilleliggende), der udgjor en væsentlig Deel af det ubevægelige Søværn til Forsvar af Havne, Floder og i det Hele taget af Puncter, der ere særlig udsatte for Angreb fra Søen, men i fuld saa stor Grad den active (bevægelige). Den Betydning, som den active Torpedo har for Kampen paa Søen, er i sig selv indlysende og trænger ikke til noget Beviis; men vil man søge Beviis derfor, da foreligger der to indirecte, som forekomme os meget vægtige, navnlig til at bevise dette Vaabens Betydning for de mindre Flaader, nemlig: 1) at det var England, som for $\frac{3}{4}$ Aarhundrede siden forhindrede den berømte Fulton i at bringe noget ud af sin Torpedoopfindelse; 2) at det er de smaa Mariner, der i Nutiden arbeide paa at udvikle dette for Søværnet saa vigtige Vaaben.

Naar vi antage alle Flaadens Pandserkibe bevæbnede med saavel elektriske Stødminer som med Harveys Torpedoen, saa vil dette ved sin ødelæggende Virkning saa kraftige Vaaben under en Kamp, hvor vi skulle forsvare et bestemt Punct, og følgelig blive angrebne, i en væsentlig Grad formindske den Fordeel, de fjendtlige Skibes overlegne Fart vilde være for dem, og vi tage derfor ikke i Betænkning at udtale, at Anbringelsen af active Torpedoen paa Krigsskibene formeentlig vil be-

virke, at vi, hvor gavnlig den store Hastighed end er, og ikke mindst for at faae den største Nyttevirkning netop af Torpedoerne, ikke behøve at eftertragte nogen overmaade stor Maskinkraft.

Man maa ikke troe, at vi ikke lægge stor Vægt paa Hurtighed for Krigsskibet; men det er givet, at vi, naar vi ville bygge det kraftigste Skib, som de eksisterende Forhold tilstede, nødvendigviis maae begynde med at give Afkald paa væsentlige Dele af de Kræfter, hvorved Krigsskibet bliver kraftigt, og vi troe, at saaledes, som Forholdene stille sig i Øieblikket, er den store Maskinkraft det, vi bedst kunne undvære i Kampens Øieblik, vi troe, at et Skib med svært og vel placeret Artilleri, active Torpedoer, Spore 6 à 7 Fod under Vandlinien, indenfor rimelige Grændser skudfast Pandser og henved 11 Miles Fart er et Batailleskib, der paa Grund af sin Størrelse og sit Dybgaaende vil kunne blive tilstrækkelig søgaaende for alle vore Farvande og tilstrækkelig roligt som Underlag for de svære Kanoner, et Skib, der, skjøndt ingenlunde lille efter den Maalestok, vi pleie at benytte, og ingenlunde billigt efter vore smaa Forhold, dog ikke er større eller kostbarere, end at vi kunne magte det. Et saadant Skib vil være vel skikket til Forsvar i vore Farvande og vil kunne bringe Fjenden mere Skade og holde længere ud i Kampen end et Skib med meget større Hastighed, Spore og svagt Pandser.

Lidt mere om Signalsagen.

Af —r —n.

Uagtet der i det af Ingenieurpremierlieutenant Sommerfeldt i Tidsskriftets 5te Hefte fremkomne Indlæg om Signalsagen kun var saare lidt, hvori man kunde være enig med den ærede Forfatter, og uagtet han indirecte opfordrede til Indsigelse ved at fremsætte det Haab, at hans Anskuelser vilde kunne tiltrædes af alle Læsere, saa er der dog i det paafølgende Hefte af Tidsskriftet ikke fremkommet noget imod hans Paastande rettet Indlæg. Da det imidlertid kunde være en farlig Indrømmelse at lade dem henstaae uimodsagte, skulle vi her forsøge paa at imødegaae dem.

Hr. Prmltnt. S. begynder med at udvikle, at den Tid heldigviis er forbi, da Flaaden var Et og Hæren et Andet. Vi maae tilstaae, at denne nye Opdagelse har forbauset os meget, thi vel er det ligesaa vist som glædeligt, at disse to Dele af det fælles Værn «ikke betragte hinanden med næsten fjendtlige Øine», men derfra og til at slaae dem fuldstændig sammen er der dog et stort Spring, ja saa stort, at vi haabe, det vil tage lang Tid, inden det bliver gjort. Vi maae tværtimod fremhæve, at Hær og Flaade fuldtvel og i lige Grad kunne bidrage deres til Landets Forsvar, uden at de dog derfor ophøre

at være, hver for sig, selvstændige Statsinstitutioner, og at det vilde være farligt og hemmende for begge Værns Udvikling at lade enten Hæren gaae op som en Underafdeling i Flaaden, eller omvendt. Og skulde det, at de begge medvirkede til Landets Forsvar, hidføre, at de smeltede sammen til eet Værn, saa maatte jo Alt, hvad der deeltog i Krigen — Jernbaner, private Dampskibe o. L. — gaae op i Hæren, og man kunde da med samme Berettigelse »haabe«, at den Tid snart maatte være forbi, da Hæren var Et og Jernbanerne eller det forenede Dampskibsselskab et Andet. Vi mene tværtimod, at det kan have farlige Følger at ville smelte altfor Meget sammen; thi, jo selvstændigere et Corps, et Vaaben eller et heelt Værn er stillet, jo fyldigere og friskere udvikles det ogsaa. Heldigviis er da for selve Hæren den Tid endnu ikke forbi, da Fodfolket var Et, Rytteriet et Andet, Artilleriet et Tredie o. s. v., og det er fuldt berettiget, at selv disse Vaaben vaage over, »at Ingen gjør Indgrib i deres velforstaaede Rettigheder«, thi disse Rettigheder er kun en Følge af, at der maa være Orden i Statsmaskineriet, og at, naar hver enkelt lille Tand ikke griber ind paa rette Sted og kun der, saa gaaer hele Tandhjulet ikke, som det skulde. Men, naar vi indrømme hvert enkelt Vaaben en saadan Berettigelse, hvor meget mere maa man da ikke indrømme, at Hæren er Et og Flaaden et Andet. For begge disse Værn ere Udvikling, Virkekreds, Kampmaade, Materiel o. s. v. saa grundforskjellige, at Landet er bedst tjent med, at hvert Værn bevarer sin Selvstændighed.

Hvor man har forsøgt at sammensmelte, har det ogsaa snart viist sig, at det factisk kun kunde skee paa Papiret. Vi behøve blot at nævne det »for Hæren og Flaaden fælles Lægecorps«, thi det eneste Fælles her er Stabslægen og saa Navnet, medens det iøvrigt har viist sig, at man for at uddanne Skibslæger gjorde bedst i at sende dem tilsøes, hvad der ogsaa skulde synes rimeligt nok.

Ligesaalidt holder den Paastand Stik, at den Tid i Hovedsagen er forbi, da hver Part kan gaae ud og søge sine Laurbær for sig, thi man kan nu ikke mere end tidligere forlange, at Skibene skulle løbe op ad Aaer og Gadekjær, eller Soldaterne vade ud i Søen og slaaes der. Naturligviis kan der tænkes det Tilfælde, at Flaaden under en Landtræfning eller under fortsatte Operationer kan hjælpe Hæren ved at støtte dens Flanke, saaledes som det ogsaa er skeet i begge de slesvigske Krige, som uden Flaaden slet ikke havde kunnet være førte, medens jo til Gjengjæld Hærens Søbefæstninger maaskee kunne komme til at støtte Flaaden under en Kamp udenfor Kjøbenhavn. Men det førstnævnte af disse Tilfælde vil netop mere og mere blive en Undtagelse, jo mere Sandsynlighed der bliver for, at vi paa Søen ville faae en mægtig Fjende at bekæmpe. Thi Landet forsvares bedst, for ikke at sige kun, ved at holde Fjenden saa langt borte fra Kysterne som muligt, og altsaa ved at opsøge ham i rum Sø, hvis en Flaade er stærk nok dertil, eller, hvis ikke, da ved at søge at overrumple enkelte af Fjendens Delinger og bringe Forstyrrelse i hans Transporter. Prmltn. S. fremhæver, at vi altid kun ville spille en defensiv Rolle, eller med andre Ord, at det vil blive Fjenden, der angriber. Angrebet vil da vel skee som en Landgang; men hvor vil denne finde Sted? Dertil kunne vi svare: hvorsomhelst Fjenden finder for godt paa Sjælland, Fyen, Lolland, Falster eller Møen, og altsaa netop undtagen indenfor Skudvidde af Søforterne ved Kjøbenhavn. Hæren kan nu ikke være spredt mere, end at den hurtig kan samles, medens sagtens Ingen vil paastaae, at Flaaden skal samles saa nær Hæren som muligt for at dække den, thi Flaaden er ikke til for at forsvare Hæren, men for at forsvare Landet. Derfor er det nødvendigt, at Flaaden, saalænge den kan, holder sig i Nærheden af de Kyster, hvorfra Angrebet, Landgangsforetagendet, skal udgaae, thi kun

derved vil den kunne forhindre dette saa tidligt som muligt. Lykkes det ikke, slipper Fjenden forbi eller kommer ad en anden Vei, da maa Flaaden ved hurtige Krydsere underrettes herom, og der er da endnu nogen Sandsynlighed for, at Flaaden, deels ved Krydserne, deels ved Semaphorerne iland kan faae at vide, hvor Fjenden gaar hen, og saaledes kan komme tidsnok til at forstyrre Landgangen. Selv om Flaaden er for svag til at indtage den her antydede fremskudte Stilling, vil den være henviist til de Puncter af vore Farvande, hvorover Fjenden af Forholdene ledes til at søge os: det bliver altsaa i hvert Fald Farvandene og ikke Hæren, der bestemmer dens Stilling. Jo svagere Flaaden er, jo mere bevægelig maa den være, kun derved kan den stoppe Fjenden paa Veien til vore Kyster. Hæren kan derimod umulig bevæge sig med den nødvendige Hurtighed, og man kan derfor ikke opstille den Fordring til Hæren, at den skulde kunne forhindre en Landgang. Heller ikke her er der saaledes megen Sandsynlighed for, at Hær og Flaade ville komme til at kæmpe ved hinandens Side; thi, hvorledes Forholdene end stille sig, vil det være nødvendigt at samle næsten hele Flaadens Styrke for at virke mod Fjendens Flaade.

Det lyder ganske vist smukt at tale om Enighed mellem Hær og Flaade, det er et af disse Stikord, der næsten ere komne i Folkemunde, men som ikke kunne taale en nærmere Betragtning. Naar Dele af Hær og Flaade skulle til at virke activt sammen under en Krig, da skal man ikke behøve at tale om Enighed; thi enige om at bekæmpe den fælles Fjende maae jo dog Alle være — Soldat, Matros, Borger, Bonde o. s. v. Det, man har Brug for, er Commando. Den, der har Befalingen, skal dog virkelig ikke behøve at spørge, om hans Undergivne ere enige med ham; han giver blot sine Ordre, og de adlydes.

At Prmltnt. S. imidlertid neppe er saa ganske enig med sig selv om, at Hær og Flaade nu ere Eet, viser sig ved, at han siger, at hver Part for sig maa følge den Retning, hvori den anden Part slaaer ind, og Hr. Prmltnten. er endog tilfreds med at faae en nogenlunde god Overeensstemmelse bragt tilveie. Dette er efter vor Mening aldeles ikke tilstrækkeligt, thi, hvor Talen er om et Signalsystem, maa der være den fuldstændigste Overeensstemmelse; en saadan maa og kan frembringes, og hvorledes dette kan skee, skulle vi strax vise.

Naar vi nu først tage de Signaleringsmaader for, som hvert Værn besidder, da finde vi, at Hæren har sin Feltelegraph, og den bør dog ikke opgives for at skaffe en fælles Signaleringsmaade tilveie. Ligesaa lidt kan og bør Flaaden, hvis Signaleringsmaade med Flagstillinger og Ordbøger er saa fuldkommen som nogen anden Marines, opgive denne sin hurtige Signaleringsmaade, blot fordi der undtagelsesviis kan være Tale om at modtage et Signal fra Land. Thi, naar man paa Flaaden eller paa et enkelt Skib vil indhente Underretning og altsaa selv signalere, vil man altid søge til den nærmeste Semaphor, hvor Flag og Ordbøger haves ligesaa fuldstændig som ombord, ikke at tale om Seng og Mad, som endog kan haves meget bedre end ombord. Vi forudsætte naturligviis, som af Prmltnt. S. Bojesen er fremsat i hans Artikel i dette Tidsskrift om »Forsvaret og Forbindelsesmidlerne«, at hver Semaphor ved en Ledning er dragen ind i Statens Telegraphnet.

Hvis nu hele Hæren eller en større Hærdeling tog Plads ved Søen, vilde det dog, med de Pjælpemidler, der staae til Hærens Raadighed, være let at reise en interimistisk Signalmast, hvor altsaa atter Flagstillinger og Ordbøger vilde være den naturligste, hurtigste og fyldigste Signaleringsmaade, og det bliver altsaa kun for

enkelte, mindre Delinger, at der skulde findes en anden Maade at signalere paa, uden at man dog derfor skulde behøve at tage »et System, der kunde improviseres, og som ikke fordrede skrevne Hjælpemidler«.

Ved nærmere at betragte dette, kommer da Prmltnt. S. atter til den Erkjendelse, at Flaaden ikke kan følge Hæren, da denne ikke kan have saa gode Apparater, som man har tilsøes. Istedetfor nu, hvad der var det rimeligste, at nævne, hvilke Apparater Hæren da kan stille op, foreslaaer Hr. Prmltnten. endeel nye Signaleringsmaader for Flaaden; men, da alle disse Maader allerede anvendes, er der ikke vundet meget herved. Det første af Prmltnt. S. foreslaaede Apparat, en Kugle, bruges af alle Mariner som Signal for at betegne, hvor megen Fart man gaaer med, eller om man er stoppet, hvilket vises netop ved Kuglens forskjellige Stillinger og er et i Escadre vigtigt Signal, som man altid maa være beredt paa at kunne give i et Nu. Det næste Signalapparat er Dampbiben; men denne bruges ombord til de meget vigtige Taageveirssignaler, der ere indførte ved Overenskomst mellem saagodtsom alle søfarende Nationer, og det gaaer derfor ikke an at bruge dette Signal til noget Andet. Og selv om man maaskee kunde bruge det i klart Veir, hvor det ikke kunde misforstaaes af andre Skibe, saa forekommer det os dog at være en mindre heldig Omstændighed, at man stedse skal have Dampen oppe ombord, hvilket dog ikke altid kan være Tilfældet.

Med Hensyn til den sidste Signaleringsmaade, nemlig Intervalsystemet, da skulle vi hertil bemærke, at det i lang Tid har været benyttet i Flaaden til Natsignaler; men at man nu har søgt at komme bort fra det, fordi det er baade vanskeligt og langsomt at benytte og tilmed kræver en betydelig Øvelse. Der vilde desuden hertil fordres, at der ved hver enkelt mindre Afdeling fandtes et Secunduhr, hvis den skulde kunne signalere eller forstaae

Signalerne, og, hvis der samtidig kæmpes iland, vil det ikke være let at skjelne, hvilke af Skuddene der ere Signalskud.

Men selve den Forudsætning, hvorfra Prmltnt. S. bestandig gaaer ud, er urigtig. Den ærede Forf. taler stadig om Flaadens Signaleringsmidler og Maader i den Tro, at det er denne, der skal signalere til Hæren, medens netop det Omvendte hyppigst vil blive Tilfældet. Hæren kan nemlig ikke assistere Flaaden, som altid, naar den skal virke eller kæmpe, maa stole paa sig selv. De Tilfælde, hvor der kan blive Tale om en fælles Optræden, altsaa ogsaa om Signaler, indtræde, naar Hæren under en Kamp eller under andre Forhold skal have Assistance af Flaaden, og det er derfor navnlig fra Land, at man skal skaffe sig et Signalsystem, idet man fra Skibene let vil kunne signalere. Skal man da have en fyldig og paa samme Tid hurtig Signaleringsmaade, maa det nødvendigviis blive Flagsystemet, man vil benytte, og der maa derfor dannes et let Signaltrain, hvor Flagene kunne have i en let lille Kasse paa en Een-spændervogn, medens Ordbogen maa være trykt i et lille Lommeformat. Kommer nu en større Hærdeling ned til Kysten eller støtter sin Flanke til denne, vil der med Lethed i et Øieblik kunne reises en Stang, som er høi nok, til at man kan heise et Par Flag paa den, eller ogsaa kan man sauge de Grene af et Træ, der genere Udsigten, og Semaphoren er saaledes dannet i et Øieblik. Hver Delingsfører maa kunne have den lille Lommesignalbog hos sig.

Paa Søforterne og andre eventuelle Strandbatterier vil det jo være en Selvfølge, at faste Semaphorer opstilles.

Den betydningsfuldeste Deel af Signalsagen synes at være afgjort hermed. Der staaer nu tilbage at undersøge, hvorledes mindre Afdelinger, der af en eller anden

Grund, enten paa Tilbagetog eller afskaarne, komme ned til Kysten, skulle forholde sig.

Ogsaa i dette Tilfælde er det næsten altid, saaledes som vi ovenfor have viist, Hærdelingerne, der ville komme til at signalere til Skibene om Hjælp, og som oftest vil dette vel ogsaa omtrent være det eneste Signal, som der kan være Brug for. Imidlertid vil der med Lethed kunne indrettes andre Signaler med de Midler, som altid haves til Raadighed, nemlig et hvidt og et mørkt Flag. Ved hvidt Flag forstaae vi en Skjorte, et Lommetørklæde eller deslige, ved mørkt Flag en Frakke eller et Par mørke Beenklæder. Fæstes disse Gjenstande paa en Green eller et Gevær, kunne de let holdes saa høit i Veiret, at de tydelig kunne sees paa Afstand. Blot med en hvid og en mørk Gjenstand kan man faae tilstrækkelig mange Combinationer til at kunne give alle de Signaler, der behøves. Vi fastholde stadig, at en Ordsamling er hurtigere signaleret og sikkrere forstaaet end en Bogstavtelegraphering, og i de her nævnte Tilfælde, hvor Fjenden maaskee er lige i Hælene, kunne Minuterne blive kostbare.

For lidt nøiere at betegne, hvorledes vi tænke os de nævnte Gjenstande benyttede, hidsætte vi nogle Exempler.

Nr. 1. Lyst Flag: Jeg begjerer at blive bjerget ombord.

Nr. 2. Mørkt Flag: Jeg har forstaaet Signalet.

Nr. 3. Lyst Flag og derunder

mørkt Flåg: Fjenden er i Nærheden.

Nr. 4. Mørkt Flag og derunder

lyst Flag: Jeg har ingen Ordbog hos mig.

Nr. 5. Lyst Flag og derunder

lyst Flag: Jeg kan ikke gaae i den signalerede Retning.

Nr. 6. Mørkt Flag og derunder

mørkt Flag: Jeg begjærer væbnet
Assistance.

Ombord ville da Svarene, forudsat, at Signal Nr. 4 ikke gives, kunne besvares med de almindelige Flagstillinger. Gives Signal Nr. 4, maa man ogsaa ombord kunne benytte sig af et lyst og et mørkt Flag til de enkelte Signaler, der behøves.

Som Exempel nævnes:

Nr. 1. Lyst Flag: Hjælpen afgaaer.

Nr. 2. Mørkt Flag: Jeg har forstaaet Signalet.

Nr. 3. Lyst og derunder

mørkt Flag: Det er mig umuligt at sende
Hjælp.

Nr. 4. Mørkt og derunder

lyst Flag: Hvormange Mand skal jeg tage
ombord?

Nr. 5. To lyse Flag: Gaa langs Kysten i den Retning, i hvilken De seer, at jeg bevæger mig, eller hvor de udsendte Fartøier roe hen imod, indtil De seer, at Fartøierne søge ind mod Land.

Det røde Flag (Krudtflaget) heist paa Krydstoppen kan da betyde: »Jeg signalerer til Land«, hvis andre Skibe ere i Nærheden.

Som Svar paa Signal Nr. 4, om hvormange Mand der skal tages ombord, kan man stille saamange Mand op ved Stranden, (med 1 Favns Mellemlum), som der er Hundreder i Afdelingen. Vises samtidigt lyst Flag, multipliceres med 2, vises mørkt Flag, multipliceres med 3.

Alle disse Signaler kunne med Lethed nedskrives i en Lommebog, saaledes at enhver Officeer og Oversergent vil kunne lade dem gjøre og aflæse Svarene. Midlerne ere simple og hurtige at skaffe tilveie, og selve

Signaleringsmaaden er adskillig lettere end Bogstavsystemet, der dels kræver øvede Folk, dels skal gøres efter Hukommelsen. Og man maa vel erindre, at den, der skal signalere, som oftest befinder sig under saa kritiske Omstændigheder, at det er meget tilgiveligt, om Sindet er i en saadan Spænding, at Hukommelsen kan slaae feil. Ganske vist kan man med Bogstavsystemet gjøre alle mulige Signaler; men de her nævnte Signaler ere under saagodtsom alle Forhold tilstrækkelige for den lille Afdeling, som ingen Semaphor kan reise.

Paa nærmere Hold kunde maaskee Hornsignaler bruges. Der er dog herved den Ulempe, at disse Signaler kunne give Anledning til Misforstaaelse iland, naar andre Tropper befinde sig i Nærheden; men denne Ulempe kunde hæves ved at have et Hornsignal, som betød: »Jeg signalerer«. Dette Signal maatte da blæses 1 Gang, før Signaleringen begyndte, og 2 Gange, naar Signaleringen var endt.

De vanskeligste Omstændigheder for en mindre, forsprængt Afdeling at signalere under ville imidlertid være om Natten eller i Taage. Ved de større Hær-afdelinger ville de farvede Blus være det, der rimeligst frembyder sig for Tanken som Natsignaler, da de jo, saaledes som de nu ere udviklede, fuldstændig kunne erstatte Flagene. I Taageveir kan kun Lydsignaler bruges, og i dette ene Tilfælde kan man derfor ikke bryde med det iøvrigt forældede Intervalsystem.

Men den mindre Afdeling har naturligviis ikke farvede Blus hos sig til Natsignaler. Imidlertid vil man dog let kunne finde Midler til at give de samme Signaler, som om Dagen gøres ved et lyst og et mørkt Flag.

Paa et Sted ved Stranden, synligt ud over Søen, men saavidt muligt skjult mod Land, tændes et Baal. Naar Signaleringen skal begynde, skjules Baalet af til-

strækkeligt Mandskab i flere Geledder, holdende Kapper eller andet foran sig, og, naar Lanterne er viist ombord til Tegn paa, at man er rede til at begynde Signaleringen, vises Baalet i kortere eller længere Tid, hvilket kan skee ved at lade Mandskabet træde fra Baalet og enten strax træde til igjen, eller lade en god Minut hengaae, inden Baalet atter skjules.

Naar nu et kort Baal betegner et lyst Flag og et langt Baal et mørkt Flag, kan man gjøre de samme Signaler som ovenfor nævnt. Som Svar paa Signal Nr. 4, om hvormange Mand der skal tages ombord, kan man vise et kort Baal saamange Gange, som der er Hundreder i Afdelingen. Vises derefter 1 langt Baal, multipliceres med 2; vises 2 lange Baal, multipliceres med 3.

Ombord gjøres Svartsignalerne med 2 Lanternegrupper, saaledes at 1 Gruppe betyder et kort, 2 Grupper et langt Baal. Naar der til hver Lanternegruppe benyttes 4 Lanterner, kunne de sees i en temmelig god Afstand, hvilket er af Vigtighed, da det jo ikke er rimeligt, at Afdelingen iland har Kikkert hos sig.

Hvad vi endnu have tilbage, er Taageveirs-Signaler for en mindre Afdeling, og dette er omtrent det Vanskeligste. Man kan naturligviis kun bruge Lydsignaler; men i mangfoldige Tilfælde vil det at lade høre fra sig næsten være eensbetydende med at blive tagen til Fange. Deels af denne Grund, deels fordi jo Afdelingen ikke kan see, hvor Skibene ere henne, og derfor ikke veed, om Signalering kan nytte, vil det være meget sjældent, at en saadan vil finde Sted i Taage. Skal der imidlertid signaleres, da kan hertil benyttes Geværskud. Et enkelt Skud kunde da være eensbetydende med lyst Flag, medens 5 à 6 Skud umiddelbart efter hinanden kunde sættes istedenfor det mørke Flag, og, naar Signalerne bleve gjorte ud over Søen ved Strandkanten, med Geværerne tæt nede ved Vandet, medens samtidig saa-

mange Folk som muligt stilledes tæt sammen indenfor de Signalerende, da vilde Lyden derved dæmpes ind mod Landet og bringes kraftigere ud over Søen. Inden Signaleringen begyndte, maatte et Par Skud skydes, og, saasnaar der ombord var svaret med 5 à 6 Skud umiddelbart efter hinanden, hvilket giver Signal Nr. 2: »Jeg har forstaaet Signalet«, kunde man begynde iland.

Som Svar paa Signal Nr. 4 fra ombord kan der for hvert Hundrede Mand gives 1 Skud, med omtrent $\frac{1}{2}$ Minut imellem hvert Skud. Skydes en Salve efter Signalet, multipliceres med 2; skydes 2 Salver, multipliceres med 3.

Det, vi ovenfor have udviklet, er altsaa i Korthed Følgende:

1) At det i de fleste Tilfælde vil blive Hæren, der kommer til at signalere til Flaaden eller til enkelte i Nærheden værende Skibe.

2) At Flaaden hverken kan eller bør opgive sit tilfredsstillende Signalsystem med Flag og Ordbøger.

3) At der ved hver større Hærdeling maa være et Signaltrain, bestaaende af en let Eenspændervogn med en Flagkasse og en lille Kasse med farvede Blus, idet vi forudsætte, at Signalstænger altid maae kunne skaffes tilveie — ved Hjælp af Vognstængerne og en Stage kunne de improviseres — og at hver Delingsfører maa kunne have en Lommeordbog hos sig.

4) At mindre, forsprængte Afdelinger kun ville have Brug for saa faa Signaler, at disse altid maae kunne gjøres med de Hjælpemidler, der staae til Raadighed, nemlig en hvid Gjenstand, en mørk Gjenstand, et Baal om Natten eller Geværskud i Taage.

5) At hver Officeer og Oversergent i sin Lommebog bør have disse faa Signaler opskrevne.

Vi kunne ikke slutte uden at udtale en Tak til Premierlieutenant Bojesen og Premierlieutenant Sommerfeldt, fordi de have bragt denne Sag paa Bane, og da begge de nævnte Herrer tilligemed andre af Hærens og Flaadens dygtige Kræfter ere sammentraadte i en Commission for at tage Spørgsmaalet under Behandling, see vi heri en Borgen for, at denne baade for Hær og Flaade saa vigtige Sag vil blive bragt til en for begge Værn tilfredsstillende Løsning.

Om Fyrskibe og Iissignaler.

Af Captain C. Jessen.

I dette Tidsskrifts 2det Hefte for indeværende Aargang findes en Artikel af en Skibsrheder: »Nogle Bemærkninger om Fyrskibenes Vinterstation«, hvori Forfatteren anker over den Maade, hvorpaa Marineministeriets Bekjendtgjørelse af 10de September 1866 »om Fyrskibenes Udeliggen om Vinteren« haandhæves, og derefter udtaler den Mening, at den brugte Fremgangsmaade er skadelig for Skibsfarten og farlig for selve Fyrskibene.

Medens næsten alle Foranstaltninger, der berøre almindelige Interesser, underkastes en omfattende Discussion, forinden de føres ud i det praktiske Liv, er det, saavidt os bekjendt, første Gang, den foreliggende Sag er bragt offentlig paa Bane *). Naar vi, efterat have haft nogen Leilighed til at gjøre os bekjendte med alle det omhandlede Spørgsmaal vedrørende Forhold, kunne ønske at fremsætte vore Anskuelser derom, hvilke vi troe i Hovedsagen falde sammen med den ovennævnte Forfatters, saa er det dog ingenlunde med nogen Følelse

*) Efter at denne Artikel var afsluttet, have vi i Dagbladet for 24de August d. A. Nr. 204 seet en Artikel »Fyrskibe og Fyrvæsen« undertegnet S., hvilken i Hovedsagen gaaer ud paa det Samme, som vi søge at forsvare.

F. A.

af, at den Erfaring og Kundskab, vi have erhvervet, skulde være tilstrækkelig til at løse et for Skibsfarten i Almindelighed saa vigtigt Spørgsmaal; men fornemmelig i Haab om, at mere Værdige efter os ville see sig opfordrede til at underkaste Sagen den grundige Drøftelse, den fortjener.

Det er en for Alle bekjendt Sag, at Fyrskibene i Kattegattets Østerrende tidligere bleve inddragne fra Stationerne d. 31te December og atter udlagdes d. 1ste Marts, forsaavidt Farvandene ved den Tid vare frie for Iis. I Modsætning hertil havde Fyrskibene »Læsø Rende« og »Drogden« Ordre til at holde deres Stationer, saalænge Iisforholdene tillade det. Paa Foranledning af et i Rigsdagen udtalt Ønske udvidedes denne Bestemmelse til ogsaa at gjælde Østerrendens Fyrskibe, og Bekjendtgørelse derom blev under 10de Sept. 1866 udstedt fra Marineministeriet. Vi have, siden den nye Bestemmelse traadte i Kraft, oplevet 5 Vintre, og der er saaledes nu høstet nogen Erfaring, hvormed man sættes istand til at bedømme, hvorvidt Foranstaltningen er til Nytte for Skibsfarten. Den første Vinter 1866—67 var en Iisvinter, i hvilken alle Fyrskibene maatte forlade Stationerne; i 1867—68 var kun »Læsø-Rende« i Havn; i 68—69 var Vinteren saa mild, at ingen Iis forekom, Seiladsen gik uhindret, og alle Fyrskibene holdt uafbrudt deres Stationer. I 69—70 bleve Fyrskibe og Skibsfart uforstyrrede til den første Uge af Februar Maaned, da Vinteren indtraadte med stormende Veir og derpaa følgende tiltagende Kulde, som medførte betydeligt Islæg, for hvilket Farvandene først henimod Midten af Marts, og Sundet først noget ind i April befriedes. I 70—71 indfandt Vinteren sig tidligere, idet Seiladsen alt fra de sidste Dage af December var standset; med en kortvarig Afbrydelse i Januar Maaned varede Iisperioden indtil henimod Midten af Marts og var vist den haardeste i lang Tid kjendte. I den første Halvdeel af Februar var Kulden saa streng,

at Kattegattet antages at have været opfyldt med Iis overalt; fra Skagen og jydsk Kyst mod Skagerak saaes i lang Tid ikke aabent Vand, og langs norske Kyst laa Isen indtil 5 Miil tilsøes.

Vort Klima medfører af og til saa milde Vintre, at ingen Iis forekommer, og at Seiladsen altsaa uhindret kan gaae sin Gang, saaledes som det i 1868—69 var Tilfældet. Ofte, vi troe i Regelen, indfinder den strenge Kulde med Iisdannelse sig først seent i Januar eller i Februar, og da det har viist sig, at Skibene uden Hensyn til Almanakken seile, indtil de standses af Iisforholdene, saa forekommer det os klart, at den i 1866 indførte Foranstaltning var gavnlig for Skibsfarten, som naturligviis i de lange Vinternætter i endnu høiere Grad end ellers trænger til den ved Fyrskibene tilveiebragte Belysning. Denne Anskuelse have vi ogsaa truffet hos alle de Skibsførere, vi ere komne i Berøring med.

Det staaer imidlertid efter vor Mening tilbage at tage under Overveielse, hvad Sagens Vigtighed vel kunde fortjene, om det ikke er muligt at slaae nogle Principer fast for Gjennemførelsen af det indførte System, saa at Skibsfarten har Noget at holde sig til og efter Tilstedeværelsen eller Ikketilstedeværelsen af Fyrskibene nogenlunde kan slutte sig til, om der er Chance for at kunne gennemseile Kattegattet og naae en af de nordlige Sundhavne. Gjennemførelsen vil i modsat Fald blive aldeles afhængig af den skiftende Bestyrelses og de endnu hyppigere skiftende underordnede Autoriteters personlige Anskuelse om Sagen, hvorved en forvirrende Tilstand skabes for Skibsfarten. (Noget Saadant antage vi ogsaa, at Forfatteren af den ovennævnte Tidsskriftsartikel har meent). Det maatte dernæst overveies, hvor meget af sit Materiel man skal risikere, og i hvilken Grad det skal risikeres, for at Skibsfarten i den Iisfrie Deel af Vinteren kan høste Nytte af Fyrskibene, idet det nemlig forekommer os urimeligt at risikere Mere

end nødvendigt, endelig, hvilke Midler der udkræves i Retning af Dampskibsassistance og af Reservemateriel for at kunne imødegaae mulige Forliis.

Hvad det første af de nysfremsatte Puncter angaaer, skulle vi udtale den Anskuelse, at det formeentligen ikke er umuligt at fastsætte en ganske almindelig Regel for, hvorledes Fyrskibene skulle inddrages fra Stationerne, naar Iisperioden indtræder. Til Forklaring af vor Mening herom forudskikkes nogle Bemærkninger om den gradvise Fremkomst af Isen i Farvandene og dennes Indflydelse paa Seiladsen, saaledes som disse Forhold efter rigtignok kun faa Aars Erfaring have fremstillet sig for os. Den strenge Vinterkulde indfinder sig som bekjendt med østlige Vinde \circ : alle Vinde fra Nord igjennem Øst til Syd. Det antages nu at have viist sig, at, hvad enten Vinteren kommer med NO lig eller med SO lig Vind, foregaaer Iisdannelsen sydfra. Østersøen er heelt omgiven med fast Land, der hurtigere afkøles; dens Vand, der er ferskere og lettere modtageligt for Kulden, har stadigt Løb nordud, og Søen afkøles paa Grund heraf med stadig indtrædende Frost gradviis sydfra; dersom Sneefog indtræffer, fremskyndes Afkølingen. Den saakaldte Tallerkeniis danner sig hist og her, og, naar dette Punct er naaet, behøves der kun en forholdsviis kort Tids stille eller roligt Veir med vedvarende Frost for at iislægge det Hele. Den nye spæde Iis skruer sammen til tykkere Flader, driver nordpaa og bidrager til at afkøle Vandet i Kattegattet. Det synes at have viist sig, at et Punct indtræder, hvor Sundet og Beltet ere saa belempede af Iis, at Seiladsen der er standset, men hvor Kattegattet endnu med Undtagelse af nogen Landiis, Iis i Havnene og i Fjordene er temmelig iisfrit. Imidlertid forekommer det os klart, at Seiladsen ved dette Tidspunct maa betragtes som standset. Kattegattet er hovedsagelig et Gjennemseilingsfarvand til Sundet, Beltterne og Østersøen; naar disse Udgame ere stoppede

og dets egne Fjordhavne desuden ere lukkede, have Skibene aldeles Intet i Kattegattet at gjøre, selv om dette endnu er frit eller kun ubetydelig belempret af Iis, hvilken Tilstand, hvis Kulden vedvarer, iøvrigt ikke vil være af lang Varighed. Dette Øieblik forekommer os at være det rette til at inddrage Kattegattets Fyrskibe, som da ikke gjøre mere Nytte ved deres Nærværelse paa Stationerne; man kan tværtimod sige, at de skade, fordi de ville forlede Skibene til at staae Kattegattet igjennem, og, da Sundhavnene ikke kunne naaes, bliver det en forgjeves Reise. Det forekommer os, at isærdeleshed Knobens Fyrskib efter Omstændighederne vil kunne vildlede eller advare, fordi Skibsførerne vist i Reglen gaae ud fra, at dette Fyrskib søger sin Vinterhavn i Helsingør, og de ville af dets Tilstedeværelse eller Ikke-tilstedeværelse, hvorom Ballon-Signalet paa Skagen allerede giver Oplysning, drage deres Slutning om, hvorvidt Helsingør er tilgængelig eller ikke. (Vi ville dog indrømme, at Trindelens Fyrskib undtagelsesviis kan gjøre Nytte ved at holde fast noget længere, fordi det afgiver Veiledning for de Skibe, som søge Gøteborg Skjærgaard, og eventuelt for den Fart, som forventelig kommer istand mellem Frederikshavn og Gøteborg). Det er Noget, der ved hver Vinters Indtrædelse gjentager sig, at en større eller mindre Flaade af Skibe et eller andet Sted i Nærheden af Kullen møder Isen og afskæres fra Sundet. Af denne Flaade lykkes det maaskee nogle Skibe at naae tilbage til Frederikshavn eller Gøteborg eller ud af Kattegattet igjen til Norge; disse ere de heldigste; men en stor Deel fanges i Isen, der hurtigt fremstaaer overalt, hvert Øieblik tiltagende i Styrke, og saadanne kunne i Uger og Maaneder drive omkring med Isen, udsatte for at komme i Proviantmangel, for at skæres af Isen, der ved denne Tid er meget skarp, for at skrues paa Land eller paa en af Kattegattets mange farlige Grunde og Øer. (I Vinteren 1870—71 forliste saaledes 4 store

Skibe og saavidt vides flere mindre i Isen). Enkelte Skibe endelig naae ved Hjælp af kraftige Bugseerdampskibe Helsingør, men kun imod uhyre Omkostninger. Naar en heel Flaade stadig hver Vinter kommer i denne kritiske Stilling, saa troe vi, at Aarsagen i Reglen maa tilskrives Skibsførernes Uvidenhed om Forholdene. De komme oversøisk fra, passere Skagen, hvor de intet Mistænkeligt iagttagte, hvor ingen Ballonsignaler for Fraværelse af Fyrskibene ere heiste, intet Iissignal er viist (efter den nuværende Ordning af sidstnævnte Signaler er det Tavlen for »Iis i Indgangen til Sundet«, der skulde advare; men denne Tavle har efterhaanden faaet Hævd paa først at blive viist, naar der bogstavelig ikke er aabent Vand at see fra Kronborg, saa at selv de kraftigste Dampskibe ikke kunne bane sig Vej). Skibene seile derfor trøstigt videre, uden at ane nogen Fare. Saavidt vi kjende Skibsførerne, ville de som Regel nødig vove sig ind i et Farvand, som de vide opfyldt med Iis, og det er ikke saa underligt; enhver Sømand gaaer freidig den Fare imøde, som han har Udsigt til at kunne bekæmpe; men Iis er han aldeles magtesløs imod. Er hans Skib engang inde-sluttet, kan han Intet udrette, men nødes til at give sig den ivold og drive med den, hvor den fører hen. Den Skibsfører, som ved Skagen faaer at vide, at der er Fare i saa Henseende, eller som ikke passerer nær nok til at observere Signalerne og paa sin Seilads i Kattegattet seer, at Fyrskibene og navnlig Knobens har forladt Station, og deraf slutter sig til, hvorledes Forholdene ere, han gaaer ikke videre, han stræber tilbage til Vinterhavnen Frederikshavn eller til Norge, og han gjør klogt heri. Det kan naturligviis ikke negtes, at det for et Skib, bestemt til Kjøbenhavn, er af ikke ringe Interesse at naae Helsingør; men for den store Masse af Skibe, bestemte længere sydpaa, er det for dem virkelig saa vigtigt, om de under Iisperioden ligge i Helsingør? en Havn, som det er høist tvivlsomt, om de selv med

stor Bekostning og med stor Risiko for at forlise Skib og Ladning kunne naae. Ville de ikke hellere, naar de vide, at der er Fare, søge til Norge? et ringe Tilbage-skridd i deres Reise, der kan indhentes ved nogle Dages Seilads, naar Isen atter bryder op.

Det er de i det Foregaaende beskrevne Farer for Skibsfarten, som vi troe, man for en stor Deel kan afvende ved itide at inddrage Fyrskibene fra Stationerne; idetmindste vil man, ved at fastslaae det som Regel, at Inddragelsen saavidt muligt skal skee, netop forinden de nordlige Sundhavne lukkes, og ved at bekjendtgjøre dette, efterhaanden vænne Skibsførerne til i eet eller flere Fyrskibes Fraværelse fra Station at see en Advarsel imod at staae Kattegattet igjennem.

Vi have i den ovenstaaende Fremstilling selvfølgelig kun tænkt paa Seilskibene, som endnu udgjøre den store Majoritet af Skibsfarten. Dampskibene have i deres større Bevægelighed o: Evne til at kunne bakke sig ud af Isen, deres Uafhængighed af Vindens Retning og af Stille o. s. v. saa store Resourcer til at klare sig ud af vanskelige Situationer, at der formeentligen ikke kan tages Hensyn til dem paa den øvrige Farts, Hovedfartens, Bekostning.

Vi skulle nu tillade os at betragte et andet dette stik modsat Princip for Fyrskibenes Inddragelse, hvilket man navnlig i de første Iisvintre efter 1866 tilsignede at gjøre gjældende, uden at man dog offentlig kundgjorde det. Det gaaer ud paa at lade Fyrskibene holde fast saa yderligt som muligt, aldeles uanseet, om Sund og Belter ere tilgængelige eller Kattegattet seilbart, naar der blot er nogenlunde aabent Vande paa de Steder, hvor Fyrskibene ligge. Dette Princip beroer paa følgende Raisonnement: »Vi lyse op for Eder, saalænge I ville seile; men det kommer os aldeles ikke ved, om I risikere Noget ved Eders Seilads, om I naae Havn, om I komme til at betale 6 à 8000 Rd. for Bug-

sering, eller om I gaae tilgrunde; Alt dette bliver Eders egen Sag, vi holde fast med Fyrskibene til det Yderste, for at I ikke skulle savne Belysning.«
Ihvorvel vi ikke kunne miskjende det Ridderlige og Opoffrende, der ligger i Gjennemførelsen af denne Tanke, ligesom vi bøie os for den Ufortrødenhed og praktiske Dygtighed, hvormed den af den daværende Fyr- og Vager-Inspecteur virkelig blev gennemført, saa forekommer dette Princip os dog ganske forkasteligt, fordi man ikke alene udsætter sine Mandskaber og sit eget Materiel i en utilbørlig Grad, men ogsaa fordi man, som vi troe ovenfor at have paaviist, gjør Skibsfarten en daarlig Tjeneste dermed. Ved en for vidt dreven Iver og Udholdenhed skyder man forbi Maalet og skader dem, man vilde gavne, medens det dog upaatvivlelig er Meningen med de Midler, der raades over, at gjøre den størst mulige Nytte.

Vi skulle i Forbigaaende erindre om, at den Commission, som for c. 20 Aar siden udarbejdede et Forslag til de danske Farvandes Belysning, udtalte, at man ikke burde anlægge Fyr paa den jyske Vestkyst, for ikke at trække Skibsfarten derhen, hvor den Intet havde at gjøre og udsatte sig for Fare. I Analogi hermed troe vi med ligesaa stor Føie at kunne sige, at man, naar Sundhavnene ikke kunne naaes, ikke skal holde flydende Fyr i Kattegattet, som ville trække Skibene ind i et Farvand, hvor de Intet kunne udrette og kun udsætte sig for Fare.

I ethvert Fald maa enten det ene eller det andet Princip slaaes fast; nogenlunde sikkert maa Skibsfarten sættes istand til at kunne dømme om, hvorledes man i en for den saa vigtig Sag vil gaae frem; i modsat Fald forvirrer man den ganske, man skuffer hvert Øieblik saa den Ene og saa den Anden og udsætter sig for berettigede Anker. Den ene Gang ville Seilskibene antage, at man tager Hensyn til dem og ikke vildleder dem ved at lade Fyrskibene holde Station, efter at al Rimelig-

hed for at naae Sundet er forbi, en anden Gang ville Dampskibene, der kunne forcere igjennem endeel Iis, troe, at man for deres Skyld lyser op til det Sidste. Den Bestyrelsen underordnede Autoritet, hvem Gjennemførelsen af Bestemmelsen af 10de Sept. 1866 hovedsagelig paahviler, og som tildeels bærer Ansvaret for Fyrskibene, kommer i den vanskeligste Stilling, saalænge det ikke er opklaret, hvad der er det Rigtige. Hvor human Bestyrelsen end maatte være ligeoverfor sine Embedsmænd, og hvor billigt og skjønsomt den end maatte være tilbøielig til at dømme, saa har den Vedkommende i det nærværende Tilfælde dog ogsaa et Ansvar ligeoverfor Skibsfarten, for hvis Skyld den hele Institution — Fyrvæsnet og Alt, hvad dertil hører — er til. Det forekommer os absolut, at Noget maa slaaes fast; man maa sige til Skibsfarten: det eller det Princip ansee vi for det Rette, og i dets Aand ville vi handle; saavidt menneskelig Mulighed naaer, ville vi stræbe hen til consequent at opfylde dette Princip.

Hvor der i det Foregaaende er nævnt Kattegats-Fyrskibene, menes kun de 4 ældre, Læsø Rendes og de 3 i Østerrenden. Det femte ved Schultz's Grund, som første Gang udlagdes i October 1869, inddrages ifølge Marineministeriets Bestemmelse d. 31te December og udlægges atter d. 1ste Marts, forsaavidt Omstændighederne tillade det. Dette Fyrskib følger saaledes den gamle før 1866 gjældende Bestemmelse, og vi finde dette ganske i sin Orden, da det ikke har noget med den store almindelige Fart at gjøre, men hovedsagelig ligger til Veiledning for Indenrigsfarten og især for Dampskibene, der næsten alle standse deres Farter paa denne Aarstid. Maaskee var det Overveielse værd, om Datoen 31te December ikke burde forandres til Midten af Januar, fordi Vinteren vel i Reglen ikke vil komme saa tidligt som ved Nytaarstid, og fordi der i den første Halvdeel af Januar Maaned udentvivl finder endeel Per-

sontrafik Sted, hvorfor de fleste Dampskibe gjerne holde gaaende noget efter Nytaar.

Gaae vi over til det i Begyndelsen af nærværende Artikel fremsatte andet Punct, Spørgsmaalet om, i hvilken Grad man skal risikere sit Materiel, og hvormeget man skal udsætte deraf, for paa rette Maade at imødekomme Skibsfartens Tarv, saa forekommer det os, at Hensynet til Fyrskibenes Sikkerhed fordrer, at man inddrager dem, forinden Isen viser sig i større Mængde i Kattegattet, og forinden de Havne, hvortil de skulle bjerges, blive utilgængelige. Hvis dette erkjendes for rigtigt, seer man altsaa, at Fyrskibenes Tarv ved indtrædende Isvinter falder sammen med, hvad vi troe at være Skibsfartens. Naar man undlader at inddrage Fyrskibene ved Tidspunctet: kortest muligt, forinden de nordlige Sundhavne lukkes, udsætter man sig for slet ikke at faae dem bjergede. Ingen kan vide, hvorledes Forholdene i de følgende Dage kunne stille sig; en østlig Storm med streng Kulde kan springe op og umuliggjøre al Slæbning; naar Veiret bedager sig, kunne Havnene Helsingør og Frederikshavn være saaledes blokerede, at Ingen kan komme hverken ud eller ind, og der vil sandsynligviis være bragt en saadan Kulde i Vandet, at Kattegattet blot med en Dags roligt Veir er iislagt over det Hele. Dette er ingen Overdrivelse, vi have flere Gange oplevet det; den ene Dag fuldkomment aabent Vand, og Dagen derefter Iis overalt *). Fyrskibene ere da ganske overladede til sig selv; kunne de naae Skagerak, er det heldigt for dem; men paa deres egen Seilevne maa der iøvrigt ikke stoles, og skal der seiles igjennem Iis, bliver den Nul; falder

*) Denne nye Iis skruer hurtigt sammen og tiltager hvert Øieblik i Styrke; vi have oplevet, at Dampskibet Thurah med Fyrskib paa Slæb har siddet fast i Iis, der ikke var over et Etmaal gammel; havde Fyrstibet været overladt til sig selv, var det ikke kommet løs igjen.

Vinden NO lig, ville Læsø Rendes, Knobens og Kobbergrundens Fyrskibe være meget misligt stillede, kort sagt, naar Fyrskibene ikke selv ere Dampskibe, ligger deres Frelse i saadanne Tilfælde udenfor alle menneskelige Beregninger. Vi overlade til Andres Dom, om man ikke, naar der virkelig kommer Iis, hellere skal bjerge Fyrskibene itide, for ikke ved mulige Forliis efter en større Maalestok at blive tvungen tilbage til det tidligere, før 1866 gjældende, System, hvorved Skibsfarten mister det store Gode at have Gavn af Fyrskibene i den iisfrie Deel af Vinteren.

Da Kobbergrundens Fyrskib langtfra er saa vigtigt som de andre, er det vel værd at betænke, om man ikke uden synderlig Ulempe for Skibsfarten burde undtage dette fra den almindelige Regel og ligesom tidligere inddrage det imellem 31te December og 1ste Marts, eller, henseet til, at Vinteren i Reglen kommer senere, fra Midten af Januar til 1ste Marts. Man kan ogsaa fastsætte den Regel, at, naar dette Fyrskib inddrages paa Grund af Iis, udlægges det ikke igjen før 1ste Marts (og da kun, forsaavidt Omstændighederne tillade det). Noget forekommer det os, at der bør gjøres for dette Fyrskib, som er det vanskeligste af dem alle at bjerge, og det, som har mindst Udsigt til at kunne hjælpe sig selv, naar Assistance af en eller anden Grund udebliver. Tvivlsomt bliver det altid, om den Nytte, »Kobbergrunden« gjør, virkelig staaer i Forhold til den store Risiko, der er forbunden med at holde det ude i Vintermaanederne. Risikoen vil især føles, naar Fyrskibene, øfter at være bjergede i Havn paa Grund af Iis, igjen udlægges, fordi Søen ved et tidligt paa Vinteren indtrædende Omslag atter er bleven iisfri. Kommer Kulden da tilbage, iislægges Søen paa Grund af Vandets meget lave Temperatur med saa stor Hurtighed, at det i Frederikshavn stationerede Dampskib neppe faaer Tid at bjerge de 3 nordlige Fyrskibe. Maaskee kan man faae Assistance af

privat Dampskib; men dette er selvfølgelig ikke at stole paa, da et Saadant, der mulig har andre Hverv, netop, naar det skal bruges, kan være fraværende. Et Exempel paa slige hurtige Iislæg havdes i Slutningen af Januar Maaned d. A., efterat Søen med vestlige og sydlige Vinde og Tø omtrent var bleven iisfri; af Fyrskibene var heldigviis kun eet kommet ud; dersom Veirforholdene havde holdt sig en Ugestid længere, og alle Fyrskibene som Følge deraf havde indtaget deres Stationer, vilde man, da Frostene og det overhaands pludselige Iislæg kom, neppe have faaet Tid til at bjerge mere end de to; det tredie havde man sandsynligviis ikke faaet ind.

Det er vanskeligere at fastslaae noget Princip for Tiden til atter at udlægge Fyrskibene, fordi Isen efter de under Tøbruddet herskende Vinde gaaer bort paa forskjellig Maade. Der skal helst nogle Dages NV Storm med Høivande for at lette Isen op fra Grundene, drive den ud fra Land, knuse og splitte den. Indtræffer dernæst sydlige Vinde med Regn og Taage, kan Kattegattet paa temmelig kort Tid blive rensat; men, staaer Vinden altfor fast i det heelt vestlige Hjørne, pakkes Isen mod Sverrig, og, falder Vinden jævnligen østlig, forinden Østersøens Iis er dreven tilstrækkelig østerover, kommer denne tilbage og fylder atter Kattegattet igjennem Beltet. At Strømmen, som Regel betragtet, spiller den væsentligste Rolle ved Iisdriften, ville vi ikke negte; men at Vinden heller ikke har saa lidt at sige paa den sammenstuvede med favnehøie Skodser opfyldte Foraarsis, have vi oftere havt Leilighed til at bemærke, og det vil formeentligen heller ikke blive benegtet. Det kan derfor ofte vare Uger, maaskee en Måned, inden Kattegattet befries for Isen, der driver omkring med de afvxlende Vinde; den ene Dag er den i Østerrenden, og den anden Dag fylder den Vesterrenden. Paa Sundets Tilgængelighed kan der i denne Periode naturligviis ikke paa nogen Maade stoles; Iisforholdene i Tragten mellem Kullen og Nakkehoved

kunne heelt forandre sig paa kortere Tid end 24 Timer. Imidlertid begynder Seiladsen efterhaanden; Dampskibene med deres større Frihed i Bevægelserne risikere ikke saa meget, uagtet sidste Vinter har leveret Beviis for, at ogsaa de kunne tage alvorlig Skade; Seilskibene derimod ere udsatte for at komme i Collision med Isen, som ved sine svære sammenskruede Dimensioner kan blive dem farlig nok. Fyrskibene kunne i denne Periode naturligviis ikke uden endeel Risico holde deres Stationer. Kommer en Iisflage paa dem om Natten, sees den ikke, førend den er for Bougen. Er Isen saa stærk, at den ikke overskæres af Fortøiningskjæden, maa Skibet drive med den eller stikke Kjæden fra sig; men dette er ikke gjort paa et Øieblik, og i begge Tilfælde er Skibet voldgivet Isens Gang. At et Fyrskib, som ikke selv er forsynet med Dampkraft, skulde kunne flygte fra en om Natten kommende Isflage, antage vi for en Illusion, da Intet er, eller kan være klart til at seile: Fyrene maae først nedfries, og derefter Seil underslaaes. At drive med Anker i Bund er en mislig Sag, det tager meget stærkt paa Skroget, og, da Fyrskibene i Reglen ikke ville være istand til ved egen Hjælp at indtage deres Stationer igjen, komme de til at ligge maaskee i længere Tid paa urigtig Plads, hvorved de vildlede istedenfor at veilede. Det er i Foraaret 1868 hændet, at et Fyrskib drev en halv Miil med hele Fortøiningen i Bund for en Iisflage af nogle faa Tønder Lands Areal; forinden man kom til Kundskab derom, og Omstændighederne derefter tillode at flytte det, hengik der omtrent 5 Uger. Vel medførte dette Tilfælde ingen Strandinger; men det bliver ligefuldt høist uheldigt. Det vil være indlysende for Enhver, at denne Periode — under hvilken Isen, efter at den egentlige Vinter er forbi, endnu driver omkring i Farvandene i større eller mindre Masser, medens Seiladsen efterhaanden kommer igang — er ligesaa vanskelig som piinlig for de Autoriteter, der bære Ansvaret. Det er

naturligt, at Marineministeriet som den høieste Autoritet maa bestemme, hvormeget der skal risikeres for at komme Skibsfartens Tarv imøde, det vil sige, maa bestemme Tidspunctet for, naar Fyrskibene skulle lægges ud. Naar vi skulde sige vor Mening, vilde vi udtale os for, at som Regel intet Fyrskib lægges paa Station, saalænge der vides at være drivende Iis i Kattegattet, som kan forulempe Seiladsen. Tidligere udlagde man ikke Fyrskibene, før Søen var Iisfri, og vi see heller ingen Grund til, at man skal gjøre det nu. Det er en stor og uskatteerlig Fordeel for Skibsfarten, at Fyrskibene holdes ude om Vinteren, saalænge Søen er Iisfri; men videre skal man ikke drive det; man skal ved Vinterens Indtrædelse ikke holde dem ude længere, end de nordlige Sundhavne, Helsingør og Helsingborg, ere tilgængelige, fordi de efter dette Tidspunct skade Skibsfarten og selv udsættes for at udelukkes fra Havn, og man skal ved Vinterens Ophør ikke lægge dem ud, før Søen er fri for Drivisen, fordi man udsætter dem meget for at komme i Collision med den undertiden favnetykke Skrueiis. Det forekommer os ikke, at det nyindførte System som nødvendig Conseqvents skal medføre, at Fyrskibene skulle udholde en Kamp med Isen for deres Tilværelse, eller at der for Farten skal skabes en forceret Vinterseilads, hvor det beroer paa Tilfældet, om Skibene naae Havn, under langvarig Omdreven lide større Havarier eller gaae fuldstændig tilgrunde.

Da Bestemmelsen om Fyrskibenes Udeliggen i Vintermaanederne toges, blev Skruekanonbaaden Thurah indrettet til Vagerfartøi og bestemt til at yde Fyrskibene Assistance under Iisforhold, hvorfor det om Vinteren stationeredes i Frederikshavn. Dette Fartøi, der er bygget med Seilads i Smaafarvandene for Øie og derfor har forholdsviis ringe Dybgaaende, egner sig slet ikke til den Tjeneste, man fordrer af det; uagtet en temmelig stor Maskinkraft opnaaer det paa Grund af sin lille Skrue

og høie Reisning kun ringe Fart, hvorimod det i Forhold til sin Størrelse bruger overmaade mange Kul og hurtigt opbrænder sit Forraad; som Bugseerskib og Iisbryder tilfredsstiller det langt fra, og som Søskib er det i Lighed med sine Søsterskibe uden Overdrivelse det ringeste i hele den danske Dampskibsflaade. Vi ere overbeviste om, at Constructeuren, da dette og de øvrige Fartøier af samme Typus bleve byggede, aldrig havde tænkt sig, at de skulde blive benyttede i et saadant Øie-med. At det er misligt i Længden at stole paa Assistance af et Skib, der i mangfoldige Tilfælde skal have ondt ved at hjælpe sig selv, vil være indlysende for Enhver, og at det er gaaet godt saalænge, maa man takke Forsynet for; man lade sig ikke deraf forlede til at stole paa, at det altid vil gaae godt; en saadan Tryghed kunde straffe sig selv haardt, saa vist som Meget kommer til at staae paa Spil, dersom Thurah engang slaer feil. Forsaauidt man ikke vil beslutte sig til at overlade Fyrskibenes Bjergning i privat Entreprise, hvorimod der dog kan anføres vægtige Grunde, bliver det nødvendigt, saa snart som muligt, at anskaffe et kraftigt Dampskib til den Tjeneste, som nu paahviler Thurah, og som bestaaer i at passe Sømærkerne, saalænge Søen er iisfri, og under Iisperioden at assistere de 3 nordlige Kattegats - Fyrskibe, idet Knobens og Drogdens Fyrskibe forudsættes bjergede fra Helsingør. Der paahviler Vagerfartøiet hele Aaret rundt saamegen Bugsering, at man ved Anskaffelsen af et nyt Skib ikke noksom kan lægge Vægt paa Maskinkraften, dernæst for Vintertjenestens Skyld paa et stærkt Skrog til at bryde den Iis med, som man, selv om Fyrskibene som Regel bjerges paa et tidligt Stadium, er udsat for at komme ilav med og ufeilbarligen vil faae at bekæmpe, naar man er bleven nødt til at udlægge dem igjen ved et Omslag tidligt paa Vinteren. Da man kan gaae til nogle Fods større Dybgaaende end Thurahs, tvivle vi ikke om, at man vil kunne

give Skibet en saadan Rummelighed, at der bliver Plads til et rigeligt Kulforraad og til et betydeligt Vagermateriel, for at man ikke under Arbeidet med Sømærkerne for ofte skal blive nødt til at søge til Depoterne.

Selv om man tilegner sig det moderateste Princip for Fyrskibenes Udeliggen om Vinteren, saa at man tager dem tidligt ind og ikke lægger dem ud igjen, før Farvandene ansees for isfrie, kunne dog uheldige Omstændigheder indtræffe, som kunne medføre Forliis, og i endnu høiere Grad maa man naturlignvis være belavet paa en saadan Eventualitet, hvis man fremdeles skulde holde fast ved et Princip, der mere eller mindre nærmer sig det i de første Aar efter 1866 gjældende. Man seer jo hver Iisvinter Skibe gaae tilgrunde i Kattegattet, og der er ingen Anledning til at antage, at det ikke ogsaa skulde kunne hændes et Fyrskib, naar det ved Sammenstød af uheldige Omstændigheder er udelukket fra Havn. Har man gjort sig dette klart, maa man imidlertid være ganske anderledes forsynet med Reservemateriel end hidtil. Der er fortiden 6 Fyrskibsstationer, hvoraf 3 med eet fast Fyr, 1 med to faste Fyr, 1 med tre faste Fyr og 1 med eet omdreieende Fyr. Til disse 6 Stationer haves kun 2 Reservefyrskibe, hvoraf det ene har 3 Master og oprindelig er bestemt til Kobbergrunden — selvfølgelig kan det ogsaa bruges ved de 4 andre Kattegats-Stationer, naar den ene Mast udtages — det andet Reserveskib er tomastet. Et af disse Skibe vil imidlertid i Reglen være under Reparation. Til Drogdens Station med omdreieende Fyr haves intet Reserveskib, en Mangel, som kan blive følelig, naar det skal være, da dette Fyrskib til alle Tider er stærkt udsat for at blive ødelagt ved Paaseiling. Der haves vel et omdreieende Apparat i Reserve; men dets Opstilling vil tage endeel Tid, og man vilde derfor, naar Uheld indtraf, være i den største Forlegenhed. I saadant Tilfælde midlertidigt at udlægge et Skib med fast Fyr, forekommer

det os ikke, at man kan tye til; hele den søfarende Verden veed, at der i Drogden paa Qvartusgrunden skal ligge et omdreieude Fyr; man vil ikke være istand til at bekendtgjøre Forandringen for alle de Skibe, som Nord og Syd fra ere under Opseiling. Selv om den midlertidige Foranstaltning ingen ligefremme Ulykker har tilfølg, henstille vi dog, om man ligeoverfor de andre søfarende Nationer kan være bekendt at maatte gribe til en saadan Udvei. Den Reserve, man for Tiden disponerer over til at imødegaae mulige Forliis i Iisvintre eller ved Paaseiling, er altsaa ganske utilstrækkelig. Vi antage, at man for at være betryggende forsynet bør have 1 tremastet Skib til Reserve for Kobbergrunden og, naar en Mast udtages, tillige for Schutz's Grund, 1 tomastet med omdreieude Apparat til Drogden, og mindst 2 Skibe til de øvrige 3 Stationer med 1 fast Fyr. Naar man tager i Betragtning, at et eller andet Skib altid vil være under Reparation, bliver denne Reserve ingenlunde for rigelig. Til alle disse Skibe bør Fyr-Apparaterne til enhver Tid have i complet Orden; de disponible Skibe bør have deres Fortøininger og alt Inventarium ombord, der tager Tid at installere, og i det Hele ligge saavidt rustede, at de paa kort Varsel kunne indtage Station. Da Fyrskibenes Reparation altid tager en overordentlig lang Tid, antage vi, at man paa Orlogsværftet ikke disponerer over tilstrækkelig Arbeidskraft til at beskæftige sig med Fyrvæsenets Skibe, og vi vilde derfor finde det heldigt, om man lod Reparationen foretage paa private Værfter. Bekostningen vilde neppe blive større, idetmindste var det Forsøget værd. Spørgsmaalet, om hvilket Bygningsmateriale der er hensigtsmæssigst for Fyrskibe, er ikke endnu afgjort herhjemme; man besidder et Jernfyrskib; men det er ikke prøvet om Vinteren. Der er ganske vist Indvendinger at anføre imod Jernfyrskibe, og af disse er den vægtigste den; at

Bunden hurtigt groer til*); men paa den anden Side forekommer det os ogsaa, at Meget taler for dem. Jernskibet beskadiges ikke af den skarpe, nye Iis — Natisen, som er saa fordærvelig for Træplanker — formodentlig vil det vage lettere paa Søen og anstrenge sin Fortøining mindre end Træskibet, være billigere at vedligeholde og endeel varigere.

Til Underretning for Skibsfarten vises fra Skagens gamle Fyrtaarn Balloner, naar de 4 nordlige Kattegats-Fyrskibe ikke ere paa Station; hvert af disse Skibe har i saa Henseende sit eget Signal, saa at man kan see, hvilket eller hvilke der ere fraværende. Desuden vises fra Skagens nye Fyrtaarn forskjellige Signaler for Iis, bestaaende i Tavler, hvoraf en betyder »Iis i Læsø Rende«, en »Iis i Indgangen for Sundet«, en »Iis ved Frederikshavn« og endelig en »Iis i Vinga Skærgård. Det førstnævnte angaaer et Farvand, der skal passeres, det andet gives i den Mening at skulle være et Havnesignal, men opfattes af Skibsfarten som et Farvandssignal; de 2 sidste ere udelukkende Havnesignaler. Det synes indlysende, at, naar Fyrskibene saavidt muligt inddrages ved det Tidspunct, naar Adgangen til Sundet spærres, maae de Balloner, som heises ved Skagen for at betegne Fraværelsen, blive de bedste praktiske Iissignaler og advare Skibene for at staae Kattegattet ind. Navnlig maa Ballonen for Anholts Knob, naar den er heist, for enhver tænkende Skibsfører, der veed, at dette Fyrskib hjerges til Helsingør, være et Vink om, at det er for-gjeves at søge Sundet; men dertil hører rigtignok, at Fyrskibet virkelig tages i det rette Øieblik for at slippe sikkert ind, og ikke saa seent, at det paa Grund af Iisforhindring bliver problematisk, om Havnen kan naaes,

*) Et af det forenede Dampskibsselskabs Jernskibe »Kjøbenhavn« anvender en Bundsmørelse, som har viist sig at være et fortrinligt Præservativ imod Tilgroningen.

hvorpaa haves Exempler. Paa den Maade faaer Skibsfarten ikke nyttige Vink itide, saameget mere som Telegram-Ordren til Skagen om at heise Ballonen ikke kan gives, før Fyrskibet er i Havn, og man har Syn for Sagn, at det virkelig har forladt Stationen. Uafhængigt af den sydfra kommende Iis danner der sig ved indtrædende Vinter endeel Iis paa de store Flak om Læsø, og denne vil, naar den kommer løs, med østlig Vind vise sig i Vesterrenden, i hvilket Farvand den, rimeligviis paavirket af Strømmen, i Reglen holder sig temmelig østligt, hvor den imidlertid godt kan genere Skibsfarten, og, dersom den sees fra Fyrskibet, vil dette sandsynligviis forlade Stationen og søge Frederikshavn. Naar Ballonen for Fyrskibet »Læsø Rende« er heist, kan det altsaa betyde, at der er Iis i Renden; men det kan ogsaa, naar Fyrskibene inddrages efter de Regler, vi ansee for de fornuftige, ganske uafhængigt af local Iis betyde, at Sund og Belter ere spærrede, og at alle Havne ere lukkede. Ballonerne ere altsaa eller bør være lissignaler; men heelt kan man dog ikke undvære et særegent lissignalsystem, deels fordi et Fyrskib kan være fraværende af anden Grund end Iis, og deels fordi der kan være Iis, som hindrer Seiladsen, medens Fyrskibene dog endnu ere ude som Følge af, at man har været forhindret i at bjerge dem, enten ved stormende Veir, ved Taage, eller paa Grund af at man er indefrossen i Havn, kort sagt, ved uheldige Omstændigheder.

Man maa altsaa have lissignaler, og vi troe at maatte anbefale, at der istedenfor de 2 Signaler »Iis i Læsø Rende« og »Iis i Indgangen til Sundet« oprettes et Hovedsignal, som kaldes »Iis i Kattegattet«, og at der ved Siden af dette beholdes et Signal for »Iis ved Frederikshavn«, hvortil senere føies et andet Havnesignal for »Iis i Vinga Skærgård«. Til Forsvar for denne Anskuelse skulle vi anføre, at de nubestaaende af hinanden uafhængige Signaler ikke have viist sig hensigtsmæssige.

De sortere under forskjellige Personer og kunne af de Paagjældende fortolkes og gives efter høist forskjellige Principer. Signalet for »Iis i Indgangen til Sundet« bliver som oftest ikke viist, før der intet aabent Vand er at see fra Kronborg, ved hvilket Tidspunct Isen maaskee allerede er naaet halvveis op til Anholt. Naar der ved locale Aarsager saasom Vind eller Strøm skæres en Rende i Isen nordefter, lader man Signalet paa Skagens Fyrtaarn stryge; de tyve Miil mellem Kullen og Trindelen, der kunne være og sandsynligviis ere fuldstændig spærrede, tager man ikke Hensyn til. De Skibe, som, kommende vesterfra, passere Skagen og intet Iis-signal see, ville troe, at de kunne naae Sundet, da de naturligviis opfatte Signalets Betydning saaledes; thi hvad Interesse skulde Skibsfarten have af at vide, at der tilfældigt er en aaben Rende udenfor Helsingørs Havn, naar der samtidigt er en uigjennemtrængelig Dæmning af omtrent 20 Mile Iis iveien for at naae dette aabne Vand. Nu spørge vi Enhver, om et saadant Iis-signal ikke netop er skikket til at trække Skibene ind i et Uføre, som de ville have ondt ved at komme ud af igjen. Man anvender Signalet efter dets Bogstav, og man er forsaaavidt i sin Ret; naar der er en Rende, saalangt man kan see udefter Kullen, siger man, at Isen ikke forhindrer Seiladsen; men der existerer end ikke nogen Regel for, hvilken Slags Skibe man ved Signalerne skal tage Hensyn til; et Dampskib vil maaskee nok, om det ellers kunde naae denne Rende, være istand til at passere den; men et Seilskib vil ligesaa vist befinde sig meget ilde derinde. Dette Iis-signal, der gives angaaende en fra Skagen 30 Miil fjernet Havn, gjør i det Hele stor Skade, og det stiller sig for os, at man ikke kan bibeholde det med dets nuværende Anvendelse som localt, uden at et Hovedsignal, der omfatter Kattegats-Farvandet, bestaaer ved Siden af. Det er muligt, at Mange ville beraabe sig paa Nødvendigheden af, at Skibene ved Skagen kunne

underrettes om, hvorvidt Helsingørs Havn er tilgængelig eller ikke, og vi ville indrømme, at dette kan have nogen Betydning, naar Seiladsen i Iisdriftsperioden, efterat den egentlige Vinter er forbi, tager sin Begyndelse; men vi skulle dog gjøre opmærksom paa, at det altid bliver til en vis Grad farligt at stole paa et Havnesignal som dette, og det, fordi Isen skifter saa meget omkring, at Forholdene ved Sundet grundig kunne forandre sig i den Tid, et Skib bruger til at seile fra Skagen dertil. Ansees denne Nødvendighed ligefuldt tilstede, bør Signalet i alle Bekjendtgjørelser, Kaart og Beskrivelser benævnes »Helsingørs og Helsingborgs Havne spærrede», saaledes at den reent locale Betydning ikke kan misforstaaes. Signalet for »Iis i Læsø Rende» bliver ogsaa urigtig fortolket af dem, som skulle give det, naar man troer, at det kun angaaer det Farvand, som fra Frederikshavn og Sæby Kirketaarn kan oversees, og slet ikke skjenker den Iis, som opfylder hele Aalborg Bugt og spærrer Farvandet mellem Fornæs og Anholt, nogen Opmærksomhed. Ja selv om disse Steder endnu ere frie, men Sundet og Beltet, hvilke ved Vinterens Indtrædelse holde temmelig godt Skridt med hinanden, ere utilgængelige og Havnene lukkede, kunne Skibene Intetsomhelst vinde ved at staae Renden igjennem, og Signalet maa derfor vises, naar dette Punct er naaet; eller med andre Ord, Læsø Rende maa regnes at naae ned til Beltet. Imidlertid, da Læsø Rende og Sundet med Hensyn til Skibsfartens Maal staae i saa nøie Forbindelse med hinanden, forekommer det os, at eet Signal fra begge Steder, altsaa for begge Sider af Kattegattet, er tilstrækkeligt og mindst forvirrende, og vi maae derfor anbefale et saadant oprettet, som under Navn af »Iis i Kattegattet» vises, naar Iistilstanden har naaet det Punct, at der Intet er at vinde, men kun Ulempe eller Fare ved at beseile Kattegattet, hvilket Tidspunct altsaa falder sammen med det, vi antage at være det rette for

Fyrskibenes Inddragelse. Vi skulle iøvrigt tilføie, at ved denne Tid vil der, under Forudsætning af Frostens Vedvaren, kun medgaae meget faa Dage, før Isen virkelig er tilstede overalt i Kattegattet; men det er netop disse faa Dage, som hver Iisvinter blive skjæbnsvangre for en stor Deel Skibe. Signalet maa, naar det først er viist, forblive uforstyrret oppe, saalænge Iisperioden varer; det maa ikke stryges, fordi den ene eller den anden Side af Kattegattet et Par Dage kan være fri. Den svære Farvandsiis er aldeles uberegnelig og driver omkring med de afvxlende Vinde; den ene Dag er Østerrenden og Indgangen til Sundet pakfuldt, den anden Dag kan her være heelt frit og Vesterrenden pakket, den tredie Dag ere Forholdene atter omvendte. Signalets Strygning skulde først skee, naar Kattegattet maa ansees befriet for saadan Driviis, som kan forulempe Skibsfarten, og altsaa falde sammen med det Tidspunct, vi have udtalt os for som det rette til at lade Fyrskibene indtage deres Stationer. Før skulde det ikke stryges, selv om man fremdeles vil holde fast ved den Anskuelse, at Fyrskibene skulle gaae noget tidligere ud og til Fordeel for den begyndende Skibsfart skulle trodse den endnu tilbageværende Driviis. For at Underretning om Drivisens Bortgang kan faaes, er det nødvendigt, at nogle af Kattegattets Øer faae telegraphisk Forbindelse med Fastlandet; vi skulle især fremhæve Læsø, der som en større Ø, hvor en Havn er under Anlæg, og paa hvis Grunde mange Strandinger finde Sted, vel nok kunde fortjene at komme i Betragtning til en saadan Forbindelse, der, for at komme til virkelig Nytte, maa føres heelt over Øen og have Stationer saavel i Østerby som i Vesterby. Hjelm, fra hvis høie Fyrtaarn en stor Deel af Seierødyb kan oversees, er ligeledes for Underretning om Iistilstand et vigtigt Punct. At Anholt, Hesselø og Seierø eller Refsnæs i saa Henseende ere ligesaa vigtige, er indlysende; men Telegrapher dertil kan det vel ikke nytte at

forlange. Til Fornæs og til de svenske Havne Warberg og Falkenberg, hvorfra Efterretningerne ere uundværlige, haves alt Telegraphforbindelser. Ordrene om at vise og stryge Signalet for »Iis i Kattegattet« maatte helst udgaae fra selve Fyrvæsenets høieste Bestyrelse, altsaa fra Marineministeriet, som ved at sætte sig i telegraphisk Forbindelse med alle de Steder og Personer, hvorfra Oplysning kan haves, daglig kan holde sig au fait med Forholdene. Det er ikke formelt rigtigt, at det overdrages Lodserier, Havnefogder eller overhovedet Nogen, der har personlige Interesser af Skibsfarten, at forestaae lissignalerne, og det er Uret, fordi man giver Udenforstaaende, som ikke kjende de Paagjældendes store Hæderlighed, Leilighed til vrangne Udtydninger. Signalet for »Iis ved Frederikshavn«, der betyder, at Havnen er spærret og utilgængelig, er et særdeles vigtigt Signal, da Stedet er Landets eneste virkelige Vinterhavn, og det har derfor væsentlig Interesse for Skibene at vide, om de kunne søge den eller ikke. Frederikshavn er, hvad Tilgængelighed under Iisforhold angaaer, temmelig gunstig stillet; dens Beliggenhed er saa nær ved Skagen, at man fra de 2 Steder samtidigt kan overse hele det mellemliggende Farvand; Isen sætter vel stundom paa Havnen, maaskee flere Gange i Vinterens Løb; men Spærringen er under almindelige Vintre i Reglen ikke af lang Varighed, og den raske nordlige Contra-Strøm langs Landet, som indtræder, naar Vinden gaaer Nord for Øst, kan paa en Dags Tid befrie Tilgangen igjen. At Frederikshavn i sidste Vinter var spærret i 3 Uger, i hvilke man den meste Tid ikke saae aabent Vand derfra, taber sin Betydning, naar man tager i Betragtning, at dette ogsaa i lang Tid var Tilfældet ved Skagen og jydsk Nordkyst, og at Isen laa indtil 5 Miil ud fra norske Kyst; men saadanne Tilfælde ere udenfor al Regel. Desværre er Frederikshavn hverken tilstrækkelig dyb eller rummelig til at gjøre Fyldest som Vinterhavn;

men for de Skibe, den kan tage, er den, hvad Iisforhindring angaaer, i det Hele gunstig stillet. En Havn som den projecterede ved Hirtsholmene vilde udentvivl kunne forene Alt i sig; men for at den kan gjøre sin fulde Nytte, hører der rigtignok en Forbindelse med Fastlandet til, saa at Skibene kunne losse i Havnen. Vi skulle indrømme, at Aarhus Havn er tilgængelig noget længere end Fjordhavnene, og at den altsaa mulig endnu kan naaes i den Tid, der forløber, fra Beltet er spærret, indtil Isen avancerer op i Høide med Højelm; men for denne ene Havns Vedkommende kan man dog ikke etablere særskilte Iissignaler; de dertil bestemte Skibe ville efter al Sandsynlighed anløbe Frederikshavn, hvor nærmere Underretning om Forholdene sydpaa vil kunne indbentes. Aarhus er imidlertid ingen Vinterhavn i Ordets egentlige Forstand, ligesaalidt som Helsingør er det; Skibene kunne gaae dertil, saalænge til Farvandene spærres; men dermed er det ogsaa forbi; saalænge den virkelige Vinter varer, ere disse Havne lukkede ved en 20 til 30 Miil bred Iisdæmning og vedbliver at være det, indtil et radicalt Omslag i Forholdene indtræder; Frederikshavn derimod kan, naar Seilads overhovedet er mulig, med Afbrydelse søges under hele Iisperioden og er derfor den eneste danske Havn, der kommer Begrebet Vinterhavn nær. Signalet for »Iis ved Frederikshavn« maa naturligviis vises eller stryges, saa ofte Forholdene forandre sig, hvilket kan skee med korte Mellemløb, og det maa besørge af en paa Stedet boende paalidelig Mand. Det andet af de to Havnesignaler »Iis i Vinga Skærgård« angaaer en Vinterhavn, der sikkert har Betydning for Skibsfarten; imidlertid maae vi tilstaae, at vi kun have ringe Kundskab om Iisforholdene, og om i hvilken Grad Skjærgaarden er tilgængelig i Vinterens Løb*). Der mangler elektrisk Telegraph til Yderpuncterne

Marstrand er udentvivl i saa Henseende heldigere stillet.

af Skjærgaarden, hvorfor Efterretningerne derfra blive saa gamle, at de tabe deres Interesse. Førend en saadan Forbindelse kommer istand, kan Iissignalet ikke blive paalideligt og vil maaskee til sine Tider gjøre Skade.

Da Natten om Vinteren er saa betydeligt længere end Dagen, er det nødvendigt, at Dagsignalerne fra Skagen, som angaae Fyrskibenes Fraværelse og listilstanden, udvides til ogsaa at blive Natsignaler*); men, da saadanne ikke kunne gives i Detail, maa man lade sig nøie med eet almindeligt, og vi ville derfor foreslaae, at der, naar noget Fyrskib har forladt Station paa Grund af Iis, eller naar Dagsignalet «Iis i Kattegattet» er viist, tændes et hvidt Bifyr paa Skagens nye Fyrtaarn under Hovedfyret, hvilket fremdeles hver Nat holdes brændende, saalænge denne Tilstand vedvarer. Bifyret underretter saaledes i al Almindelighed om, at der er Noget iveien; de Skibe, som attraae nærmere Oplysning, kunne da vente til Dagen. Naar Fyrskibe ere fraværende fra Stationen af anden Grund end Iis, kan der vises et rødt Bifyr. Da Hirtshals nu har Telegraphstation, vilde vi finde det meget hensigtsmæssigt, om der ved dette Fyrtaarn oprettedes alle de samme Fyrskibs og Iissignaler (saavel Dag som Nat) som ved Skagen, for at Skibsfarten kunde opnaae den derved forøgede Chance for at faae disse Signaler at see.

Idet vi for Tidsskriftets Læsere forelægge vort Bidrag til Løsningen af et Spørgsmaal, der saalangt fra at være orlogsmaritimt, tværtimod er af overveiende Betydning for den store Søfart i Almindelighed, og i Forhold til hvilket vi ifølge vor Stilling kunne indtage et ganske upartisk Standpunct, ville vi, uagtet vor Overbeviisning om de forfegtede Grundprincipers Rigtighed, dog ikke bestride Muligheden af, at vor Anskuelse ved længere

*) Vi have erfaret, at Marineministeriet ogsaa vil etablere Natsignaler ved Skagen.

Tids Færden i de omhandlede Forhold maaskee i et eller andet Detailspørgsmaal kunne modificeres, ligesom vi selvfølgelig ikke driste os til med Bestemthed at afgjøre, hvorvidt almindelige commercielle Interesser, der ligge udenfor vort Omraade, og hvorom vor Kundskab er mangelfuld, ikke nogensteds skulde collidere med vor Opfattelse. Imidlertid troe vi at have paaviist Nødvendigheden af, at Gjennemførelsen af den Foranstaltning, som for 5 Aar siden indførtes, og hvorover der i Tidsskriftets 2det Hefte er ført Anke, kommer til at hvile paa et bestemt Princip eller en Plan og ikke gjøres afhængig af Tilfældigheder. Vi haabe, at Andre, saavel udenfor som i Marinen, der maatte have Interesse for Sagen, ville skjenke den deres Opmærksomhed og underkaste den den grundigere Drøftelse, hvortil der paa dens nuværende Standpunct føles Trang. Naar vi bruge dette Udtryk, troe vi at udtale, hvad der rører sig hos de Søfarende i Almindelighed og hos en stor Deel udenfor selve Standen, hvis Interesser ere knyttede til Skibsfarten

10de August 1871.

Blandinger.

Den tydske Marine. En Correspondent til »Daily News«, der især dvæler ved den tydske Marines Personel, udtaler sig paa følgende Maade:

Den preussiske Marine skaffede sig i Begyndelsen sine Officerer deels fra fremmede Lande og deels ved at vælge dertil skikkede Personligheder fra Kossardimarininen. Det varede imidlertid ikke længe, førend der blev oprettet en Skole til at opdrage unge Officerer i, og det er nu allerede en Stund siden, at Nogen er kommen ind i Officeerscorpset ad anden Vei end denne. Cadetterne antages i en Alder af mellem 16 og 17 Aar, tjene derefter et Aar ombord i Cadetskibet, hvorpaa de efter at have underkastet sig en streng Examen sendes til søes som Cadetter med de farende Skibe i 2 til 3 Aar. Ved Udløbet af denne Tid træde de ind i Officeersskolen i Kiel, som gennemgaaes i 1 til 1½ Aar, og først da kunne de, naar de have bestaaet en ligesaa streng Afgangsexamen, udnævnes til Underlieutenanter. For at avancere til »Lieutenant« udkræves mindst 2 Aars Tjeneste; men i Almindelighed staae Officererne 3 til 5 Aar i hiin Grad. Efter en Gjennemsnits tid af omtrent 6 Aar rykke de op til Capitain-Lieutenant og efter omtrent samme Tids Forløb til Corvetcapitain. De følgende Forfremmelser til Linieskibscapitain og Admiral ere endnu saa faatallige og saa mange Tilfældig-

heder underkastede, endskjøndt Anciennetetsystemet udelukkende gjælder, at der ikke kan sættes nogen bestemt Tidsgrændse for dem. Naar undtages de Officerer, der overgik fra Koffardimarinene, hører saa at sige hele Officerscorpset til Aristokratiet. Det hører til den gode Tone at træde ind i Marinen, og det er ikke blot nødvendigt, men ogsaa paa Moden at skille sig godt fra de vanskelige Prøver. Tydskerne synes at være den eneste af Europas Nationer, der har kunnet magte det Kunststykke at gjøre det til god Tone iblandt unge Adelige at anstrenge sig ligesaa meget som de, der slide for at erhverve sig et Levebrød. Ombord paa et 1ste Classe Skib bestaaer Officersbesætningen af en Linieskibscapitain, en Fregat- eller Corvetcapitain som Næstcommanderende, en Navigationsofficer — altid en Capitain-Lieutenant — der rangerer som Trediecommanderende, en Lieutenant, som er Skibets Artilleriofficer og ældste Vagtsofficer, og desuden to eller tre Lieutenanter som Vagtschefer foruden et veksellende Antal Underlieutenanter. Den, der fungerer som Navigationsofficer, er ansvarlig for Navigeringen og assisteres af de bedste Cadetter ombord. Artillerilieutenanten er ligeledes ansvarlig for Alt Artilleriet vedkommende ombord. Ethvert Skib i den tydske Marine — selv den mindste Kanonbaad — er forsynet med nøiagtige Afbildninger og Tegninger af alle fremmede Mariners Orlogsskibe. Dets svage Puncter ere udtrykkelig fremhævede, og der gives nøiagtige Oplysninger om, hvilke Puncter der kunne beskydes med størst Sandsynlighed for at beskadige Maskinen. Det var derfor ikke nogen tom Brouten af en ung Officer, naar han sagde, at han kjendte Skibene i den engelske Flaade bedre end selv de unge engelske Officerer. Ved Alt, hvad man seer, bliver man overbeviist om det Rigtige i hans Udsagn. Officererne underkastes en skarp Examination i Læren om Farvande, Havne og Anduvninger o. L., og de ville derfor ikke under en paa-

kommende Krig udstøde saa høirøstede Klager over Mangel paa dygtige Lodser, som dem, der gjenlød fra de franske Officerer under deres Flaaders intetsigende Optræden i de nordlige Farvande under sidste Krig. En Officeer, som jeg talte med, kom tilfældigviis med den Bemærkning, at l'Orient var saa vanskelig en Havn at anduve, at han ikke vilde have stor Lyst til at staae derind uden Lods; Plymouth derimod, meente han, var saa simpel og let, at ingen tydsk Lieutenant vilde betænke sig paa at løbe derind om Natten. Det syntes mig overhovedet klart, at den tydske Marine ikke vil komme til at savne dygtige Officerer; hvad den foreløbig savner, er Skibe; men dette reducerer sig jo for en stor Deel til at være et Pengespørgsmaal.

Nu et Par Ord om Besætningerne. De recruterer fra den søfarende Befolkning paa samme Maade, som Armeen recruterer af de øvrige Beboere. Tjenestetiden er tre Aar, og Mandskabet deles i fire Classer. Den første Classe, hvorfra Underofficererne hentes, udgaaer fra en Sømandskole, hvis Elever træde ind som Dreng. Tjenestetiden i denne Classe er tolv Aar, og de, der afgaae fra den, have Adgang til civile Embeder. Det lader ikke til at være Brug at beholde andre Folk end netop dem af 1ste Classe til Tjeneste, naar Skibene ikke ere udrustede, og dette vil maaskee kunne medføre Vanskelighed ved at samle dygtige Besætninger til Flaaden, naar den skal udrustes med kort Varsel. Det er ikke tilstrækkeligt, at man raader over dygtige Koffardimatroser; for den Uindviede skulde det i det Mindste synes, som om det var nødvendigt, at Folkene havde en vis artilleristisk Fordannelse. Ved at bjæmsende alle Folkene, naar Commandoen er strøgen paa et Skib, udsætter man sig for at maatte tye til nye Folk under en pludselig Udrustning, og dette kan ikke medføre Andet, end at man faaer, hvad der kaldes et sammenskrabet Mandskab.

Det ikke mindst interessante Spørgsmaal, som den sidste Krig atter har bragt paa Bane, er Torpedosagen. Iblandt dem, der i Preussen havde den største Erfaring i denne Retning, vare Anskuelseerne ikke til Gunst for passive Torpedoeer. »Man kan aldrig være sikker paa, hvor de ere«, blev der sagt mig, »paa en eneste Nat kunne de gaae i Drift og blive uklare af hinanden, hvorved de spærre Veien saavel for Venner som for Fjender. Den heldigste Maade at anvende dem paa, mener man, maa være ved Hjælp af dertil bestemte Baade, som i Løbet af en Nat kunne nedlægge en Torpedorække paa et Sted, hvor Fjenden maa søge over, eller anbringe en Ring af dem rundt om en Flaade, der snart skal lette. Den fremherskende Anskuelse herom kan indbefattes i følgende Ord af En af dem, jeg forhørte mig hos: »Torpedoeer kunne gjøre Gavn i en snever Vending; men de ville aldrig overtræffe Forter, Skibe og svære Kanoner«.

Tydske Torpedoeer under sidste Krig. Under Krigen mellem Frankrig og Tydskland blev der iagttaget den største Hemmelighedsfuldhed med Hensyn til de Torpedoeer, hvormed de tydske Kyster bleve forsvarede. Det er nu blevet oplyst, at baade elektriske Miner og Stødminer have været anvendte. De Sidste havde Ladninger af 75 Pd. Krudt og vare sænkede 3 Fod under Havets Overflade; de elektriske Miner vare ladede med to Centner Dualine, hvilket omtrent svarer til ti Centner Krudt, og laae omtrent otte Fod under Vandet. De Torpedoeer, som »Grille« skulde forsøge at anbringe under Fjendens Skibe, vare ikke nogen ny Opfindelse, men kun de gamle active Stødminer paa 2' Længde og 14" Diameter. De viste sig ikke synderlig effective. I Pillau improviserede man Torpedoeer med en Ladning af fire Centner Krudt. I Kiel dannede man et Torpedo-Compagni, som ved at udlægge og optage Minerne havde tre Uheld, hvorved 14 Menneskeliv gik tabt. (Mechanic's Magazine.)

Efterretninger for Søfarende.

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

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkart-Archivet.

Juli—August.

Afsluttede den 8de September 1871.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabelængder.

Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmill.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Længde	Hoide	Farve, Form		
Danmark	Bornholm (Østersøen)	Nyt Fyr paa Hammeren	F.	hvidt	Lds.	1ste	290	..	0 N 55 17,3 Ø 14 45,8	40	rundt Granit	tændes i Løbet af Aaret 1871 i et Taarn, som er opført 400 Alen i N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø fra det nu- værende Speilfyr, der da ned- lægges.	
Sverrig	Bottniske Bugt	Flytning af SØ- Brottets Flydefyr	..	..	..	..	..	..	N 63 20,5 Ø 20 7	..	..	1 $\frac{1}{2}$ Kvm. i NNV fra dets forrige Plads; Skibet ligger nu paa 15 Favne Vand og nærmere Grun- dens Sydende end før.
England	Nordsoen	Fyrene for Cor- ton Gatway	..	..	..	..	..	..	..	..	..	ere nu nedlagte, da Løbet Cor- ton Gatway er tilsandet.
Øen Man	Irske Hav	Forandring af Air Pynt Fyr	B.	afvexl. rødt og hvidt	..	..	..	..	..	..	..	til Blink hvert Minut, hidtil hvert 2det Minut.
Frankrig	Atlantehavet (Loire Mun- dingen)	Nyt Havnefyr ved Pouli- guez	F.	rodt	..	..	22	1 $\frac{1}{2}$	N 47 16,5 V 2 25,7	17	Jern- stativ	tændt 1 September; det sees kun mellem Pinchateau og Chemou- lin Pynterne.
Spanien	Atlantehavet (Guadiana Mundingen)	Flytning af Fyrene ved Ayamonte	..	..	..	..	..	..	..	..	..	disse Fyr paa Øen Canela, staae nu NO og SV for hinanden for at angive den ny Retning af Løbet.

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 . . . Ø 4	o . . . Ø 4	Høide	Farve, Form	
Frankrig	Middelhavet (Rhône Mun- dingen)	provisorisk Fyr i St. Louis Kanal	F.	hvidt	..	..	19	1	N 43 23,4 Ø 4 52,2	14	Træ- baake	72 Alen fra Østenden af Molen; det lyser kun i Løbet til Kanalen.
N-Amerika	Ny Fundland	Nyt Fyr paa Ferryland Head	F.	hvidt	..	..	194	4	N 47 0 V 52 51	..	rødt, Steen	tændes formeentlig d. 1 October 1871.
do.	do.	Nyt Fyr ved Vestsiden af C. Ray	B.	hvidt Bl. hver 10 Sec.	Sp.	..	..	5	N 47 37 V 59 18	40	6kant., hvidt	tændt i August 1871; i længere Afstand seer det ud som et fast Fyr, idet de hurtige Glimt ei be- mærkes.
do.	St. Laurents Floden	Nyt Fyr paa Amherst Øen	B.	afvexl. rødt og hvidt Bl. hv. 1/2 Min.	Sp.	..	..	5	N 47 13 V 61 58	..	6kant., hvidt	paa Sydpynten af Øen Amherst, en af Magdalene Øerne.
do.	do.	Nyt Flydefyr paa Red Islet Banke	F.	hvidt	Sp.	..	40	3	N 48 6,5 V 69 31	..	rødt Fartøi	udlagt paa 10 Favne Vand NØ for Red Islet; i Taage signaleres med en Damppeibe hvert 10 Sec. Lyden kan høres fra 1 til 4 Mill efter Vindens Retning.	
do.	do.	Nyt Fyr paa Caroussel Ø	F.	hvidt	Sp.	..	190	5	N 50 5,7 V 66 22,7	34	hvidt	paa en af Seven Øerne ved St. Laurentsflodens nordlige Side.	
do.	do.	Nyt Fyr paa C. Rouge	F.	hvidt	Sp.	..	170	2 1/2	N 47 7,3 V 70 42,7	24	4kant., hvidt		
do.	do.	Nyt Flydefyr for Gaspé Havn	F.	rødt	..	..	30	..	N 48 50,7 V 64 24,5	..	rødt Fartøi	ved Sandy Beach Pynt.
do.	Northumber- land Strædet	Nyt Fyr v. Pug- wash Havn	F.	hvidt	Sp.	..	47	2	N 45 52,5 V 63 40	..	.. . . .	paa Seamans eller Fishing Pynt ved Østsiden af Havnen.
do.	Bathurst Havn	2 ny Ledefyr paa Alston Pynt	F. F.	hvidt rødt	.. ..	.. ..	26 30	2 1/2 2 3/4	N 47 39 V 65 38	..	Træ- baaker	Fyrene staae 170 Alen fra hin- anden, det yderste er hvidt, overet lede de ind i Havnen.

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	i Fod	Høide	Farve, Form	
Afrika	Guldkysten	Nyt Fyr ved Akra	F.	hvidt	Lds.	3dle	48	2½	N 5 31,8 V 0 11,5	18	rodt Stativ	paa den vestlige Bastion af Fort James; et Taarn vil blive bygget istedetfor Stativet.	
China	Jangtsekjang	Nyt Fyr paa Shaweishan	F.	.....	..	1ste	220	5½	N 31 24 Ø 122 14	54	sort Taarn	et hvidt Huus er bygget nær Taarnet.
do.	do.	Nyt Flydefyr ved Tungsha Banken	B.	Bl. hvert ½ Min.	..	..	38	2¾	Shaweishan Fyr i NØ ¾ N, Gutzlaff Fyr i S t. Ø ½ Ø	..	rodt Fartøi	paa SV-Enden af Banken; Skibe, som styre feil, advares ved Skud; i Taage lyder et Horn hver ½ Min.; der kan signaleres ved Flydefyret efter Marryats Signalebog.
do.	do.	Wusung Fyr	.....	.....	..	..	..	..	..	..	..	bliver forbedret.
Australien (Ny Holland)	Lady Bai (Victoria)	Forandring af Warnambole Havnesyr	F.	hvidt	..	..	105	3½	N 38 26 Ø 142 32	..	..	synligt fra Ø rundt gennem N til NV;
			F.	rødt	..	..	..	1¼	.....	..	..	kun synligt mellem Peilingerne fra N ½ Ø til N t. Ø.
			F.	grønt	..	..	..	..	.....	..	..	det lille grønne Fyr stauer paa Havnemolen, 350 Al. fra dens Ende.

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	Nordhavet	Jernstang	p. Ribefluen	.....	.....	i Granvigen N for Thronhjems Fjorden	Ballonen er 4 Fod i Diameter.
	do.	m. sort Ballon	p. Rugmels- fluens	.....	.....	do.	Ballonen er 1½ Fod i Diameter.
	do.	do.	p. Galtefluens	.....	.....	do.	Ballonen er 3½ Fod i Diameter.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Norge	Nordhavet	Jernstang med 2 Bal- loner	paa Lysbot- fluen	.....	.....	i Granvigen N for Thronhjems Fjorden	Ballonerne ere 2 Fod i Diameter og staa 2 Fod fra hinanden.
do.	do.	Forandring af Mærket paa	Kjedingen	.....	.....	do.	paa Toppen af Mærket er anbragt 2 røde Balloner af 2 Fods Dia- meter, 1 ¹ Fod fra hverandre. Mærkerne paa Vestsiden have røde, paa Østsiden sorte Balloner.
do.	Kristiania Fjord	Baake paa Skæret	Pilleren ved Frederikshald	.....	.....	øst f. Homlungens Fy N. Br. 59 ⁰ 1',3 Ø.Lgd. 11 ⁰ 3'	Baaken er en sliirkantet Pyramide, 22 Fod høi.
do.	do.	Vager med Ballon paa	Skrut- skrakken	.....	8 Favne	N. Br. 59 ⁰ 9' Ø.Lgd. 10 ⁰ 44',5	SSØ for det grundeste Sted.
Danmark	Kattegatet	Vageren	ved Steens- næs	.....	15 Fod	N. Br. 57 ⁰ 12',3 Ø.Lgd. 10 ⁰ 32',7	er flyttet i SØ-Retning til 15 Fod Vand.
do.	Grønsund	ny Vager med rød Stage, 1 opadbunden Kost	paa Østsiden af Præstebjerg Rev	7 Fod	18 -	N. Br. 54 ⁰ 48',7 Ø.Lgd. 12 ⁰ 10',4	3900 Alen S t. V fra Hestehoved.
Sverrig	Bottniske Bugt	ny rød Vager med Toptegn	for Sydenden af SØ-Brottet	.....	.....	N. Br. 63 ⁰ 21',7 Ø.Lgd. 20 ⁰ 7',5	paa Sydsiden af det Grundeste staaer desuden en Kosteprik.
do.	do.	nysort Vager med Toptegn	f. Nordenden af SØ-Brottet	.....	.....	N. Br. 63 ⁰ 25' Ø.Lgd. 20 ⁰ 10',5	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England	Themsen	Flytning 1 Kvm. i Ø $\frac{1}{2}$ S af	SØ-Shingles Tønde	.....	6 Favne	Monkton Baake i SSV $\frac{1}{4}$ V, St. Peters Kirke i S $\frac{3}{4}$ Ø, Tongue Fyrskib i S $\frac{3}{10}$ Kvm. og Shingles Baake i V t. N $\frac{1}{4}$ N $1\frac{1}{10}$ Kvm.	Misvisningen i Themsmundingen er 19 $\frac{1}{2}$ ° V i 1871.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i SØ af	Shingles Spit Tønde	.....	6 -	Chislet Mølle i SV $\frac{3}{4}$ S, Mount Pleasant Huus i S $\frac{1}{2}$ V, Tongue Fyrskib i SØ t. S $1\frac{3}{10}$ Kvm. og Shing- les Baake i NØ $\frac{3}{10}$ Kvm.	
do.	Kanalen	Forandring af	Ryde N-East MiddleTønde	.....	.....	Spithead ved Ryde Middelbanke	fra rød- og hvidringet med Tre- kant, til rød med Ballon.
do.	do.	do.	Ryde East MiddleTønde	.....	.....	do.	fra rød- og hvidringet, til rød- og hvidtærnet.
do.	do.	do.	af Mile Baakerne	.....	.....	i Stokes Bai	til hvide, med røde Stager og Balloner.
Østerrig	Adriatiske Hav	ny Telegraf- station ved	Promontore	.....	.....	paa Øen Lizza	fra 1 September kan herfra tele- graferes efter den internationale Signalbog.
Ægypten	Alexandria Red	ny sort- og hvidringet Klokketønde	paa Pullen i Boghaz Pas- set	21 Fod	24 Fod	El Kot Baake i SØ $\frac{3}{4}$ Ø	Mærkets Top er 20 Fod over Vandet. Skibe skulle holde dem midt imel- lem dette og efterfølgende Mærke.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
<i>Egypten</i>	Alexandria Red	ny sort Vager	paa Yder Banken	18 Fod	.....	1½ Kbl. i SV fra Foregaaende	
<i>Bermudas</i>	N-Atlantehavet	ny rød Spids- tønde	mærket Fair- way*	.....	9 Favne	St. Davids Head til Batteriet ved St. Catharina Pynt i SØ ½ S og Barakken ved Prospect Hill vel fri af Crawl Pynt i SV ¼ S	ved den nordre Side af Murray Red omtrent 1 Kvm. fra St. Catharine Pynt. Misv. ved Ber- mudas er 6° 50' V i 1871.
do.	do.	Forandring af	Outer Fair- way Tønde	.....	.....	.....	er nu sort med Stage og Ballon.
do.	do.	do.	Tønderne i the Nar- rows*	.....	.....	til Enden af Stag Kanalen	ere nu sort- og hvidtærnedede.
<i>S-Amerika</i>	do.	Dybden paa Barren ved	Maracaibo	10 Fod	.....	.....	Løbet er 2 Kbl. bredt og har en Længde over Barren af c. ½ Kvm.
do.	do.	nylig fundet Rev	ved Guiana	9 Fod ov. Vandet	.....	N. Br. 9° 51,8' V.Lgd. 58° 46'	efter Beretning af Capt. Silva, portugisisk Skib «Emilia», i Juli 1870.
<i>Brasilien</i>	Bugten ved Santos	nylig fundet	Klipperev	i Vand- fladen	.....	1½ Kvm. SØ for Øen Laage	fundet af Capt. Chibourg, fransk Skib «Lusitana».
<i>Japan</i>	Nipons Ø-K.	nylig fundet Grund	Arkold Rev	20 Fod ov. Vandet	.....	N. Br. 36° 4' Ø.Lgd. 141° 25'	seet, og paany bestemt ved den russiske Kanonbaad «Sibale».
<i>Carolinerne</i>	Store Ocean	opdaget ny Ø	i Bordelaise Gruppen	.....	.....	N. Br. 7° 35' Ø.Lgd. 156° 45'	seet af Capt. Haagma, Skibet «Doctrina et Amicitia».

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

1871.

1 Aug.

Dampskibet Geiser samt Skonnerterne Absalon og Esbern Snare beordrede oplagte efter Regulativets Kategori 2, og Commandoen beordret strøget efter Værftschefens nærmere Ordre. — Reservelieutenanterne samt det faste og værnepligtige Mandskab afgaae til Værftet, de øvrige Officerer tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Ordre til Kanonbaaden Willemoes efter endt Transporttjeneste at overtage Vagtskibstjenesten paa Kjøbenhavns Rhed indtil den 8de d. M., da Kanonbaaden indlægges, og Commandoen stryges. — Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset, og Mandskabet afgives til Orlogsværftet, indtil Kanonbaaden, efter endt Togt med Cadetter og Elever, eventuelt igjen skal benyttes som Vagtskib.

Ordre til at Corvetten Heimdal den 7de d. M. inspiceres af Flaadeinspecteuren. Efter endt Inspection indlægges Corvetten og oplægges efter Regulativets Kategori 4.

Premierlieut. H. G. S. Olrik beordret til Chef for Kanonbaaden Willemoes paa et Øvelsestogt for Cadetter og Elever af Søofficeersskolen. Til at forrette Tjeneste der ombord beordret Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulff.

Premierlieutenanterne Olrik og Wulff samt Cadetter og Elever beordrede at afgaae den 9de d. M. fra Cor-

1871.

1. Aug. vetten Heimdal og tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden Willemoes, hvor Commandoen samme Dag heises.

Commandoen beordret strøget i Corvetten Heimdal den 15de d. M.; Officererne tiltræde deres tidligere Tjeneste: Capitain N. F. Ravn ved Officerskolen, Premierlieutenanterne F. P. A. Uldall og S. Bojesen ved Søofficerscorpset, og Premierlieutenanterne J. E. V. Hansen og J. P. M. Fischer ved Søofficersskolen; det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.

Allerh. anordnet: Premierlieut. G. V. C. J. Bardenfleth meddeles Orlov i 3 Aar, fra 1ste October d. A. at regne, for at føre et kongeligt Postdampskib.

7. Aug. Elev H. P. Lyders meddeelt Afsked fra Søofficersskolen.

9 Aug. Allerh. anordnet: Commandeur R. C. M. Bruun, R* og D. M., meddeles Orlov i 2 Maaneder for at foretage en Reise til Udlandet.

Commandeur E. F. Krieger, R* og D. M., Chef for Orlogsværftet, meddeles Tilladelse til at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Hellenernes Konge tildeelte Decoration som Commandeur af den græske Frelserens Orden.

10. Aug. Ministeriet resolveret, at efter endt Overgangsprobe oprykke Eleverne C. J. Petersen, O. J. M. Kofoed-Hansen, O. G. Lütken, F. L. H. Hammer og E. S. Nyborg i Cadetnummer; endvidere, at Aspiranterne A. H. L. Boldt, C. F. Maegaard, J. S. Fleischer, R. R. J. Hammer, H. C. Liisberg og M. G. Schmidten optages som Elever ved Søofficersskolen.

11. Aug. Capitain A. W. Schiwe og Secondlieut. G. H. R. Zachariae beordrede at fratræde Tjeneste ved Søtransportvæsenet og at tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset.

12. Aug. Premierlieut. F. P. A. Uldall meddeelt 6 à 8 Ugers Orlov.

14. Aug. Secondlieut. J. A. D. Jensen meddeelt 1 Maanedes Orlov.

Minist. Resol. Commandeur R. C. M. Bruun vedbliver efter endt Orlov at være designeret Chef for Søtransportvæsenet. 21 Aug.

Istedetfor Capitain E. Duntzfelt designeret Capitain A. W. Schiwe som Chef for Pandserbatteriet Lindormen, medens dette er oplagt efter Regulativets Kategori 1.

Minist. Resol. Efter Kanonbaaden Willemoes's Ankomst her paa Rheden den 21de d. M. indlægges Kanonbaaden, og Commandoen stryges. — Officerer, Cadetter og Elever afgaae til Søofficeersskolen, Maskinmester og det øvrige Mandskab afgaae til Værftet.

Ordre til den 22de d. M. at heise Commandoen i Kanonbaaden Willemoes som Vagtskib med den under 19de Juni d. A. befalede Besætning. Premierlieut. O. F. H. Irminger og Secondlieut. P. L. With fratræde som Følge heraf den 21de d. M. Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Chefen for Kanonbaaden Willemoes, Premierlieut. O. F. H. Irminger, beordret til i Forbindelse med Vagtskibstjenesten, at assistere Søminuetjenesten ved de Forsøg, samme lader anstille med active Torpedoer.

Capitain A. E. Christiansen og Premierlieutenanterne F. C. Irminger og O. W. Suenson beordrede til den 1ste n. M. at fratræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset og tiltræde Tjeneste, den Førstnævnte som Skoleforstander, de Sidstnævnte som Skoleofficerer ved Exerceerskolen for Søværnepligtige.

Capitain H. J. V. Rambusch beordret som Chef for Logisskibet Dronning Marie. — Til at forrette Tjeneste der ombord beordret: Premierlieut. N. C. R. Møller og Secondlieut. P. C. Bræstrup, Corpslæge A. L. Bech som Overskibslæge og Forvalter A. Bech som Proviantforvalter.

Minister. Resol. Samtlige til Tjeneste værende Reservelieutenanter, nemlig V. M. Madvig, H. C.

1871.

21. Aug. Gommesen, C. C. F. Rønnow, A. Rasmussen, J. H. Thorn og O. V. V. Wahl hjemsendes ved Udgangen af September Maaned.

Ordre til at heise Commandoen i Logisskibet Dronning Marie den 1ste September om Morgenen.

22. Aug. Ministeriet beordret Commandeur G. F. W. Wrisberg, Capitain G. J. G. Mac-Dougall og Premierlieut. S. Bojesen at sammentræde med 2 af Hærens Officerer, beordrede af Krigsministeriet, nemlig Capitain H. Høncke og Premierlieut. E. J. Sommerfeldt, begge af Ingenieurcorpset, for under Commandeur Wrisbergs Forsæde at udarbejde Forslag til et for Flaaden og Hæren fælles Signalsystem.

29. Aug. Ministeriet tilladt, at 4 pCt. af de Prikkepenge, som oppebæres af de sjællandske, lollandske, falsterske og møenske Lodserier, indsættes i de paagjældende Lodseriers Pensionskasser til Forrentning og Behandling ganske paa samme Maade som Pensionskassernes øvrige Midler. Alt fra 1ste Januar 1872 at regne.

30. Aug. Minister. Resol. Fyrmester J. F. Hansen vil fra 1ste October d. A. blive forflyttet fra Anholts Fyr til Hanstholms Fyr, og fra samme Tid ansættes Assistent ved Anholts Fyr Jens Christiansen som Fyrmester ved sidstnævnte Fyr.

Reserveofficers-Institutionen.

Af Premierltnt. V. Hansen.

Endskjøndt jeg ikke kan see ovennævnte Sag i saa mørke Farver, som de, hvormed Prmlnt. Bojesen i Tidsskriftets næstforrige Hefte har udmalet den, maa jeg dog ganske vist være enig med ham i, at der bør gjøres noget Mere for at udvikle denne Institution, som efterhaanden vil faae større og større Betydning for Marinen. Imidlertid troer jeg, at vi i den nuværende Ordning kunne finde gode Momenter, og skal jeg, byggende videre paa disse, tillade mig at fremsætte nogle bestemte Forslag i den af Prmlnt. B. antydede Retning.

Hvad det først og fremmest gjælder om, er at give Reservelieutenants-Titelen en god Klang. Ved at forlange en bestemt fastslaaet Garanti for, at de Kræfter, man faaer, virkelig ere brugbare, vil man opnaae, ikke alene at hæve Reserveofficererne i Orlogsmarinens Øine, men ogsaa, hvad der forekommer mig fuldt saa vigtigt, i Koffardimarinens. For Øieblikket er der egentlig ikke forbundet nogen sær Udmærkelse eller Anseelse ved at være Reservelieutenant, og jeg har hørt dygtige unge Koffardiofficerer yttre, at de brød sig ikke om at komme ind i Marinen, fordi der kunde jo, meente de, næsten Alle og Enhver komme ind.

Det synes altsaa, som om man har været for lemfældig, for ængstelig til at stille Fordringer, og jeg troer,

at den efterhaanden indvundne Erfaring med Hensyn til Antallet af dem, der melde sig til Optagelse, taler for, at man kan faae et tilstrækkeligt Antal Aspiranter, selv om man stiller strengere Fordringer, hvorved Institutionen naturligviis vil vinde i Anseelse og derigjennem blive mere søgt af dygtige Koffardiofficerer. I England sætte Skibsførere, ja endog Førere af de store transatlantiske Paketter, megen Priis paa at kunne kalde sig »Lieutenant of the Royal Naval Reserve« og sætte et L. R. N. R. efter deres Navn. Grunden hertil er vel for en stor Deel den, at denne Titel i England kun gives til virkelig dannede Mennesker, af hvilke der vistnok i den engelske Koffardimarine kun findes en ringe Minoritet, hvorimod vor Koffardimarine kan opvise en hæderlig stor Majoritet af dem, og det er netop denne Majoritet, man ved skarpere U'øver og en strengere Skjærnsild skal søge at drage til sig, idet man appellerer til Æresfølelsen.

Man maa altsaa begynde med en Adgangsprøve. Der maa til denne stilles Fordringer i Dansk, Læsning og Stil, i Skrivning og i et kort Omrids af de danske Farvandes Geographi. Ved Fremlæggelsen af Fartsattester skulde, som nu, Vedkommendes Søfart documenteres, medens den paa Styrmandspatentet anførte Charakter for Styrmandsexamen burde indgaae som Charakter ved Prøven. Den nuværende Aldersgrændse af indtil 28 Aar burde derhos bibeholdes.

Naar denne Prøve blev afholdt først i November, kunde Skolen begynde sin Virksomhed den 15de November og vedvare til den 1ste April. Man har da hele Vinteren for sig og vil jo vinde et ikke ubetydeligt Timeantal i en bedre Deel af Aaret end midtvinters. Skolen vil udvides fra de 10 Uger, den nu omfatter, til 18 Uger med et Antal af ialt c. 640 Underviisningstimer.

Underviisningen kunde da fordeles saaledes:

forberedende Øvelser og militair Anstand . . .	70	Timer.
Kanonexercits	210	—
Geværexercits	120	—
Commandoskole	20	—
Hugning og Fegtning	40	—
Signalering	40	—
Skydning med Kanon fra Barkas	36	—
Skydning med Riffel og Pistol	36	—
Instrux for Skibstjenesten	20	—
Rapportstil	6	—
Omviisning paa Værftet	6	—
Examensdage osv.	36	—

Ialt 640 Timer.

Ved en saaledes fordeelt Underviisning, troer jeg, man kan vente, at der vil kunne lægges et godt Grundlag for Elevernes Uddannelse til Officers-Aspiranter. Dog bør der strax ved Indtrædelsen i Skolen gives dem en Uniform, hvilket ogsaa Prmltnt. B. fremhæver, thi først derved føle de sig som Militaire. Et Væрге (Sabel) vilde uden Bekostning kunne gives dem fra Værftet. Jeg vil ikke her opholde mig ved den moralske Virkning, som fremkaldes ved at bære en Sabel ved Siden; men saameget er vist, at det i høi Grad fremmer den militaire Holdning, og at man ved dette simple Middel betydelig letter Arbeidet for dem, der i kort Tid skulle uddanne militaire Elever.

I Slutningen af Marts afholdes Prøve, hvorved Eleverne fremstilles i Kanon- og Geværexercits, Hugning og Fegtning. En theoretisk Prøve afholdes i Signalering, Skibstjeneste og Rapportstil, medens samtidig Skive-skydningens Resultater fremlægges.

Den 1ste April skal Skolen være tilendebragt, og Skoleforstandernes Indstilling indsendes til Ministeriet, som nu kan udvælge dem, der ville blive Brug for. — Men at udnævne dem til Lieutenanter allerede paa dette

Stadium vil, forekommer det mig, let blive at gribe i Blinde, thi hvad Fyldest hver Enkelt vil kunne gjøre ombord i et Skib, er det endnu umuligt at dømme om, og netop denne tidlige Udnævnelse maa af den Grund vistnok ansees for et af den nuværende Ordning's svageste Puncter. Naar alle brugbare Skibe nu skulde udrustes, vilde det i de mindre Skibe være nødvendigt at give Reservelieutenanterne Qvarter; men kan man med Sikkerhed gjøre dette nu? Og kunne de paa egen Haand udføre en Vagtchefs forskjelligartede Tjeneste, som de aldeles Intet kjende til? — Disse Spørgsmaal maa vistnok snarere besvares benægtende end bekræftende.

Hertil kan imidlertid bemærkes, at man, for i Krigstid at kunne faae Reserve-Lieutenanter ombord, der kjende Noget til Tjenesten, jo netop udsender en Deel af dem i Fredstid og derved lærer dem Tjenestens Gang; men Ulykken er netop, at man paa denne Maade gjør dem til Officerer, inden deres Læretid er fuldstændig omme.

Hvad jeg derfor anseer for det Rigtigste, er, at man efter endt Skole udnævner dem, man vil beholde, til Officers-Aspiranter og derefter udcommanderer dem med Skibene som saadanne. Man vil derved, troer jeg, opnaae forskjellige Fordele; navnlig faaer man et Mellemled mellem Officerer og Underofficerer, som nu i høj Grad savnes, og som i næsten alle andre Mariner ansees for nødvendigt. Det er jo hos os ofte Tilfældet, at Officerer af og til maae udføre en Tjeneste, der nærmer sig Underofficerstjenesten, og til andre Tider benytter man Underofficerer til Stillinger ombord, der egentlig ligge over deres Omraade. Jeg sigter her især til Styrmandstjenesten, hvilken vore iøvrigt saa dygtige Underofficerer somoftest ikke kunne magte, og det forekommer mig indlysende, at denne Tjeneste vil blive bedre besørget af Officers-Aspiranterne, som man af denne Grund maa skee kunde give Titel af Styrmandsofficerer. De ville desuden med stor Fordeel kunne benyttes ved mange andre Leiligheder, f. Ex. ved Fartøistjeneste, ved Signa-

lering, ved Visitering og ved Exerçitsen som Delingsførere eller Sectionschefer osv. Man vil ved en saadan Ordning undgaae at maatte benytte gamle Officerer til at udføre en Tjeneste, der ofte ikke harmonerer med deres øvrige Stilling ombord, og navnlig vil man undgaae, at Quarteerchefernes Tjeneste, saaledes som det nu er Tilfældet, bliver belemret med en Mængde Smaating, hvorover let vigtigere Ting kunne blive forsømte.

Endelig, og dette er naturligviis det væsentligste Punct, ville de Koffardiofficerer, der paa denne Maade træde ind i Orlogstjenesten, lære denne langt bedre at kjende; thi det er for dem, som for Alle, der begynde paa Noget, som er dem ganske uvant, nødvendig bestandig at søge Oplysninger, Raad og Veiledninger hos dem, der ere fortrolige med Tjenesten, nemlig de faste Officerer. Og denne Veiledning vil bedre kunne gives dem, naar de ere de faste Officerers Underordnede, end naar de, som nu, strax ere deres Sidemænd. Der vil da heller ikke være noget til Hinder for, at der ombord holdes en Skole for dem, saaledes som der holdes Skole for Styrmandselever og for de frivillige Lærlinge, der ville indstille sig til Optagelse paa Søofficersskolen.

Naar Officers-Aspiranterne ifølge den her foreslaaede Ordning nu efter et Togt som Styrmandsofficerer komme hjem, vil man kunne være temmelig sikker paa, at de have lært Tjenestens Detailler, og de have tillige havt Leilighed til at vise, hvortil de due; der bliver derfor da Stof nok til, at Chefen kan afgive en virkelig, fyldestgørende Dom over, hvilke iblandt dem han anser for skikkede til Reservelieutenanter. Man kan jo endogs, om det skal være, lade en Commission afgive Bedømmelse over dem, og, naar Ministeriet da efter Chefens eller Commissionens Indstilling udnævner det fornødne Antal til Reservelieutenanter, har man for det Første opnaaet en betydelig forøget Betyggelse for, at Staten virkelig faaer brugbare Officerer for de udgivne Penge, og dernæst

hævet Reserveofficers-Stillingen, gjort den mere anseet, og derved, troer jeg, bidraget til, at den bliver mere søgt af Koffardimarinens gode Kræfter.

For at undersøge, hvorvidt det ovenfor Fremsatte kan lade sig praktisk gennemføre, er det nødvendigt at see, hvilke Fordringer der stilles i Henseende til Plads ombord og Bekostning. Hvad det første Punct, Pladsen, angaaer, da kan hertil siges, at det i de fleste Mariners Skibe har været muligt at finde Rum nok ombord til en saadan Messe, der vilde svare til fremmede Orlogsmænds Cadetmesse, thi jeg forudsætter som en Nødvendighed, at man maa give Styrmandsofficererne et passende Opholdssted ombord, en Messe for dem selv. Maaskee kan denne Opgave løses ved Anbringelse af Hytter, hvorved megen Plads vindes, hvorfor den ogsaa saa hyppig er anvendt andensteds. Men selv uden dette vilde det dog neppe være umuligt at kunne indrette et Rum, der var stort nok til en Messe, i mindre Skibe for 6, i større Skibe for 10 Mennesker. Foruden Styrmandsofficererne burde nemlig 2den Maskinmester, Underlægen og den Elev af Forpleiningscorpset, der som Skriver eller som Underintendant uddanner sig til Reserveintendant, ogsaa messe her, og paa store Skibe mulig tillige Overkanoneer og Overbaadsmand. Sættes 3 Styrmandsofficerer paa mindre, og 5 paa større Skibe, ville derved de ovennævnte Tal fremkomme. Der vil ikke være Noget til Hinder for at give denne Messes — Mellemstabsmessens — Medlemmer Skibskost, maaskee med et lille Tillæg af f. Ex. 8 Skilling daglig. Hvorledes nu Spørgsmaalet om Pladsen ombord skal ordnes, maae vi overlade til vore Teknikere at bestemme. Naar der stilles disse den Opgave at skaffe en saadan Messe tilveie, er jeg overbeviist om, at de ville være istand til at løse den.

Hvad dernæst Bekostningen angaaer da vil den vel sammenlignet med nu blive noget forøget, men dog ikke saameget, at dette skulde kunne afskrække fra at gjøre

Forsøget. Vi ville da holde os til, at man aarlig vil uddanne 12 Reservelieutenanter, hvilket er det Tal, som man hidtil har valgt. Disse 12 vælges blandt 15 udcommanderede Styrmandsofficerer, der atter ere valgte ud af de 20 Elever. Men der er dog for at anstille en virkelig Sammenligning den Ting at bemærke, at alle disse 15 Styrmandsofficerer have gjort Orlogstjeneste, hvorimod der hidtil kun er blevet indkaldt 7 à 8 Reservelieutenanter til Tjeneste.

For til en Sammenligning at tage et Exempel, da er der i Finantsaaret 18⁷⁰/₇₁ uddannet 20 Elever, udnævnt 12 Reservelieutenanter, af disse indkaldt til Tjeneste 8, hvoraf 6 ere blevne udcommanderede. — Til Exerceerskole, Lønning, Udrustningshjælp (à 30 Rdlr.), Sotillæg, Bordpenge og Dagpenge, har Udgiften været omtr. 3655 Rdlr.; men, da Udrustningshjælpen nu er ansat til 60 Rdlr., ville Udgifterne altsaa nu blive c. 3895 Rdlr., hvorfor altsaa 6 have faaet en virkelig Orlogsdannelse, idet de have været udcommanderede ialt 397 Dage, altsaa gennemsnitlig 66 Dage eller lidt over 2 Maaneder hver.

Efter det ovenfor fremsatte Forslag ville Udgifterne stille sig saaledes:

20 Elever i 5 Mndr. à 20 Rdlr.....	Rd. 2000
Udrustningshjælp à 20 Rdlr.....	- 400
15 Styrmandsofficerer i 4 Mndr. à 30 Rdlr... -	1800
Udrustningshjælp paany 20 Rdlr.....	- 300
Skibskost i 4 Mndr. til 15 à 10 Rdlr. mndl....	- 600
Bordtillæg à 15 Mk. mndl.....	- 150
	<u>Rd. 5250</u>

Nogle ville naturligviis holdes ude i kortere, Andre i længere Tid, hvorfor der som Gjennemsnit er sat 4 Maaneders Udcommando. Vil man holde Alle ude i 5 Maaneder, vil Udgiften ialt blive. c. 5900 Rdlr.

For denne Sum vil man altsaa hvert Aar faae 12 orlogsdannede Reserveofficerer, og for at faae dem har man

altsaa paa hver anvendt c. 491 Rdlr., medens man paa hver af de 6 fra 18⁷⁰/₇₁ har anvendt c. 649 Rdlr. Den hele Udgiftsforøgelse vil blive lidt over 1000 Rdlr., hvilket jo dog ikke er nogen stor Gjenstand, saameget mere, som man faaer mere for Pengene. Men, var selv denne Forøgelse formeget, da maatte man hellere indskrænke sig til et mindre Antal, og man vilde med en Elevskole af 15 Elever, hvoraf 10 udtoges til Styrmandsofficerer, blandt hvilke igjen 8 udnævntes til Reservelieutenanter, uden forøget Udgift dog faae flere orlogsdannede Reserveofficerer end nu.

Det Vanskeligste er, som jeg allerede har sagt, Installeringen og Apteringen ombord af en Styrmands- eller Mellemstabs-Messe; men, afseet fra Pladsen, dreier det Hele sig dog kun om et Par Skodder, Skabe og Borde.

Naar man nu endelig faaer en aarlig Tilgang til Reserveofficerscorpset af 12 Officerer, vil det altsaa være nødvendigt at lade disse staae i Corpset i 10 Aar, hvis man stadig vil have dette completeret til et Antal af 120, for altid at have Nogle ved Haanden i paakommende Tilfælde. Naar den høieste Antagelsesalder er fastsat til 28 Aar, vil altsaa en Enkelt kunne blive 38 Aar, og han er da ingenlunde for gammel til at gjøre god og activ Lieutenants-tjeneste; men de Fleste ville dog være yngre. Imidlertid forekommer det mig, at Reservelieutenanterne altid maae have deres Anciennetet reserveret ligeoverfor Secondlieutenanterne, med hvem de i Rang, Stilling og Tjeneste ere sideordnede ombord. Ogsaa dette vil bidrage til at paatrykke Reserveofficers-Corpset Stempleet af et virkelig militairt Corps, i hvilket Medlemmerne af tjene deres Værnepligt. At Reserveofficererne have en bestemt Anciennetet vil desuden bidrage til, at de føle sig mere knyttede til Officerscorpset, og der er neppe nogen Tvivl om, at dette kan have heldige Følger baade for Koffardimarininen og Orlogsmarininen. Saasnart de ere, eller naar de have været Medlemmer af Corpset, maae de naturligviis have

fortrinlig Adgang til de i § 23 af Loven for Søværnets Ordning nævnte Embeder.

Foruden dette Corps vil man imidlertid i Reserveelevsskolens Ruller aarlig kunne indføre 13, som i paa-kommende Tilfælde kunne benyttes som Styrmandsofficerer ombord; 3 af de 13 have jo desuden været til Orlogs som Saadanne. Det er naturligviis en Selvfølge, at deres Værnepligt ikke er aftjent med en frivillig Skole iland, og de kunne altsaa atter indkaldes. Man vil da ubetinget ved en saadan Indkaldelse staae sig bedst ved at benytte dem som Befalingsmænd, og med den Uddannelse, de allerede have faaet iland, ville de bedre kunne udfylde en Styrmandsofficers mere underordnede Stilling, end de af vore nuværende Reservelieutenanter, der ikke have været til Orlogs, kunne udfylde en Officers Stilling ombord. Naar Reserveofficerscorpset er fuldtalligt, og Institutionen saaledes færdig, vil man altsaa desuden have 130 Elever (hvoraf 30 allerede have tjent ombord), som da i Krigstid kunne forrette Styrmandsofficers Tjeneste, thi det vilde sikkert snart vise sig, hvor gavnlig dette Mellemed er for Tjenestens hele Gang, hvis den her foreslaaede Ordning blev prøvet.

Som en Slutningsbemærkning skal jeg kun tilføie, at jeg ikke deler Prmlnt. Bojesens Anskuelse om, at Godkjendelse af den nuværende Reserveofficers-Institution skulde være eensbetydende med den Indrømmelse, at det faste Officerscorpset med dets nuværende omhyggelige Uddannelse skulde være overflødigt. Dette forekommer mig at være en lidt for dristig Paastand. Og om end Resultatet af den nuværende Ordning ikke absolut taget kan kaldes glædeligt, saa maa man ikke glemme, at denne Ordning dog er et Fremskridt og forsaavidt glædelig, som den er bedre end den tidligere Mangel paa Ordning, da vi aldeles ingen Reserveofficerer havde, men maatte, naar der blev Trang til dem, over Hals og Hoved, saagodt man kunde, søge at uddanne og paa Lykke og Fromme ud-

nævne dem, der tilfældig mødte. Den nuværende Ordning er, som sagt, et Fremskridt, men forhaabentlig kun et begyndende Skridt; forfølges dette videre ved Lovens forestaaende Revision, og muligviis i den Retning, som ovenfor er antydet, da troer jeg, at der vil komme gode Resultater ud deraf; men disse Resultater ville da først og fremmest skyldes netop Loven om Søværnets Ordning af 24 April 1868, thi i denne Lov blev det for første Gang slaaet fast, at man skulde uddanne Reservelieutenanter i Fredstid og derved skabe et virkeligt og ikke tilfældigt Reservelieutenants-Corps.

Harvey's active Torpedo m. m.

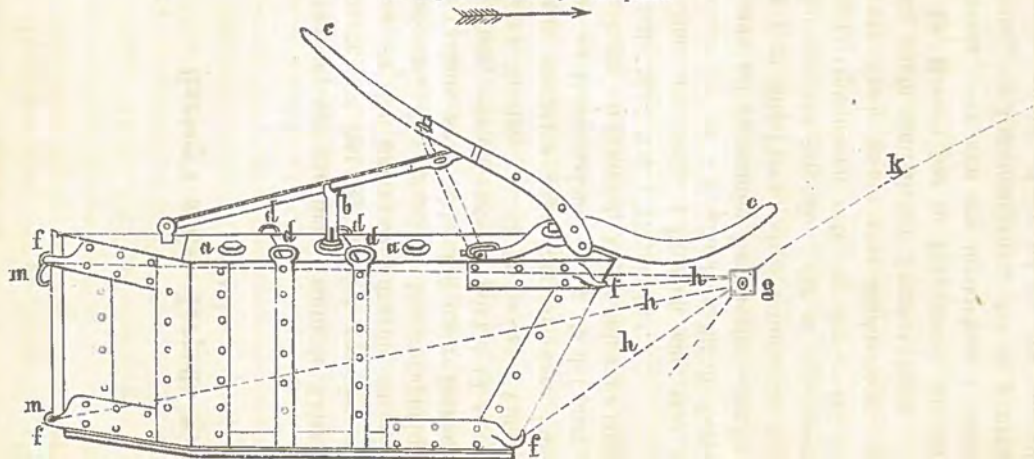
Af O. I.

Et Vaaben, der gennem fremmede Tidsskrifter allerede i længere Tid har lagt Beslag paa den almindelige Interesse, er den harveyske Torpedo, saaledes kaldet efter Opfinderen, den engelske Marinecapitain Harvey. Da dette Vaaben, som falder ind under Rækken af de active Torpedoer, udelukkende er skikket til Anvendelse af den maritime Verden — vi bruge med Villie dette Udtryk, da man særdeles godt kan installere Vaabnet baade i Krigs- og Handelsskibe — og da det efter al Rimelighed turde have en Fremtid, kunne følgende Oplysninger være paa rette Sted her i Tidsskriftet.

Man har hidtil i Pressen kun seet spredte Efterretninger om de i England anstillede Forsøg; heldigviis har man nu en samlet Beskrivelse over Vaabnet og dets Brug i en lille Piece: »Instructions for the management of Harveys sea torpedo«, der er udkommet iaar og forfattet af Opfinderen selv, og det er fra denne Kilde, vi i grove Træk hente vore Meddelelser, hvortil vi ville knytte nogle almindelige Bemærkninger.

Hr. Harvey har to Torpedoer: en styrbords og en bagbords, der kun ere forskjellige i Stillingen af Yderfladerne, en Omstændighed, der er gunstig, for at Torpedoerne kunne skære ud fra den ene eller den anden Side af Skibet. Man vil af den vedføjede Tegning see

En bagbords Harvey's Torpedo.



a. Ladehuller.

b. Tændrør.

c. Horn.

d. Haandteringsøskner.

f. Øskner til Hanefødderne.

g. Kous, hvorigjennem Slæbetrossen farer, og hvorom Hanefødderne spledes.

h. Hanefødder af Toug.

k. Slæbetrosse af Toug eller elektriks Kabel.

m. Boierebsøskner.

den bagbords Torpedos Form. Selve Torpedoen bestaaer af en vandtæt Yderkasse af Elmetræ og en Inderkasse af Kobber, forsynet med to Ladehuller (a). Der er to Størrelser af Torpedoen:

De større ere 5'*) , de mindre 3' 8" lange,
 — — 6 $\frac{1}{8}$ " — — 5" brede,
 — — 1' 3 $\frac{3}{4}$ " — — 1' 6" dybe.

Bruges Nobels Dynamit som Ladning, rummer den større Torpedo 100 Pd. og den mindre 35 Pd.

Midt imellem Ladehullerne, indeni Kobberkassen, er der imellem dennes Over- og Underflade anbragt et Kobberrør, der indeslutter Sprængningsmechanismen, og udenom hvilket Ladningen ligger. Yder- og Underkassen ere begge fuldkommen vandtætte og uafhængige af hinanden, saaledes at Ladningen holder sig tør, dersom Yderkassen skulde blive beskadiget. I Kobberrøret staaer Tændrøret (b) med sit Hoved et Stykke op over Underkassen, og ved at Tændrøret trykkes ned, iværksættes Torpedoens Sprængning. For at forhindre, at denne finder Sted i Utide, er der i Tændrørets Hoved anbragt et Hul, hvorigjennem man stikker en Ters, den saakaldte Sikkerhedsnøgle, som saaledes, naar den staaer paa Plads, forhindrer, at Tændrøret kan trykkes ned. Ved en simpel Vægtstangsforbindelse virke de to fra Torpedoens øverste Flade udstaaende Horn (c) — det ene opefter og det andet udefter og til Siden — paa Hovedet af Tændrøret, saaledes at dette trykkes ned, naar det af et af Hornene paavirkes under et bestemt Tryk, efterat man har trukket Sikkerhedsnøglen ud af sit Leie.

De fire Øskner (d) ere til at haandtere Torpedoen i. Under Trækassen anbringes en bestemt Vægt Ballast, der, for at undgaae enhver Fare, naar man transporterer

*) Overalt anfores engelsk Maal.

Torpedoen, bestaaer af Blyplade. Som Torpedoen leveres fra Fabrikanten, er Ballasten beregnet til, at disse kunne slæbes i Vandet med en Fart af fra tre indtil ti Mile. Bagest paa Torpedoen er anbragt et smalt Ror.

I Øsknerne (f) staae de fire Grene af ulige lange Hanefødder (h) fast. Haneføddernes Bugt hviler om en Kous (g), hvorigjennem Slæbetrossen (k), der kommer fra Skibet, farer. At afpasse disse Hanefødders ulige Længde er en Sag af yderste Vigtighed, da Torpedoens Evne til at skære ud fra Siden af Skibet er afhængig heraf. Strækker man — som antydnet paa Tegningen — den agterste Hanefod ud langsmed Torpedoen, vil den omtalte Kous for de større Torpedoes Vedkommende omtrent komme en Fod foran Torpedoens Forkant; for den mindre Torpedoes Vedkommende vil dette Stykke omtrent være otte Tommer. Alle fire Grene af Hanefoden bære overeeet, og deres Stilling er saaledes afpasset, at det er ligegyldigt, om man slæber Torpedoen i kort eller i lang Slæbetrosse. Denne, der er af samme Førlighed som Hanefødderne, farer, som omtalt, igjennem Kousen og gjøres derefter fast i et spledset Øie, der staaer i Tampen af et Boiereb, som skærer igjennem en større eller mindre Øsken paa Torpedoens Bagpart. Til Boierebet er fastgjort en eller to Boier, der bidrage til at styre Torpedoen og til at holde Bagparten af denne oppe.

Slæbetrossen er ombord rullet op om en Tromle, der staaer fastskruet til Dækket, og om hvilken Trossen frit kan løbe ud og stoppes efter Behag. I Sikkerhedsnøglen staaer en smekkrere Line fast, der enten omtrent ligesom Slæbetrossen er rullet op om en mindre Tromle eller, naar man løber mindre Fart, styres ved Haandkraft; Sikkerhedsnøglen kan herved rives ud af sit Leie, naar man vil.

En Jollebom eller en Raa paa Kryds- eller Stortoppen, ophængt i 10 til 15 Fods Høide over Dækket, er

et meget godt og simpelt Apparat til at slæbe Torpedoen fra. Paa Nokken af Raaen og paa et passende Sted paa Dækket ere anbragte Blokke, hvorigjennem Slæbetrossen farer, efterat den er rullet op om Tromlen; fra Blokken paa Nokken vises Trossen ned paa Dækket til Torpedoen. I et til Torpedofartøi særligt indrettet Skib staaer Tromlen bedst nede i Skibet. Bruges Sikkerhedsnøglen, maa den Mand, der skal passe dennes Line, staae paa et bekvemt Sted, f. Ex. i Commandohuset. Forat holde Sikkerhedsnøglens Line klar, kan denne vises gennem en Blok paa Flagstagen. En Øxe maa altid ligge klar ved Tromlen, for at man kan kappe Torpedoen fra sig, naar f. Ex. et venskabeligt Skib skulde staae Fare for at løbe paa den. Kappes Slæbetrossen, smøger denne og Boierebet sig, naar dette sidste skærfes igjennem den omtalte større Øsken paa Torpedoen^s Bagpart, klar af selve Torpedoen, idet denne gaaer tilbunds. Er Boierebet fast i den mindre Øsken, og Trossen kappes, bære Boierne Torpedoen oppe, og, er Sikkerhedsnøglen i, kan man med Forsigtighed hale Torpedoen ombord i Nøglens Line. Er Nøglen revet ud, maa man selvfølgelig være overordentlig forsigtig med at fiske Torpedoen igjen. Overhovedet maa det saa godt som under alle Omstændigheder være Regel, at Torpedoen er offret, naar man har givet Slip paa den.

Torpedoen kan sættes overbord under fuld Fart og skærer strax ud fra Siden af Skibet. De Folk, der staae ved Boierne, kaste disse overbord, saasart Torpedoen tager Vandet. Slæbetrossen, der er afmærket for hver 10de Favn, stikkes ud paa samme Tid, som man lader tilstrækkeligt løbe ud af Linen paa Sikkerhedsnøglen. Efter Omstændighederne giver man mere eller mindre Slæbetrosse, og med almindelig Fart vil Torpedoen vise 45° ud fra Siden med indtil 50 Favne Trosse ude. Stikkes pludselig Trosse, synker Torpedoen, og,

naar man ikke stikker altfor villigt ud, skærer den strax op igjen. Torpedoen kan sættes overbord i al Slags Veir.

For at undgaae den Fare, der muligviis kan være forbunden med den ovennævnte Installation, berører Hr. Harvey i Korthed Brugen af et elektrisk Kabel istedenfor en almindelig Slæbetrosse; men han omtaler dettes Anvendelse som mere vidtløftig og bekostelig.

Opfinderen foreslaaer til sine Torpedoer særegne Dobbeltkrue-Torpedoskibe af omtrent 150 Fods Længde, 400 Tons Drægtighed, med stor Fart og et glat Dæk uden Opstaaende som paa «Gorm». Torpedoskibene skulle være gode Søskibe og istand til at holde Søen i længere Tid, Dækket skal være omtrent 9 Fod over Vandet; de skulle have vandtætte Skodder, forreste og agterste Rum skulle være fyldte op med tomme Vandkasser i Bunden og med Torpedoboier af Kork og lignende let Materiale ovenpaa Kasserne, for at Skibet, om det fik Grundskud, ikke skulde forandre sin Amning. Omtrent 100 Torpedoer skulle ligge under Banjerdækket i Magasinerne, og fra dette Dæk skulle Torpedoerne manøvreres i slæbetrosserne. Skibene skulle være taklede som tremastede Skonnerter med Rær til at sætte flyvende Raaseil under og til at slæbe Torpedoerne fra. Fartøjerne maae staae paa Dækket, med Undtagelse af en Flækjolle, og for at opbringe Handelsskibe kunde der med Lethed installeres et Par lette, langtrækkende Kanoner paa Dækket.

Det omtalte Værk, hvorfra vi have hentet alle vore Oplysninger, er ledsaget af en Mængde Illustrationer, der efter vor Mening rigtignok give et lovlig farvet Begreb om Torpedoernes frygtelige Virkning: overalt seer man de vevre Torpedoskibe anrette den forfærdeligste Ødelæggelse paa de største Pandserfregatter, der alle fremstilles i synkefærdig Tilstand i de mest maleriske Stillinger. Som Undskyldning herfor kan det vel tjene, at Forfatteren gaer ud fra natlige Angreb som oftest mod Skibe, der sorg-

løse ligge tilankers, og der, hvor han lader Angrebet foregaae mod Skibe under Damp, ere disse aldeles blottede for hans eget ypperlige Forsvarsmiddel. Thi, ved at følge Udtalelser i den engelske Presse, er det som saadant — mere end som Angrebsvaaben — at fremragende engelske Søofficerer hilse Capt. Harvey's Torpedo saa at sige med udeelt Bifald. Der foreligger mange Udtalelser for, at man i England netop er meget tilfreds med at have indført et Vaaben, der vanskelig-gjør, ja maaskee umuliggjør de for lange og langsomt dreieende Skibe saa farlige Vædderangreb.

Hele dette Spørgsmaal om Vædderangreb, der ved sin praktiske Anvendelse, baade paa denne Side og hiinsides Atlanterhavet, har lagt saa stort Beslag paa den almindelige Opmærksomhed i alle Mariner, at Alt, hvad der hedder Taktik, er blevet underkastet en saa radical Forandring, at der snart ikke mere eksisterer nogen fastslaaet Taktik, idet omtrent hver commanderende Admiral indretter Noget efter sit eget Hoved, naar han blot har sit Flag heist længe nok, — hele dette Spørgsmaal om Vædderangreb er nemlig ifærd med at træde ud i Livet under en ny og for Skibene meget farlig Phase. Der gives Sømænd, der mene, og det vistnok med Rette, at i Kampen med enkelt Skib mod enkelt Skib vil det altid være forbundet med store Vanskeligheder, naar Modstanderen har den fulde Raadighed over Ror og Maskiner, selv om det skulde skorte Noget paa Farten, at anbringe det virksomme normale eller tilnærmelsesviis normale Stød. Den nyere Tids Søkrigshistorie og de interessante russiske Forsøg under Viceadmiral Boutakof's Ledelse have nemlig viist, at det normale, ødelæggende Stød hører til de store Sjeldenheder, medens det derimod ogsaa har viist sig, at det oftere hændes, at Modstanderne ramme hinanden under mindre Indfaldsvinkler eller skure hen langs Siden af

hinanden uden at anrette Skade af nogen overordnet Betydning.

Men, vare disse Stød under de mindre Indfaldsvinkler før saa temmelig betydningsløse, saa truer Indførelsen af Stævn- og Sidetorpedoer med at gjøre selv disse Stød eller blot en nogenlunde klos Tilmærmelse af Skib mod Skib overordentlig farlig, og det er til at afværge denne betydelige Fare, at Hr. Harvey har forsynet Krigsmarinen med et ypperligt Vaaben^{*)}. Thi at nærme sig et Skib, der har Harvey's Torpedo ude, eller kan sætte den ud, naar Faren nærmer sig, maa altid blive en særdeles mislig Sag, fra hvad Kant saa Angrebet kommer.

Hvor forholdsviis Lidet de nyere Tidens Søkrigs-historie frembyder, saa har den active Torpedo dog vidst at hævde sig en fremragende Plads i det nye Vaabens Række, og, for at vise dette Vaabens store Betydning endnu tydeligere, ville vi blot af den sidste saa høist ubetydelige Søkrig imellem Tydskland og Frankrig trække to Tilfælde frem, der klart antyde Vaabnets Brug baade som Angrebs- og Forsvarsvaaben. Og disse to Tilfælde, hvori Harvey's Torpedo vilde have spillet en stor Rolle, ere i vore Øine saa meget mere betegnende, som de omtrent vare de eneste Tilfælde, hvorunder de fjendtlige Skibe kom hinanden paa Skud.

1) Da Corvetten »Nympe«, Capt. Weichmann, den samme Mand, der senere commanderede Krydseren »Augusta«, en Nat i August Maaned, — medens en fransk Pandserafdeling med Vice-Admiral Bouët-Willamez ombord sorgløst laa tilankers femten Qvartmile af Neu-Fahrwasser — løb ud og gav den franske Escadre to glatte

^{*)} Rusland, Tydskland og flere Magter have det nye Vaaben; Rusland havde det før Krigen mellem Tydskland og Frankrig; den tydske Corvet »Augusta« siges almindelig under sit bekjendte Kryds at være bleven forsynet med Harvey's Torpedoer i en engelsk Havn.

Lag paa under to tusind Alens Afstand og slap godt derfra, vilde den omtalte Chef udentvivl ikke have betænkt sig paa under gunstige Omstændigheder i en mørk Nat, med lidt Kuling og Sø, at have løbet mellem de fjendtlige Skibe med en Harveys Torpedo slæbende fra hver Side, og det forekommer os utvivlsomt, paa hvilken Side Chancerne havde været størst for et heldigt Udfald.

2) Da den større franske Aviso »Bouvet« og den mindre første Classes Kanonbaad »Meteor« sloges ud for Havanna, forsøgte »Bouvet« at løbe Kanonbaaden ned; men Stødet blev itide pareret, saa at Avisoen skurede langs Siden af »Meteor«, der som den mindre blev stærk beskadiget, idet Fokkeraaen knækkede, Mesans- og Storrigningen gik overbord foruden betydeligere Skade paa Fartøier og Opstaaende. Kanonbaaden løb omtrent 6 Mile under Sammenstødet. En Harvey's Torpedo havde rimeligviis forandret det Hele og gjort Kampen udelukkende til en Artillerikamp. At Kanonbaaden slap forholdsviis godt derfra, skyldes som bekjendt et enkelt heldigt Skud.

Man vil selvfølgelig pønsse paa Midler til at kunne ødelægge disse Harvey's Torpedoer; men det forekommer os altid at maatte blive en vanskelig Opgave at komme dem ordentligt tillivs.

Hvergang vi høre eller læse om active Torpedoer, er det os umuligt andet end i Tanken at dvæle ved den sørgelige passive Stilling, vor Marine, tvungen af Omstændighedernes Magt, indtager ligeoverfor et Spørgsmaal, der er gammelt nok til allerede for et Par Aar tilbage at være blevet lyst i Kuld og Kjøen af de fleste Marinebestyrelser. Da active Torpedoer, der kunne optræde dels i Skikkelse af Harvey's Torpedoer, dels i mangfoldige Skikkelser som Stævn- eller Sidetorpedoer, baade paa de største Krigsskibe og paa mindre Fartøier, ere Vaaben, som ifølge deres Natur bør være Gjenstand for Marinens specielle Interesse, maa disse Vaabens Installation og Brug

blive Søofficerernes Sag*), og, gjælder dette i sin Almindelighed for alle Mariner, saa gjælder det sikkert ikke mindst for de smaa Sømagter: af dem maa Torpedoen behandles som Kjæledægge. Man kan være vis paa, at det mindst ligesaa meget bliver de Smaa som de Store, der ville føle Trang til at udvikle Vaabnet, thi deels have Smaamarinerne, der umulig kunne holde Skridt med Materiellets kæmpemæssige og hurtige Udvikling, Haab om at kunne gjøre ældre Skibe nogenlunde brugbare under særegne Omstændigheder, og deels staaer den Fjenden tilføiede mulige Skade i overordentligt gunstigt Forhold ligeoverfor de Penge, der anvendes paa at foraarsage denne Skade.

Skjøndt det Anførte synes klart som den lyse Dag, er Tilstanden hos os — October 1871 — endnu følgende. Det efter Lov af 28de Mai 1870 oprettede Torpedocorps er ikke fælles for Hær og Flaade; det er ene og alene Hærens Eiendom, og ingensteds have vi seet antydning, at man har tænkt sig Søminetjenesten arbejde directe eller blot planmæssigt i Marinens Interesse. Vi have Forslaget til Loven og selve Loven liggende for os; der er hele Tiden Tale om Dæren og Hærlov; ingensteds om Marinen, og Personellet bestaaer udelukkende af Mænd, der staae i Hærens Rammer som Officerer, Underofficerer eller Menige. Thi at man ifjor Efteraar commanderede en slet og ret Lieutenant af Flaadens Officerscorps til Tjeneste ved Søminetjenesten har ikke i ringeste Maade klaret Sagen, da det jo umulig kan have været Meningen herved at repræsentere Marinen — dertil er virkelig Lieutenantsautoriteten for ringe i sig selv og bliver, naar den skal optræde uden nogensomhelst foregaaende Sagkund-

*) Vi ville ikke her videre omtale, at det endog forekommer os rimeligt, at Marinen som saadan særdeles godt kan faae med passive Torpedoer at bestille. I Amerika havde Søfolkene mere at bestille med disse, end de skjøttede om.

skab, endnu ringere. Erhverves endelig efterhaanden denne Sagkundskab, er Stillingen altfor svævende; den mangler sit Stempel fraoven af. Yderligere foreligger der under 25de October 1870 Resolution for, at der i hver af Maanederne Marts, April og Mai aarlig skal indøves et Hold af 10 Befalingsmænd, nemlig to Officerer og 8 Underofficerer, af Søværnets Personel ved Søminetjenesten. Vi anføre blot dette for derved at have nævnet Alt, thi vi ansee denne maanedlige Indøvelse af vilkaarligt valgte Folk for af temmelig tvivlsomt Værd *).

Som sagt, Søminetjenesten sorterer directe under Krigsministeriet, hvis Opgave det ikke er og ikke kan være — med den nærværende Ordning idetmindste — at forsyne Flaaden med passende Angrebsvaaben og Materiel, hvis Tilveiebringelse imidlertid er en absolut Nødvendighed. Værftet kan heller ikke have opfattet den active Torpedo som liggende indenfor sit Omraade; ellers maatte der foreligge noget positivt Udbytte i den omhandlede Retning. At der iaar ved Søminetjenesten er foretaget omfattende Forsøg med active Torpedoer fra en Dampkanonbaad er ingen Hemmelighed; men ifølge Søminetjenestens omtalte tjenstlige Forhold, udelukkende til Krigsministeriet, ligger den vistnok vrang Slutning nær, at Initiativet til disse Forsøg snarere er kommet fra Krigsministeriet end fra Marineministeriet, hvorfra det efter Vaabnets Natur selvfølgelig helst maa være udgaet. Fra Søminetjenesten gaaer selvfølgelig Alt ad tjenstlig Vei til Krigsministeriet; dersom Marineministeriet erholder Oplysninger, kan det være en Tilfældighed, eller det maa betragtes som en Velvillie, den ene Statsinstitution viser den anden; men i en Sag, hvori det kan være en Velværdssag for Marinen at have Initiativet, tør man ikke trække for store Vexler paa Tilfældigheder og Velvillie

*) Heri kunne vi dog ikke samstemme med Forfatteren. R. A.

— man skal give Standen, hvad Standens er; thi derved værnes bedst om Landets Interesser.

See vi hen til vore Nabostater, opfattes Sagen der paa en ganske anden Maade, uden at vi derfor driste os til at paastaae, at den Maade skulde være den eneste frugtbringende. I Norge er Chefen for Søminetjenesten, Capt. Korn, Søofficer, i Sverrig er det den forhenværende Søofficer Zethelius, der nu staaer i Skær-gaardsartilleriet som Oberstlieutenant, som forestaaer Torpedovæsenet*). Danmark alene staaer tilbage, og det er paa høie Tid, at der bliver gjort kraftige Skridt for at fremskynde Udviklingen af vore active Torpedoer paa den fyldigste Maade. Det er et haade billigt og kraftigt Vaaben, og, er der end iaar fra Søminetjenesten givet et godt Stød fremad, saa har man dog ingen bestemt Garanti for en yderligere Udvikling, dels fordi Søminetjenesten efter Lovens Aand, Ord og Bogstav er Marineministeriet uvedkommende, og dels fordi de passive Torpedoer og Alt, hvad dertil hører, lægger saa meget Beslag paa Sømineafdelingens fulde Kraft. Det maa erkjendes, at et væsentligt Led i Kjæden mangler. Marinen maa have sine faste Repræsentanter i Søminetjenesten, Repræsentanter, der gjøre Vaabnets Udvikling til en Livsopgave. Man kan ligesaa lidt undvære Tøi- og Undertøimester, der staae i Marinens forenede Officerscorps, som specielt uddannede Torpedoofficere; thi vel kan Officeren i Almindelighed efterhaanden lære at benytte Torpedoen ombord — dog ikke uden et fast og fuldstændigt oplært Underofficerscorps — ligesom han bør kunne anvende Artilleriet paa den fyldigste Maade; men Marinen vil ligefuldt føle Manglen af en Kilde, hvoraf den til enhver

*) I Amerika og Frankrig er det active Torpedocorps sammensat udelukkende af Søofficerer, Søartillerister og Søfolk, og i Rusland og Østerrig skal det Samme være Tilfældet, medens vi intet Land kjende, hvor Søminecorpset ved sin Ordning og Sammensætning stemples som et landmilitært Corps.

Tid kan øse det Bedste og Klareste fornemmelig paa de active Torpedoers Omraade.

Det vilde være uheldigt og uretfærdigt at slutte disse Linier uden at udtale den varmeste Anerkjendelse til Søminetjenestens Personel for al udviist Iver i Bestræbelsen for at udvikle et Vaaben, som det for en stor Deel udelukkende bliver Marinens Sag at bruge. Dog alle disse Bestræbelser forhindre ikke, at Marinen til andre Tider kan komme til at lide haardt under de bestaaende Forhold. Sagen er af den Vigtighed, at Folkerepresentationen heller idag end imorgen — uden at afvente den ene eller anden Lovs Revision — bør sættes istand til at afhjælpe en Mangel, der ligger klart for Dagen. Og med det Maal for Øie, at dette Livsspørgsmaal for Marinen maa aflukke Folk af og udenfor Faget saamegen Interesse, at der i den nærmeste Fremtid af al Magt søges at give Sagen det Stød fremad, som den sandelig fortjener, er det, at disse Linier ere nedskrevne.

Om Ordningen af de særlige Prøver ved Styrmandsexamen.

Af Carl G. F. Schwartz.

Der har i den senere Tid i Dagspressen været ført en temmelig bitter Strid om, hvorvidt Ordningen af de ovennævnte Prøver kan siges at være heldig. Da jeg var den, der i sin Tid søgte at henlede Opmærksomheden paa det i høieste Grad Ønskelige i, at der gaves den vordende Skibsfører Leilighed til at erhverve sig Kundskaber i de Fag, som disse Prøver omfattede, ligesom jeg ogsaa er Forstander for den af Landets Navigations-skoler, der længst har dimitteret og har indstillet det største Antal Elever til disse Examina, føler jeg en ligefrem Pligt til at udtale mig i denne for vore Skibsføreres theoretiske Udvikling høist vigtige Sag.

§ 11 i Lov om Styrmandsexamen siger: »Enhver, der har bestaaet den almindelige Styrmandsexamen, kan begjære sig prøvet, naar Styrmandsexamen afholdes, i et eller flere Fag, saasom: Dansk, Engelsk, Geographi, Veirlære, Søret og Handelsvidenskab, Maskinlære m. fl.» endvidere: »De nærmere Bestemmelser for denne Prøve fastsættes af Ministeren» og endelig: »For bestaaet Prøve skal der paa Forlangende meddeles den Vedkommende et Beviis». Jeg skal for Tydelighedens Skyld gjøre opmærksom paa, at Ministeriet fortolkede Faget Geographi i det Væsentlige som Oceanographi. Da Loven udkom,

var man spændt paa at erfare, hvorledes Ministeriet vilde forholde sig ligeover for denne, og navnlig hvorledes det vilde indrette Examenscommissionerne ved disse Prøver, thi det stod jo her overfor en overordentlig vanskelig, for ikke at sige umulig Opgave, forsaavidt Apparatet ikke skulde blive meget kostbart. Løsningen kom under 13de Juli 1869, og det saaes da, at der i samtlige Fag skulde dømmes af en Commission, bestaaende af tre Medlemmer, af hvilke de to vare Navigationsdirecteuren og den af Ministeriet valgte Meddommer ved den almindelige Styrmandsexamen og Styrmandsexamens anden Afdeling, medens det overlodes til Navigationsdirecteuren at indbyde den tredie, der tillige skulde fungere som Examinator. Ved de til Dato afholdte Prøver har denne Tredie været den ved den paagjældende Skole i Faget ansatte Lærer.

Imod denne Ordning af Examenscommissionerne er det, at Ankerne hovedsagelig ere rettede, og, ansees det for givet, at man ved en af Staten indrettet Examen maa kræve, at den dømmende Myndighed er fuldstændig sagkyndig, og at den er aldeles uinteresseret Part i Examensudfaldet, maa det indrømmes, at Ankerne ere berettigede, thi disse Betingelser ere ikke tilstede. Med denne min Udtalelse tilsigter jeg naturligviis ikke noget-somhelst personligt Angreb paa Cencorerne, hvis Hæderlighed og Retsind Ingen villigere end jeg anerkjender; men det maa dog fornuftigviis kunne forstaaes, at Navigationsdirecteuren og den af Ministeriet valgte Meddommer ved Styrmandsexamen — hvor dygtige og kundskabsrige disse Mænd forresten maatte være — ikke i et saadant Omfang kunne have Indsigt i saa forskellige Fag som Navigation og Dansk, Maskinlære og Geographi, Engelsk og Søret, Veirlære og Handelsvidenskab, at de kunne være fuldstændig sagkyndige Examensdommere, ligesom det vel er indlysende, at Examenscommissionens tredie Medlem (Skolens Lærer) er særlig interesseret i, at

Examen faaer et godt Udfald, da Navigationsskolerne alle ere private og tilmed arbeide under en stærk Concurrence. Da Loven ikke stiller nogensomhelst Betingelse for Retten til at være Lærer, har man ei engang Betyggelse for, at Examinator er den Opgave voxen, der stilles til han. Den Skole, der samvittighedsfuldt vil røgte sin Gjerning, kan derfor kun ønske en Forandring i de bestaaende Forhold, og det vilde vist i høj Grad gavne Sagen, om ret mange Sagkyndige kunde finde sig foranledigede til offentlig at fremsætte deres Anskuelser om den.

Mit Forslag er, at Lovens § 11 forandres til, at Prøverne i de særlige Fag kun afholdes i Kjøbenhavn, og skal jeg som Grunde derfor anføre følgende. De Kræfter, som maae til for at faae sagkyndige og i Examensudfaldet uinteresserede Dommere til Prøverne i samtlige særlige Fag, findes ikke paa de forskjellige Steder udenfor Kjøbenhavn, hvor Styrmandsexamen fortiden afholdes, og kunne vel ikke siges at være tilstede paa noget andet Sted i Landet end netop i Kjøbenhavn. Men, selv om Betingelserne for saadanne stedlige Examenscommissioner fandtes, vilde deres Indstiftelse være forkastelig, idet man umulig kunde forhindre, at Bedømmelsen paa de forskjellige Steder blev ueensartet. Jeg anseer det derfor for givet, at Examenscommissionerne maae udgaae fra Kjøbenhavn. Jeg troer endvidere, at det Antal Mænd, der maae til for at danne disse Commissioner, lavt anslaaet vil blive en halv Snees, og vil man nu lade dem reise fire Gange om Aaret til de forskjellige Steder i Landet, hvor Navigationsexamen afholdes, lægger man Beslag paa saa omtrent en Fjerdedeel af deres Tid, medens denne for hver af dem vil kunne indskrænkes til en enkelt eller i det Høieste et Par Dage i hver Examenstermin, naar Examen kun afholdes i Kjøbenhavn. I første Tilfælde maa derfor den Løn, der tilstaaes dem, blive mange Gange større end i sidste, og, lægges da dertil,

hvad der i første Tilfælde medgaaer til Reiseomkostninger og Diæter, troer jeg, at Examenscommissionerne i første Tilfælde komme til at koste flere Tusinder, end de ville koste Hundreder i sidste.

At der lidt efter lidt vil opstaa Navigationsskoler paa flere og flere Steder i Landet, kan vel med Bestemthed forudsiges. Men lad os blot antage, at, naar Forholdene have udviklet sig, Underviisningen i de særlige Fag kun drives ved Skolerne paa de 7 forskjellige Steder i Landet, ved hvilke der alt nu fire Gange om Aaret afholdes Examination. Naar vi endvidere antage, at af de høit regnet 200, som aarlig underkaste sig den almindelige Styrmandsexamen udenfor Kjøbenhavn, Halvdelen fortsætter sin Uddannelse og underkaster sig Examen i de særlige Fag, saa vil dog vist enhver Sagkyndig indrømme, at dette er langt mere, end hvad man med Rimelighed kan vente. Man faaer da med et Middeltal 16 til hvert Examinationssted om Aaret, og Examenscommissionerne (omtrent en halv Snees Mænd) skulde altsaa sættes i Bevægelse for paa hvert enkelt Examinationssted at prøve med et Middeltal høit regnet »Fire«.

Endelig er Fordelen ved at have Examination ved Skolen kun meget ringe for den største Deel af dem, der underkaste sig disse Prøver. Det maa nemlig erindres, at, naar Eleven indstiller sig til Examen i de særlige Fag, saa har han afsluttet sin Underviisning og forlader altsaa Skolen. Nu er det saa, at de færreste af Navigationsskolernes Elever have Hjem paa det Sted, hvor de søge deres Underviisning, og at endvidere de færreste af dem, der have Hjem der, igjen faae Hyre paa Stedet. De fleste ville derfor efter endt Examen forlade Examinationsstedet for enten at søge til Hjemmet eller hen til det Sted, hvor de skulde fortsætte deres praktiske Virksomhed, og hvad er saa det Hele, i et saa lille Land som Danmark, hvor Samfærdslen imellem de forskjellige Navigationsskoler og Kjøbenhavn er saa

hyppig og saa billig (indtil Jernveien til Esbjerg er fuldført, gjør maaskee Fanø Navigations-skole en Undtagelse), naar man kræver, at de skulle lægge Veien om ad Kjøbenhavn for at blive examinerede.

Jeg troer hermed i al Korthed at have paaviist Nødvendigheden af en Forandring i S sammensætningen af disse Examens-commissioner, ligesom ogsaa det Overflødige i at afholde Prøverne udenfor Kjøbenhavn. At det Sidste fra en vis Side vil blive udlagt som Misundelse, er jeg forberedt paa; men trøster mig med, at Mænd, som i mange Aar med Iver og Dygtighed have arbejdet og endnu arbeide i Navigationsvæsenets Tjeneste, dele min Anskuelse. Skjøndt det maaskee er overflødig, skal jeg dog for en Sikkerheds Skyld tilføie, at jeg naturligviis ikke lægger Vægt paa, hvor Examinationen afholdes, men at min Fordring er, at den dømmende Myndighed bliver fuldstændig sagkyndig og aldeles uinteresseret Part i Examensudfaldet. Saalænge disse Betingelser ikke ere tilstede, anseer jeg Nyttens Indretningen af Prøverne i de særlige Fag for mere end tvivlsom.

Skulde mit Forslag møde den Indvending, at det dog altid vil medføre en Udgift for Staten, medens Prøverne, som de nu ere indrettede, haves for saa godt som Intet, og skulde denne Indvending blive anseet for saa vægtilig, at Omordningen derved forhindredes, kan jeg kun tilraade, at Staten aldeles opgiver at afholde disse Prøver og altsaa overlader det til Skolerne at give Eleverne Beviis for den Grad af Dygtighed, som de have erhvervet sig i de paagjældende Fag.

C. Bruun: Curt Sivertsen Adelaer.

Anmeldt af Cand. philol. A. G. Ø. Hauch.

Om Curt Adelaer vare indtil for neppe to Aar siden alle Beretninger overensstemmende, de fremstille ham som en af vore ædleste Søhelte, der, efter at have vundet et glimrende Ry i Kampene imellem Venetianerne og Tyrkerne, af Kongen af Danmark blev kaldet hjem for at beklæde Posten som General-Admiral. Nu arbejdede han i 12 Aar paa at sætte Flaaden i god Stand — at han ikke kom til at bruge den, var ikke hans Skyld, da han døde, kort efter at Krigen var udbrudt med Sverrig. Populair Helt blev Curt Adelaer især ved den af Digteren saa tidt udmalede Kamp med Ibrahim Pascha; det er saadanne Smaatræk, som gribes og udmales videre af Phantasien, og den, som er lykkelig nok til at have en slig Begivenhed knyttet til sit Navn, er ogsaa vis paa den skønne Lod bestandig at leve i Folkets Erindring.

Da blev der ifjor i »Danske Samlinger» trykt en lille Afhandling af den afdøde Professor T. Becker, hvori en ny og fra Traditionen ganske afvigende Opfattelse fremsattes. Ifølge Becker har Adelaer ikke commanderet noget venetiansk Krigsskib, langt mindre nogen Escadre, men kun fungeret som Fører af et af Venetianerne leiet hollandsk Skib, i hvilken Egenskab

han ganske vist har udviist baade Mod og Duelighed, men paa ingen Maade udført Bedrifter, der gjorde hans Navn berømt over Europa. Beretningen om Enekampen med Ibrahim holder Becker for meget mistænkelig og anseer det ikke for umuligt, at det er et Opspind af Adelaer selv. Det antages derfor, at han ikke er bleven kaldet til Danmark af Kongen, men tværtimod selv har tilbudt sin Tjeneste, som under de eiendommelige Tidsforhold modtoges med Glæde. Endelig beskyldes han for paa en upassende Maade at have drevet Handelsforretninger.

En saa nedsættende Skildring af en hidtil uanfægtet Berømmeth, oven i Kjøbet skreven i et noget udfordrende og overlegent Sprog, uden at være ledsaget af Beviissteder for de nye Anskuelser, som fremsattes, maatte naturligviis egge til en Imødegaaelse. Fra flere Sider blev Beckers Artikel virkelig afviist som et i høieste Grad ubeføiet og letsindigt Forsøg paa at vække Mistillid til en Hæder, der var i fuldeste Maal begrundet og fortjent. Imidlertid maatte man ganske vist ønske, at et saa vigtigt Spørgsmaal blev underkastet en nøiagtig Prøvelse, og at der, om muligt, fra venetianske Archiver og andre Kilder hentedes Oplysninger angaaende Curts Forhold i Republikens Tjeneste.

Det er denne Opgave, som Justitsraad Bruun har paataget sig, og hvoraf Resultatet foreligger i den Bog, som er Gjenstand for den nærværende Artikel.

Dette Værk er af et betydeligt Omfang (c. 500 Sider); men man maa ikke vente deri at faae en egentlig Biographi af Adelaer, det ligger aldeles udenfor det opstillede Formaal. Det er kun fire Spørgsmaal, som søges besvarede, nemlig: »har Curt Adelaer ved sine Bedrifter i Venetianernes Krig imod Tyrkerne, da han tilsidst, som der siges, var Chef eller Næstcommanderende for den venetianske Flaade, opnaaet europæisk Berømmelse hos Samtiden, eller har han det ikke? Dernæst: kan Adelaers

Udnævnelse til den høie Stilling, han fik i Danmark, forklares som en naturlig Følge af, at det var en europæisk berømt Mand, som kaldtes hjem af sin Konge, for i hans Tjeneste at indtage en Plads lig den, han havde beklædt hos de Fremmede — eller er dette ikke Tilfældet, og hvorledes skal da hans pludselige store Avancement forklares; er det skjulte Factorer, som her have gjort deres Virkning, og hvilke have disse været? For det Tredie: hvilken er Adelaers sande Fortjeneste af den danske Flaade? Er det rigtigt, at det var ham, som skabte den paany; eller maa det indrømmes, at andre Mænd have havt fuldt saa megen Deel i Arbeidet som han? Og endelig det sidste Spørgsmaal: har Curt Adelaer været en interesseret Kjøbmand og Negotiant, for hvem Penge og Gods har havt meget at sige, eller staaer han her med et blankt Skjold?»

Det er i den venetianske Tjeneste, at Adelaer har vundet sin egentlige Berømmelse; hvad han i Fredstid kan have udrettet for den danske Flaade, kan være af megen Betydning, men vilde, saafremt hans Navn ikke kjendtes andenstedsfra, ikke stille ham i Rækken af de første Navne. Det bliver derfor naturligviis det første af de ovenfor opstillede fire Spørgsmaal, der bliver det vigtigste; eftersom dette besvares med Ja eller Nei, maa Dommen om Curt Adelaer væsentlig bestemmes.

Af den, der for Alvor vil undersøge et for vor Søkrigshistorie saa betydningsfuldt Spørgsmaal, er man berettiget til at fordre fornemmelig to Ting: en omfattende Benyttelse af alle tilgængelige Kilder og en fordomsfri og upartisk Dom, saa at han ikke af sit Materiale kun fremhæver det, der bidrager til at give hans forudfattede Mening en Begrundelse.

At Forfatteren i første Henseende har anvendt en stor Flid paa at fremdrage og gjennemgaae Kilder af enhver Art, vil selv et flygtigt Gjennemsyn af hans Bog let vise: foruden de mere bekendte danske Skrifter har

han især benyttet alle de italienske Værker over Venedigs Historie i Almindelighed og den candiske Krig i Særdelighed, endvidere de samtidige Aviser »Gazette de France» og »Hollandtze Mercurius», den hollandske Forfatter de Jonges Skrift »Nederland en Venetie», og endelig endeel tidligere ikke bekendte Oplysninger fra Archivet i Venedig. Det er lykkedes ham herved at bringe ikke saa vigtige nye Bidrag til Adelaers Historie, og han har saaledes kunnet underkaste det tidligere Hovedværk om Adelaer af Mylius*) en gjenneingaaende Kritik.

Det var under Hollænderen Johan Reiersens (eller nok snarere, som Bruun oplyser, Claes Keyersz) Commando, at Adelaer drog til Italien og kom i den venetianske Tjeneste, hvor han brugtes som »Constabel» paa fjerde Aar. Da hans Capitain døde, blev det overdraget ham at føre Skibet. Derefter drog han hjem i Aarene 1646—47, giftede sig og drog saa tilbage til Venedig.

Mylius beretter nu: »Ankomsten var og neppe skeet, førend Capitains-Pladsen stoed ham aaben at betræde, og hand satte aldrig saa snart Fooden inden Borde paa Skibet San Giorgio Grande o: Den store Sanct Jørgen, før hand Anno 1648 under Proveditorens o: General-Krigs-Commissarii, Giorgio Morosini, Commando styrede Kaasen først ad Sudæ Fæstning etc.» Altsaa han skulde være bleven Capitain paa et venetiansk Skib »San Giorgio Grande». At det var et venetiansk Skib, siger Mylius vel ikke ligeud, men alle senere danske Forfattere have dog opfattet hans Mening saaledes, indtil T. Becker fremsatte en anden Paastand, nemlig at »San Giorgio Grande» var et hollandsk armeret Skib, som var leiet af Venetianerne paa Eierens Risico. Denne Beckers Paastand har nu Bruun med en Række af Beviser godtgjort til Evidents. Saaledes omtales i et Brev, som den hollandske Consul i Venedig, Strycker, tilskrev sin Regjering

*) Cort Sivertsen Adelaers Liv og Levnets Beskrivelse, 1740.

i 1654, at der i Slaget ved Dardanellerne i samme Aar var »16 Scheepen, daer onder een Neerlander was, genannt de Groote Sint Joris, Schipper Coert Sieuersen.» I nogle hidtil utrykte Depecher, som opbevares i Archivet i Venedig, og som ere skrevne 1654 af den venetianske General-Capitain Foscolo og Admiral Delfino til Senatet, omtales Capitainen paa »San Jorzi Grande» (Delfino nævner ham med Navn) med megen Roes, og der opfordres til at yde ham Erstatning, da hans Skib har lidt et Tab paa 10,000 Ducater. Fra Aaret 1659 er der et Actstykke, hvori der omtales, at »Ridder Curt, Capitain paa Skibet San Giorgio» har en anseet Stilling blandt de andre (hollandske) Skibscapitainer. Og endelig 1660 omtales det i en Indberetning fra Francesco Morosini til Dogen, at Curt Sivertsen har ladet sit Skib San Giorgio Grande blive 24 Dage længere, end hans Leiecontract fordrede det.

Disse Vidnesbyrd ere saa mange og saa tydelige, at der ikke kan være Tale om Tvivl mere. Curt Sivertsen har været den søkyndige Fører af et hollandsk armeret Skib, dets »Schipper», men den egentlige militære Commando havde en venetiansk Adelsmand under Titel af Governatore. I en Liste over de Skibe, der deeltog i Kampen 1657, hvilken opbevares i St. Marcus Bibliotheket, nævnes San Giorgio Grande med Governatoren Francesco Querini, Capitainen Curt. Vi finde ingensteds omtalt, at Adelaer har virket i en høiere Stilling end denne; al Tale om, at han skulde have commanderet større eller mindre Escadrer, er greben ud af Luften.

Hvilke have da Adelaers Fortjenester været i denne Stilling, og hvorledes bleve de vurderede i selve Venedig? Mylius's Skildring har hidtil været Hovedkilden. Han betragter bestandig Adelaer som Hovedpersonen i hver Kamp og taler i de høieste Toner om hans vidunderlige Bedrifter. Der stode vi idelig paa saadanne Udtryk som: »Hver gjorde sit Bedste, fornemmelig Hr. Adeler, som

var fremmerst i Spidsen»; »Hr. Adeler lood atter sin medfødde Tapperhed fremskinne»; »Tyrkerne maatte igjen fornemme, at Hr. Adeler var selv tilstæde, siden ingen Modstand kunde gielde, ihvormeget de end toog til Væрге» o. s. v. Regjeringen i Venedig dadles, fordi den længe ikke nok belønnede sin »umistelige Curt Cervisen» og ikke skjønnede tilstrækkeligt paa »den forunderlige Lykke, Gud tilføiede Landet ved Hr. Adelters Vagtsomhed, Flid og tappere Forhold». I hvert enkelt Slag fremhæves Adelaers Bedrifter som de, der egentlig gjøre Udslaget, saa at vi ikke kunne forundre os over, at Resultatet bliver, »at vor Lands-Mand har imod Christendommens Fjender med saa forsigtig en Conduite og med en saa berømmelig Tapperhed forfegted Venetianernes, et fremmed Herskabs, i Vove staaende Frihed, at de maa takke ham, næst Gud, for deres Conservation«. De vigtigste Kilder, som Mylius har fulgt, er fornemmelig en heel Deel Actstykker, som bleve ham overladte til Afbenyttelse af Adelaers Sønesønner. Størstedelen af disse har han selv aftrykt, og man kan saaledes bedømme, hvorledes han har benyttet dem. De senere Forfattere med Holberg i Spidsen have uden Kritik givet omtrent det samme Billede som Mylius, ofte endog overdrevet det endnu mere. I det nærværende Skrift er det nu med Føie efterviist, at Mylius er en upaalidelig Kilde, forsaavidt han, i blind Begeistring for sin Helt, vil give ham Æren for Alting. Et eneste Exempel vil tilstrækkeligt oplyse Mylius's Fremgangsmaade. I Aaret 1650 gjorde Giacomo Riva et Angreb paa Volo i Thessalien, i hvilket ogsaa Curt Adelaer deeltog. Mylius giver følgende Beskrivelse heraf: »Aar 1650 blev hand atter igjen med fleere ucommandered imod oft-benævnte Republicuens Fiender, de af Had og Bitterhed nu moxen rasende Tyrker, som med en umenniskelig Furie tænkte at overumple og delogere ham fra den engang fattede Posto for Dardanelerne ved Pynten af Grækenland, og med deres idelige

Cannonader af de ved Strandbredden opførte Batterier lukkede Øyet paa mangan Tapper Søe-Hane; Men det var saa langt fra at vor kiekke Adeler deraf loed sig nogen Skræk indjage, at hand tvert imod, u-agted hans Skib, St. Jørgen, blev af Tyrkernes mangfoldige Skud fra Landet haardelig ængstet, og en temmelig Deel af hans underhavende satte Livet til, dog alligevel med en forunderlig Contenance udstoed Heeden, og til sine Høye Principalers største Fornøjelse, maintenerede den ham anbefalede Post o. s. v. (indtil den venetianske Admiral) fandt for got at betiene sig af Hr. Adellers ypperlige Forstand og Erfarenhed paa et andet Stæd, Tyrkerne til langt større Uleylighed, dem hand da ogsaa udi Admiralsens, da Riva, Overværelse og efter hans Ordre under Fæstningen Vollo tilføiede en fast u-bodelig Skade med at brænde en Hob af de i stor Mængde liggende Fartøyer, boore nogle i Grunden, og endelig at fratage dem 5 Saiches« o. s. v.

Mylius angiver selv som Kilden den Attest, som Riva udstedte 1651, og som han har aftrykt. Men han har forvansket Attestens Ord; der er slet ikke Tale om, at Adelaer specielt er bleven sendt af Riva imod Volo, han har blot kæmpet med iblandt de andre, thi Riva selv ledede Expeditionen; han siger derfor ikke, at Adelaer tog de 5 Saicher, men: »vi borttog med Magt 5 Saicher« (dove colla forza levassimo le cinque saichel).

Adelaers Mod og Nidkjærhed roses, men derfor gaaer det dog ikke an at fremstille ham som Leder af det hele Foretagende. Og saaledes er det overalt. Forfatteren har derfor uden Tvivl Ret, naar han siger: »Det vilde være Uret at sige om Mylius, at han ikke har havt Kjærlighed til sit Æmne; men Ordsproget kan anvendes paa ham, Kjærlighed er blind. Thi han har seet for nær paa Adelaer, til at han har kunnet opdage, at der var andre af hans Samtidige, som baade stode

ved Siden af ham og over ham, og derved bliver han i høi Grad eensidig og upaalidelig».

Forfatteren har derfor givet en ny og mere ædruelig Skildring af Adelaers Fortjenester. De nye Actstykker, han har fremdraget, stemme i det Hele godt overeens med de af Mylius aftrykte Attester. At der er en enkelt Undtagelse, vil senere blive omtalt.

Den Krig, som Adelaer deeltog i, dreiede sig, som bekjendt, om Øen Candia, hvor Tyrkerne havde sat sig fast siden 1645. De fleste Søkampe forefaldt ved Dardanellerne, hvor Venetianerne søgte at blokere Strædet, og det kommer til Søslag, hvergang den tyrkiske Flaade forsøger at løbe ud. Den første Gang, Adelaers Deeltagelse ligefrem nævnes i Kilderne, er i den Attest fra Riva, som ovenfor er omtalt nærmere, og hvori Curt Sivertsen roses for at have gjort Fjenderne megen Skade, »quel più che poteva fare un bravo e valoroso Capitano».

I en senere Attest fra Riva hedder det, at han »ved alle Leiligheder har viist sig som en meget kjæk Capitain og altid meget lydig imod de af Statens Repræsentanter, som have commanderet ham, og overalt, hvor der har været Anledning til at underkaste sig Farer eller udføre et Vovestykke (in tutti li luoci che son venute occasione periculose ed azardose), der har han aldrig sparet Anstrengelse eller agtet Farer osv.». Et saadant Vovestykke omtales 1652, da Adelaer med en Baad frelste den venetianske Inquisitor Bragadino, som havde lidt Skibbrud.

Fra Aaret 1653 er der fra det venetianske Archiv fremkommet et nyt Vidnesbyrd om Adelaer. Det er en Rapport fra den venetianske Escadrechef, Delfino, hvori skrives: »Capitainen paa mit Skib, Curt Sivertsen, som har viist forskjellige Prøver paa Mod i Faren og gjort sig høilig fortjent, har været villig til fortsat at tjene, uagtet der i Contracten er anført de samme Betingelser,

som vare tilbudte andre Skibe, hvis Førere ikke havde antaget dem og derfor vare seilede bort».

Men det Aar, i hvilket Adelaer fornemmelig fik Leilighed til at udmærke sig, var Aaret 1654, da der stod et stort Slag ved Dardanellerne. I Gazette de France omtales, at Admiralskibets Fører, som vi vide var Adelaer, »har viist sig meget tro mod Fyrsten og meget ædel i Slaget, i hvilket han har lidt et Tab af 8000 Ducater. Han fortjener af det Offentlige ikke blot stor Høiagtelse, men ogsaa en Belønning værdig hans Tjenester og hans Iver for den fælleds Sag, for at vi ved dette Exempel kunne blive betjente med større Mod af Hollændernes Skibe» osv. Nani, hvis bekjendte Værk over Venedigs Historie udkom 1679, omtaler her ogsaa Adelaer med de ofte citerede Ord: *Precorrevi agli altri col valore e coll'esempio Curtio Sivertsen Fiamingo Capitan della nave o: Hollænderen Curt Sivertsen, der var Capitain paa Skibet, foregik de Andre med sit Mod og sit Exempel. Naar man river disse Ord ud af deres Sammenhæng, kunde det see ud, som om de havde Anvendelse paa Slaget i det Hele; dette er ikke Tilfældet, det nævnes som et Led af den Holdning, Besætningen paa »San Giorgio Grande» udviste, da der var gaaet Ild i Skibet: Besætningen vilde heller lade Skibet springe i Luften end overgive sig, og Adelaer gav dem, som vi see, et smukt Exempel. Admiralen Delfino var selv ombord paa Skibet, og det omtales i Gazette de France, at han gav Befaling til Capitainen (o: Adelaer) at kappe Ankertougene, hvorved de vilde drive paa Land — i yderste Nød vilde han lade Skibet sprænge i Luften.*

Lykken var dem imidlertid saa gunstig, at Vinden slog om og førte dem fra Land. I alle Beretninger roses Delfino overordentlig for sin Tapperhed og brændende Iver; han er afgjort Hovedmanden i Slaget. Hos Mylius er der trykt 3 Attester, en af Lunardo Foscolo,

som var Capitano generale da mar; en af Iseppo Delfino (eller Dolfino) og en af Francisco Morosini, Proveditore dell' Armata. De omtale alle Adelaers Tapperhed, nøiagtige Udførelse af alle Ordre og store Virksomhed under Kampen. Justitsraad Bruun har hertil føiet to hidtil utrykte Meddelelser fra »Reale Archivio generale di Venezia«. Den ene er en Depeche fra Foscolo, den anden Delfinos Depeche til Senatet. Begge ere meget rosende og opfordre til at give Adelaer en Belønning. Saaledes i Delfinos Depeche: »Den priisværdige Uforfærdethed, som Capitainen paa dette Skib, Curt Sivertsen, har viist, smykker ham med al Glands og Fortjeneste; thi ved sin Sømandsdygtighed (con la sua marinarezza) har han udført Gjeringer, der fortjene et berømmeligt Eftermæle*), og han har i denne Kamp viist en priisværdig Trofasthed imod Eders Høihed. Hans Skib har lidt et Tab paa 10,000 Ducater, og han, der er bedækket med saa megen Hæder, er fuldkommen værdig til, at den offentlige Taknemmelighed yder ham Erstatning«. Ved disse nye Vidnesbyrd er det altsaa yderligere bekræftet, at Adelaer har viist megen Dygtighed som Sømand og stor Uforfærdethed; men han har kun været i en underordnet Stilling, Delfino er den rette Hovedmand, hvem den egentlige Ære for Slagets Udfald tilkommer; deri stemme alle Beretninger overeens. Mylius klager over, at Regeringen tidligere ikke nok havde skjønnet paa »den forunderlige Lykke, Gud tilføiede Landet ved Hr. Adelaers Vagtsomhed, Fliid og tapre Forhold«. Nu udeblev Belønningen ikke: 1655 (Mylius angiver urigtigt 1654) fik han af Senatet en Guld kjæde til en Værdi af 300 Ducater og en livsvarig aarlig Pension paa 200 Ducater. Det synes, som om Senatet i det Hele har været gavmild

*) Bruun oversætter: som skulle erindres — dette er for lidt sagt. Den italienske Original har: opere dovute alle più conspiciue memorie.

med slige Belønninger, især med Guldkjæder. Saaledes fortælles i Gazette de France, at den, som bragte Efterretningen om Seiren 1657, fik en Guldkjæde til 300 Ducaters Værdi. Hans Navn nævnes ikke.

Adelaers Deeltagelse i de følgende Kampe omtales kun sjældent, dog har han sikkert havt Leilighed til at udmærke sig, da han 1659 (ikke 1658) blev udnævnt til Ridder af St. Marcus Ordenen, og kort efter fik han Tilsagn om en Pension paa 1400 Ducater om Aaret, som skulde udbetales indtil hans tredje Slægtled.

I Aaret 1659 og 1660 omtales Adelaer atter med Roes deels i Brusonis Værk, som udkom 1674, deels i en Attest fra Admiralen Contarini. Ligeledes har Morosini givet ham en Attest 1660, hvori det siges, at han i dette Aar ikke mindre end tidligere har viist sin Tapperhed og sin Iver for den offentlige Tjeneste.

Efter Mylius skal Adelaer endelig i Aaret 1660 have faaet Commando i Republikens Flaade »under den Character af General-Lieutenant». Han støtter dette paa en Attest af Morosini, udstedt den 15 November 1660.

Denne Attest omtaler lige i Begyndelsen Adelaer under Titelen General-Lieutenant (il Tenente Generale Kavaliere Curt Siuers). Med Hensyn til denne Titel har først den hollandske Forfatter de Jonge yttret Tvivl i sit Værk »Nederland en Venetie». Hans Grunde ere deels, at der ikke er noget andet Exempel paa, at en Fremmed er bleven hævet til en saa høi Værdighed i den venetianske Marine, deels at de venetianske Forfattere ikke tale Noget derom. Han tilføier: »Sikkert er det, at Coert Adelaer aldrig som Overbefalingsmand har commanderet den venetianske Flaade eller en venetiansk Escadre. En saa ærefuld Stilling blev udelukkende overdragen venetianske Adelsmænd.» Bruun nærer megen Tvivl om den ovenfor anførte Attests Authentie. Det oprindelige Document existerer ikke mere, vi have det kun i Mylius's Aftryk. Den første Indvending, som kan gøres, er, at

denne Attest næsten er ordret stemmende med en ældre, som Morosini har underskrevet 1659, med den Forskjel, at der i denne tales om »il Kauliere Curt Siuers, Capitano della Nave San Giorgio Grande«, i den fra 1660 om »il Tenente Generale Kauliere Curt Siuers«. Forresten ere de 28 første og 13 sidste Linier i den hos Mylius aftrykte Attest fra 1659 ganske eenslydende med de tilsvarende i den fra 1660. I Midten af den første er der derimod 13 Linier, i Midten af den sidste 7 Linier, som ere afvigende fra hverandre, idet den ene taler om Landgangen ved Suda, den anden om C. A.s Virksomhed under Contarini. Hertil bemærker Forfatteren: »Det seer ud, som om den sidste tildeels er en Afskrift af den første, eller som om begge have været en Slags Blanquetter eller Formularer, der kunde udfyldes«. For det Andet anføres, at Titelen »Tenente Generale« betegner en høi Charge i en Landarmee, ikke i Marinen. Endelig har Forfatteren fra Reale Archivio generale di Venezia faaet et nyt vigtigt Bidrag til Spørgsmaalets Løsning. Det er en Indberetning fra Francesco Morosini til Dogen om Curt Sivertsen, hvori det hedder: »De Fortjenester, der findes hos Ridder Hr. Curt Sivertsen, som nu reiser herfra, og som i det sidste Felttog som simpel Frivillig (venturieri semplice — egentlig Partigænger) har tjent Eders Høihed paa det samme Skib S. Giorgio Grande, paa hvilket han i de foregaaende Felttog har udført en Capitains Pligter o. s. v., opfordrer mig til at give ham med til Deres Høihed dette Brev o. s. v.« Dette Actstykke er undertegnet af Francesco Morosini den 26 November 1660, altsaa af den Samme, som i den ovenfor omtalte Attest skal have brugt Titelen »Tenente generale« og det er skrevet 11 Dage efter Attesten. De to første Grunde lode sig maaskee afvise; det er ganske vist paafaldende nok, at de to Attester ere eenslydende, men heri er endnu ikke noget utænkeligt; og, skjøndt Forfatteren ganske vist har viist, at Titelen

»Tenente generale» i Venedig i Reglen bruges om en Commando ved Landarmeen, er det dog et Spørgsmaal, om den ikke ogsaa kunde bruges om en Charge i Marinen, i alt Fald forekommer Titelen »Lieutenant-Général», der aldeles svarer til »Tenente generale», i Frankrig brugt om en Stilling i Marinen. Men den tredie Grund er ganske vist af større Vægt, thi hvorledes kunde det tænkes, at Morosini skulde kalde den Mand, som han 11 Dage tidligere titulerer »Tenente generale», for »venturiere semplice» uden at hentyde til hans nye Titel med et Ord? Hertil kommer, at ingen venetiansk Forfatter senere omtaler Adelaer anderledes end som »il Cavaliere Curt», ingen kjender ham som »Tenente generale». Justitsraad Bruun udtaler derfor med Rette, at der maa være begaaet en Feil ved den ofte omtalte Attests Udfærdigelse. Til de af Forfatteren anførte Grunde kan man vistnok føie flere. Det er saaledes meget paa-faldende, at Adelaer forlader Venetianernes Tjeneste, netop som han skulde have modtaget en saa betydelig Forfremmelse; hvis han var reist hjem et Par Aar tidligere, kunde man forstaae det, thi da havde vi Krig med Sverrig, men 1661 var jo Alt fredeligt. Men endnu forunderligere er det, at Adelaer, som ellers har været saa ivrig for at skaffe sig Attester^{*)}, ikke har medbragt en Slags Bestalling som »Tenente generale», det maatte jo være af stor Vigtighed for ham at kunne documentere sin Stilling for Folk her hjemme.

Forfatteren har sammenfattet Adelaers Virksomhed i den Tid, han var i venetiansk Sold, paa følgende Maade: »Han forstod sin Gjerning, han var en udmærket Sømand, uforfærdet og modig; at tumle sig paa Søen og færdes i Krigten var ham kjært, han hengav sig dertil; at gjøre

^{*)} At Adelaer har anmodet sine Foresatte om Attester, synes at fremgaae af Udtrykkene: »vi have tilstaaet ham nærværende Attest», (gli abbiamo concesso), som flere Steder bruges.

Gavn, at høste Ære var ham nok saa kjært som at vinde Penge. Han var sine Chefer lydige, og han var den Stat tro, som gjorde Brug af hans Evner og Dygtighed. Derfor have ogsaa Venetianerne sat Priis paa ham og holdt af ham, og, om end andre engelske og hollandske Capitainer bleve hædrede, saa er det dog ikke bekjendt, at nogen af dem har modtaget en saadan Række af Hædersbeviisninger som Curt Sivertsen. Dette Billede vil vistnok være det sande, og det kan ikke andet end tiltale. Men, hvis man tænker sig, at Curt har været i overordnede Stillinger, at han som Admiral har commanderet Flaader eller Escadrer, at han har ledet Søslag og staaet i Spidsen for større Foretagender, at han har udført Heltegjerninger, som Verden nær og fjern har beundret, saa tager man fejl; thi det har ikke været Tilfældet. — Dette Billede maa vistnok betegnes som fuldstændigt og correct.

Der er en enkelt Begivenhed, der, som ovenfor omtalt, mere end nogen anden har kastet en romantisk Glands over Adelaers Navn og gjort ham til en populair Helt, det er den bekjendte Kamp med Ibrahim Pascha. Becker har draget Historiens Sandhed i Tvivl. Forfatteren viser nu, at en saadan Ibrahim Pascha, til hvem Fortællingen kunde henføres, og som jo maatte høre til de mere bekjendte Personligheder — han kaldes Sultanens Svoger — ikke nævnes i historiske Værker fra den Tid. Den egentlige Kilde er et meget svulstigt og overdrevent Digt af en italiensk Prinds Almerigo. Forfatteren søger i et Bilag at bevise, at dette Digt ikke er forfattet af Prinds Almerigo, men lavet i Holland og af dets Forfatter tilskrevet Curt i Prindsens Navn. Beviserne ere vel ikke af en afgjørende Natur; men Digtet, som vel at mærke først er trykt i Holland 1662, eller 2 Aar efter Prinds Almerigos Død, er ganske vist saa fuldt af Overdrivelser og saa uklart, at man kun med stor Betænkelighed tør benytte det som historisk Kilde. Og hvorledes skulde

det dog være gaaet til, at ingen samtidig Kilde, enten de venetianske Historikere eller Gazette de France, kjen-der det mindste til denne Kamp? Heller ikke i Adelaers mange Attester nævnes et Ord derom, og han var jo saa vel anskreven hos Venetianerne, at de neppe vilde have ladet en saa mærkelig Kamp uomtalt. Dertil kommer, at man ikke kan faae at vide, i hvilket Aar denne Begivenhed skulde have fundet Sted. I et Digt af von Mandern siges 1658, Mylius retter dette til 1654. Man maa give Bruun Ret i, at den neppe lader sig henføre til noget af disse Aar. I det første Aar omtales Adelaers Fortjenester i saa stor Detail, at det neppe er muligt, at man skulde have forbigaaet en saadan Episode; i det sidste forefaldt ingen egentlige Kampe. Det maa derfor indrømmes, at der er god Grund til at tvivle, om virkelig denne Kamp har fundet Sted; i ethvert Tilfælde maa den sikkert være fremstillet i en meget forvansket og overdreven Skikkelse.

Justitsraad Bruun har udtalt sig med en vis Forsigtighed saavel med Hensyn til dette Spørgsmaal som til det andet, hvorvidt Adelaer har været »Tenente Generale». Det er imidlertid umuligt, saafremt man holder med Forfatteren i hans Opfattelse, at holde Adelaer fri for Mistanke. Documentet har han jo selv hjembragt; er det forfalsket, kan det ikke være skeet uden hans Vidende. Historien med Ibrahim berettes i Digte, som have været Adelaer vel bekendte: har han ikke fralagt sig den, maa han bære Ansvar for den. Det er en haard Anklage, der her fremsættes; med juridisk Vished kan Sagen ikke afgjøres, men Skinnet er i høi Grad imod Adelaer. Efter den flittige Undersøgelse, Justitsraad Bruun har anstillet, have vi desværre neppe Udsigt til at faae nye Actstykker, der kunde bringe os nærmere til en Afgjørelse, saa ønskeligt dette end vilde være.

1661 forlod Adelaer altsaa den venetianske Tjeneste og drog først til Holland. 2 Aar efter, den 15de Septbr.

1663, udnævntes han af Frederik den Tredie til dansk Admiral og til Vicepræsident i Admiralitetscollegiet. Ikke meget længe efter blev han General-Admiral.

De ældre Forfattere (Worm, Mylius) fremstille denne Udnævnelse saaledes: Da Kongen hørte, at den berømte Curt Adelaer var ankommen til Holland, sendte han ham en Opfordring til at træde i hans Tjeneste, hvilken Adelaer da ogsaa efterkom.

Dette forekommer ganske naturligt, naar man tænker sig Adelaer som den over hele Europa berømte Mand. Men dette var han ikke. Hans Navn har aldrig staaet i de to samtidige Journaler Gazette de France og Hollandtze Mercurius. De Værker af italienske Historieskrivere, som et Par Gange omtale ham rosende, kunne ikke tages til Indtægt, thi de udkom først længe efter 1663 (Brusoni 1674, Nani 1679). Europæisk Berømmelse havde han altsaa slet ikke, hvilket i og for sig ogsaa vilde have været underligt nok, da han med al sin Dygtighed og Tapperhed dog kun havde virket i en underordnet Stilling. At Adelaers Ry paa den Tid slet ikke havde naaet til Norden, see vi blandt Andet af det bekjendte Sted i Ole Borchs Dagbog. Da denne i Aarene 1661—1663 opholdt sig i Holland, traf han, som han fortæller, sammen »med en Malteserridder Curt, som fortalte, at han havde tjent Venetianerne i 16 Aar og deeltaget i alle deres Søslag« o. s. v. Det er aabenbart, at Borch aldrig har hørt ham nævne før. Adelaer var meget loyal; Borch fortæller: »Han drak paa vor Konges Sundhed, idet han endogsaa kastede sig paa Knæ, og tænker paa en Reise til Danmark.« Dette forefaldt den 18de October 1661.

Der er ingen af de Forfattere, som berette om Adelaers Kaldelse til Danmark, der kunne anføre de nærmere Omstændigheder. Kongen maa vel have skrevet ham et Brev til, men et saadant har Mylius ikke kjendt. I Correspondancen imellem Kongen og den danske Envoyé i Holland, Peter Charisius, nævnes Adelaer ikke i

disse Aar. Det er derfor langt sandsynligere, at Adelaer af sig selv er kommen til Kjøbenhavn og har henvendt sig til Kongen, end at denne skulde have kaldet ham. Becker har nærmere søgt at forklare, hvorledes det kan være gaaet til med hans Udnævnelse. Han giver sin Phantasi maaskee lidt for meget Tøilen, men der er det Sande deri, at Adelaer under den da herskende Gjæringstilstand fandt en frodig Jordbund for den, der vilde gjøre Lykke. At han nok holdt af at tale om sine Krigsbedrifter, viser blandt Andet den Samtale, han havde med Ole Borch. At han ogsaa undertiden har tillagt sig en Ære, ham ikke tilkom, synes at fremgaae af hans Adelsbrev, der er fra 1666, og hvori der siges, at Kongen har fornummet, at Adelaer har udmærket sig i venetiansk Tjeneste, »ja endoc Admirals Bestilling ofuer heele Flaader i samme Tieniste troe oc med ære forvaltet.« Denne i sig selv urigtige Underretning maa nødvendigviis skrive sig fra Adelaer selv; Kongen kan ikke have den fra nogen Anden, og Adelaer maatte i ethvert Tilfælde have fralagt sig den. Man tager derfor neppe fejl, naar man antager, at Adelaer har vidst at gjøre det mest Mulige ud af sine Bedrifter, han havde jo ogsaa sine mange Attester at opvise, sin Ridderværdighed og endelig Documentet, der omtaler ham som »Tenente Generale«. Hvorledes man end vil opfatte Sagen, saa staaer det fast, at Adelaer ved at ophøies til General-Admiral, ved at springe over en Mand som Niels Juel, og ved at der tillagdes ham den enorme Gage af 7200 Rdl. aarlig, gjorde en Lykke, der ikke kan forklares som en blot naturlig Følge af den Berømmelse, han havde vundet i Europa, og man er berettiget til at antage, at han ved at vinde Kongens Yndest og benytte sig af Tidsomstændighederne har naaet en Stilling, der var over hans Fortjenester.

Hvad har nu Adelaer i sin Stilling som General-Admiral udrettet for den danske Marine? Medens det

atter og atter er blevet sagt, at han var den, som satte Flaaden i en saa fortrinlig Stand, at Niels Juel med den kunde beseire de Svenske, saa har allerede Garde udtalt en noget afvigende Dom og meent, »at hans Virksomhed i denne Retning paa Grund af Forholdene har været mindre betydelig, end man af det Ry, han havde erhvervet sig, og de Hædersbeviisninger, hvormed saavel Frederik den Tredie som Christian den Femte overøste ham, maaskee var berettiget til at antage.«

Garde har paastaet, at Adelaer søgte at indrette Alt paa Hollandsk og meente, at man burde hente, ikke blot Materiellet, men tildeels ogsaa Personellet fra Holland. Herved skulde han være kommen i et fjendtligt Forhold til Niels Juel, som vel anerkjendte Hollænderne som den Tids ypperste Sønation, men fastholdt, at mange af deres Indretninger ikke passede for vore Forhold. Denne Paastand berigtiger Forfatteren: der findes ingen Spor til et saadant Fjendskab imellem de to Admiraler. Hvad Juels Stemning imod Hollænderne angaaer, da mener Forfatteren, at man maa skjelne imellem to Classer af Hollændere: dem, som Holland sendte Danmark til Hjælp i den skaanske Krig, og dem, som Kongen af Danmark havde hyret, og som tjente ombord i de danske Skibe. Disse sidste antager Forfatteren vistnok med Rette, at Juel ikke har forholdt sig fjendtlig til.

Mylius siger, at Adelaer indrettede den danske Søetat paa den hollandske Fod. Dette Punct er gjort til Gjenstand for en vidtløftig Undersøgelse, hvoraf fremgaaer, at en saadan gennemgribende Forandring i Marinens Ordning slet ikke har fundet Sted. I Admiralitetets Ordning skete ingen Forandringer under Frederik den Tredie, derimod under Christian den Femte; men der er Intet, der tyder paa, at dette særligt udgik fra Adelaer.

Hvad Personellet angaaer, da var i Adelaers Levetid ikke en eneste Fremmed Admiral; Tromp blev først ind-

kaldt efter Adelaers Død, og Span kom ligeledes først til Landet flere Aar efter. Iblandt de subalterne Officerer var der en Deel Hollændere; men dette var paa ingen Maade noget Nyt; i 1657—1660, altsaa før Adelaers Styrelse, havde der været mange hollandske Officerer ansatte, og det Samme blev Tilfældet i den skaanske Krig. Holland var dengang endnu Europas fortrinligste Sømagt: det var let der at skaffe gode Matroser og øvede Førere, det var derfor ganske naturligt, naar man i en Hast skulde skaffe saadanne, da at tye til Holland. Forfatteren henleder Opmærksomheden paa en Ytring i denne Retning af Niels Juel i Admiralitetet 1679, at man ingen Steder bedre kunde faae Constabler end i Holland. Men det er værdt at lægge Mærke til, at man foretrak Danske eller Norske, som havde tjent paa hollandske Skibe og saaledes vundet den fornødne Øvelse; herom er der et Vidnesbyrd fra 1670, altsaa netop under Adelaers Styrelse. Var det da Skibenes Bygning, som nu skete efter hollandsk Mønster? Det paavises her, at man vedblev paa samme Maade, som Christian den Fjerde havde begyndt, at bygge større Skibe, saaledes som det var Brug i England, medens de hollandske Krigsskibe vare forholdsviis smaa. Adelaer skulde have gjort Tegninger, fortælles der; men det er en Efterretning, som er lidet trolig, og som først fremkommer et Aarhundrede efter Adelaers Død. Det er høist urimeligt at troe, at Adelaer, der havde tilbragt den største Deel af sit Liv som praktisk Sømmand, skulde have havt Leilighed til saaledes at sætte sig ind i Skibbygning. Sagen er den, Adelaer har havt det Held eller Uheld, som man vil, at han har sat Folks Phantasi i Bevægelse, saa at man har tillagt ham Meget, som han maa dele Æren for med Andre. Niels Juel og Henrik Bjelke have deres Andeel i, hvad der blev udrettet, og man har begaaet en Uret imod disse Mænd ved at lukke Øinene for deres Fortjenester for bedre at kunne forherlige

Adelaer. Denne har sikkert viist Virksomhed og Dygtighed som dansk Admiral, men der er ingen Grund til at betragte ham som Flaadens Reformator. De samtidige Skribenter vide heller ikke Noget at fortælle herom, det er hos de senere Forfattere, at denne Opfattelse findes, den ene har skrevet ud af den anden, men bestandig føiet noget Mere til af sin egen Phantasi.

Det sidste Spørgsmaal bliver om Adelaer som Handelsmand. Becker siger, at Adelaer ikke forsmaaede at drive Handelsforretninger paa en Maade, som kun lidet passede for hans høie Stand, især efter den Tids Begreber. Ja han bruger endogsaa det haarde Udtryk, at Adelaer misbrugte sit Handelsmonopol med Salt i Bergen »paa den mest oprørende Maade«. Dette vil han bevise ved et Brev fra Cantsleren Ove Bjelkes Forvalter Berent Simesen paa Bergenhuus, hvori der klages over, at Adelaers Fuldmægtig i Bergen vægrer sig ved at lade ham faae mere Salt og henviser ham til Throndbjem; han veed derfor ikke, hvad han skal gjøre, da det er lige i Sildetiden, og Bønderne levere deres Afgift i Sild, som saaledes maa raadne op, naar der ikke haves Salt. Men denne Sag er altfor ufuldstændigt oplyst, til at man deraf kan uddrage Slutninger, tilmed saa haarde og nedsettende. Det sees heller ikke let, hvilken Fordeel Adelaer kunde have af at vægre sig ved at sælge Salt i Bergen. Justitsraad Bruun har heller ikke afgjort taget Parti med Becker, men i det Hele troer han dog at kunne paastaae, at Adelaer »har drevet en ikke ubetydelig Handelsvirksomhed, i større Grad, end det kunde synes ønskeligt for en Mand, som man ventede at see blot som den dygtige Admiral, der ene arbeidede for Flaadens og Marinens Bedste, samt at man ikke kan væрге sig for Mistanken om, at Curt Adelaer har sat en Deel Priis paa Penge og Penges Værd.« Heri maa Anm. erklære sig aldeles uenig med Forfatteren. Alle de Beviser, som anføres: at Adelaer har været Directeur

for Saltcompagniet, at han tog sig af den ostindiske Handel og valgtes til første Directeur for det nye ostindiske Compagni, at han for at faae nogle Fordringer dækkede overtog en Forretning, der gik ud paa Handel med Island, at den svenske Resident Liliencrona omtaler, at Adelaer vil sende en lille Fregat, som Kongen har skjenket ham, »til fremmede Steder, for ved nogen ny Trafique at søge at erholde en stor Gevinst», alt dette viser kun, at Adelaer har havt Smag og Anlæg for Handelsforretninger, men der kan ikke anføres Skygge af Beviis for, at han har gjort dette paa en uhæderlig Maade, eller at det er gaaet ud over hans Forretninger som Admiral. At saadanne Handelsforetagender kunde udgaae fra Admiraler, anfører Bruun jo selv Exempler paa i Niels Juel og Jens Rodsten, som i Forening med Adelaer lode et Skib gaae til Grønland, i Markuor Rodsten, som er Adelaers Medrheder, o. fl. Disse Mænd maatte da ligeledes blive Gjenstand for Anklage, naar de vilde deeltage i den formeentlig upassende Trafik, som Adelaer drev. At han skulde have sat en utilbørlig Priis paa Penge, staaer i Strid med hans Opførsel i venetiansk Tjeneste. Forfatteren giver ham selv det Skudsmaal (p. 94), at det at høste Ære var ham nok saa kjært som at vinde Penge. Morosini roser ham udtrykkelig for Uegennyttighed i sin Indberetning af 26. Nov. 1660. Lige saa urigtigt som det vilde være at sige: Curt Adelaer har beviisligt været en tapper Kriger og god Sømand: hvorledes skulde han kunde have pralet med sine Fortjenester og maaskee endogsaa forvansket Documenter? lige saa skjævt vilde det Raisonnement være: vi have Grund til at troe, at Adelaer har været upaalidelig, naar han talte om sine Bedrifter, der er derfor sikkert ogsaa Grund til at antage, at han i sine Handelsforretninger har havt en ureen Charakter. Der kan forenes altfor store Modsigelser i een og samme Menneskecharakter, til at et saadant Raisonnement kan

holde Stik. Og dog synes det næsten, som om en Betragtning, som den ovenstaaende, har ledet Forfatteren til hans Slutning.

Medens det saaledes for dette ene Spørgsmaals Vedkommende forekommer Anm., at der i det foreliggende Skrift er fældet en noget partisk Dom, maa man i det Hele rose Forfatteren for den umiskjendelige Bestræbelse, der gaaer igjennem Bogen, for at finde Sandheden og ikke lade sig bringe paa Vildspor hverken af nedarvede Fordomme eller eensidige Opfattelser. Med stor Aabenhed lægger Forfatteren sit rige Materiale frem for Læseren, saaledes at denne overalt har Leilighed til at bedømme Maaden, hvorpaa Kilden er benyttet. Den Ro og Lidenskabsløshed, hvormed han taler, fornemmelig overfor litteraire Modstandere, gjør hans Skrift til en smuk Undtagelse fra den almindelige Regel om slige polemiske Arbejder. Hans Værk viser, at han med stor Flid og Udholdenhed har gjort sig til Herre over det store Materiale, han har benyttet, og tillige at han ikke har drevet sin Undersøgelse for at faae et bestemt Resultat ud, men i det Hele bedømt Adelaer fra et upartisk Standpunct. Dette Skrift vil derfor altid beholde Betydning som et Hovedværk i den danske Søkrigshistorie, og vi haabe, at det ikke bliver det sidste, vi faae fra hans Haand.

Det er gaaet med Curt Sivertsens Heltenavn, som det er gaaet med hans virkelige Navn: det var ham for lidt at være en blot »Curt Sivertsen«, saa lavede han sig et mere høitklingende Navn, »Adelaer«; ogsaa ved hans Heltenavn er der noget Lavet; man seer her, hvorledes en Mythe bliver til. Der vil findes Mange, som ville klage over tabte Illusioner, og kun nødig lade sig overbevise; men er det virkelig bedre at nære sin Patriotisme med fordreiede og overdrevne Fortællinger end at see Sandheden under Øinene? Vi troe det ikke.

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 Bekjendtgørelser)

Samlede af J. Chr. Petersen,
Assistent ved Søkaart-Archivet.

August—September.

Afsluttede den 18de October 1871.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil. — Kvm.: Kvartmil.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Rusland	Hvide Hav	Nyt Fyr paa Øen Shusmui	F.	hvidt	Sp.	..	140	3 $\frac{1}{4}$	N 64 40,3 Ø 35 45,5	72	gult	
do.	do.	Forbedring af Morjovets Fyr	F.	hvidt	Sp.	..	150	4 $\frac{1}{4}$	N 66 45,8 Ø 42 30	64	gult	synligt fra SV, gennem V, til N 30 ^o V (retv.).
Norge	Nordhavet (Lyngværffjord)	Nyt Fyr ved Bjørnsund	F.	hvidt	..	5te	86	2 $\frac{3}{4}$	N 62 53,9 Ø 6 49,4	..	..	paa Østsiden af Møsen, lyser fra V t. S, gennem N og Ø, til SØ t. S $\frac{3}{4}$ S. Ved Bjørnsundsøerne er Lods.
do.	Nordhavet (Ulfsvaag)	Forandring ved Skongnæs Fyr	F.	..	..	..	..	..	N 62 2,1 Ø 5 8	..	..	mod NV mellem Kraakefluen og Mølfuen vil dette Fyr vise Blink af 2 til 3 Sec.s Varighed — i Resten af Synskredsen vedbliver det at vise stadigt Lys.
do.	Nordhavet (Frosøen)	Nyt Fyr ved Smørhavn	F.	rødt hvidt	..	5te	91	2 $\frac{3}{4}$	N 61 45,7 Ø 4 56,1	..	..	paa Fiskholmen. Lyset er rødt fra NV $\frac{3}{4}$ V til NV t. V $\frac{1}{2}$ V og hvidt herfra til Ø t. N gennem V og S. Det brænder fra 1 August til 15 Mai.
do.	Nordhavet (Kvalø Fjord)	Nyt Fyr ved Fæøen	F.	hvidt	..	5te	40	2 $\frac{1}{4}$	N 59 22,7 Ø 5 10,7	..	..	ventes tændt mod Slutningen af 1871 paa søndre Vindkjæft Holm.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	0	i Fod	Hoide	Farve, Form	
Norge	Skagerrak (Arendal Red)	Forandring i Sandvig- oddens Fyr	F.	hvidt rødt	..	..	..	..	..	N 58 26,3 Ø 8 47,4	..	..	dette Fyr, som hidtil viste stadigt hvidt Lys, er nu rødt fra S gjennem Øst, hvidt fra S gjen- nem Vest. Grændsen mellem det røde og hvide Lys giver Ind- sejlingslinien; naar Lille Thor- ungen er passeret, holdes over i det hvide Lys.
Danmark	Sundet	Nyt Fyr paa Torbæk Havn	F.	grønt	..	..	15	..	..	N 55 47,2 Ø 12 36,2	..	..	paa nordre Havnemole; brænder fra 1 August til 1 Januar.
Tydskland	Elben	Flytning af Krautsand Flydefyr	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	fra September 1870 er dette Fyr- skib flyttet 2500 Fod mod NØ $\frac{1}{2}$ Ø fra den tidligere Station.
do.	Weseren	Flytning af Flydefyret	..	..	..	..	..	..	..	N 53 48,1 Ø 8 8,2	..	..	3 Kbl. SV fra den tidligere Station.
Irland	Shannon Floden	Nyt Fyr ved Horse Rock	F.	hvidt	..	..	..	..	..	12 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra Lime- rick	..	..	paa Løbets nordlige Side.
do.	do.	do. ved Sod Island	F.	hvidt	..	..	..	..	..	10 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra do.	..	..	do. do.
do.	do.	do. ved Logheen	F.	hvidt	..	..	..	..	..	9 Kvm. fra do.	..	..	do. do.
do.	do.	do. ved Spil- ling Rock	F.	hvidt	..	..	..	..	..	8 Kvm. fra do.	..	..	paa Løbets sydlige Side.
do.	do.	do. ved Craw- ford Rock	F.	hvidt	..	..	..	..	..	6 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra do.	..	..	paa Løbets nordlige Side.
do.	do.	do. ved Bal- last Rock	F.	hvidt	..	..	..	..	..	4 Kvm. fra do.	..	..	do. do.
do.	do.	do. ved Co- nagh Pt.	F.	hvidt	..	..	..	..	..	3 Kvm. fra do.	..	..	do. do.

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			
Irland	Shannon Floden	Nyt Fyr ved Braemar Pt.	F.	hvidt	..	..	..	..	0	..	..	..	paa Lobets sydlige Side.
do.	do.	do. ved Clon- machen Pynt	F.	hvidt	..	..	..	..	1½ Kvm. fra do.	..	..	..	paa Lobets nordlige Side.
do.	do.	do. ved Bar- rington Quay	F.	rødt grønt	..	..	..	..	¾ Kvm. fra do.	..	..	..	do do. (er rødt mod V, grønt mod Ø).
do.	do.	do. ved Dock Head	F.	rødt hvidt	..	..	..	..	..	..	..	..	paa Lobets sydlige Side. (er rødt mod Vest).
Østerrig (Istrien)	Adriatiske Hav	2de nye Havnefyr ved Pola	F.	rødt	..	..	..	..	..	..	..	..	paa Pynten S for Isola Grande, lyser fra NV til ØSØ (retv.) gjen- nem V og S.
			F.	grønt	..	..	..	..	..	..	..	..	paa Pynten N for Scoglio di San Pietro.
Sicilien	Middelhavet	Nyt Havnefyr ved Trapani	F.	rødt	..	..	..	1	..	..	..	..	paa Enden af Molen med Colom- baia Fyr i S 77° V (retv.).
N-Amerika	St. Laurents Bugt	Nyt Fyr paa Bagots Bluff	B.	hvidt Blink hver 20 Sec.	Sp.	..	73	3½	N 49 4 V 62 15	48	6kant., hvidt	..	¾ Kvm. fra Sydpynten af Øen Anticosti.
do.	do.	Nyt Fyr paa C. Magdalen	Bl.	afvexl. rødt og hvidt hver 2 Min.	Sp.	..	142	..	N 49 15,7 V 65 19,5	52	hvidt	..	det hvide Blink kan sees c. 5 Miil, det røde kun 3½ Miil.
do.	do.	Nyt Fyr paa C. Chatte	B.	Bl. hver 30 Sec	Sp.	..	106	4½	N 49 5,8 V 66 45,9	36	4kant., hvidt	..	paa NV-Enden af Forbjergtet.

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	i Fod	Hoide	Farve, Form	
N-Amerika	C. Breton Ø	Nyt Fyr paa Scatari Øen	F.	rødt	Sp.	..	88	2 $\frac{1}{2}$	N 46 0,5 V 59 47,5	39	...	ved Menadou paa Vestenden af Øen.	
do.	do.	Nyt Fyr paa Ingonish Øen	F.	hvidt	Lds.	5te	230	3 $\frac{3}{4}$	N 46 41,3 V 60 20	38	4kant., hvidt		
do.	do.	Nyt Fyr ved St. Anne	F.	hvidt	Sp.	..	23	2	N 46 17,5 V 60 32,2	29	hvidt	paa Nordsiden af Beach Pt. ved Indløbet til Havnen.	
do.	Casco Bai	Nyt Fyr paa Halfway Rock	FB.	rødt Blus hv.Min.	Lds.	3die	73	3 $\frac{3}{4}$	N 43 39,3 V 70 1,8	64	graat	en Klippe med 7 Fod Vand over ligger 2 Kbl. i N 9 $\frac{1}{2}$ ° Ø (retv.) fra Fyret.	
do.	C. Cod Bai	Nyt Fyr ved Plymouth Havn	F.	hvidt	..	..	33	2 $\frac{3}{4}$	N 42 0 V 70 36	..	Jern, rødt	nær ved Duxbury Pier.
Ostindien (Sumatra)	Benkuelen Red	Nyt Fyr paa Pulo Tikoes	F.	hvidt	..	6te	38	2	.....	..	.....	lyser Horisonten rundt.
do.	do.	Nyt Fyr paa Tapa Padria	F.	rødt	..	6te	56	1 $\frac{1}{2}$	.....	..	.....	sees fra N gennem V til S 80° V.
Australlen (Ny Hol- land)	St. Vincents Bugt	Nyt Fyr paa C. Jervis	F.	hvidt	..	..	..	3 $\frac{3}{4}$	S 35 37 Ø 138 7,5	..	.....	tændt 10 Aug. ved Indløbet til Backstairs Passage, Fyret er syn- ligt mellem Peilingerne fra NNØ $\frac{1}{2}$ Ø til S $\frac{1}{3}$ Ø.
Vidt Øerne (Uvalu)	Store Ocean	Ny Ledefyr ved Levuka	2 F.	hvide	..	..	..	1 $\frac{1}{2}$	N 17 40,7 Ø 178 50	..	.....	paa hvide Baaker med rød Rude paa Toppen; overet lede de ind i Havnen gennem det syd- lige Løb.
Japan	Indre Hav (østlige Indløb)	Nyt Fyr paa Avadsche Øens Nord- pynt	F.	hvidt	..	1ste	154	4 $\frac{1}{2}$	N 34 36,7 Ø 135 0,5	15	Steen	Fyret lyser fra V rundt Syd til NØ l. Ø $\frac{1}{4}$ Ø.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Stod og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	o	Fod	Hoide	Farve, Form	
Japan	Bugten ved Osaka	Nyt Fyr paa Vada Misaki	F.	rødt	..	..	50	2'	N 34 39,5 Ø 135 12	45	Skant.,	SV for Kobe Red.
do.	do.	Nyt Fyr ved Temposan	F.	hvidt	..	..	..	2½	N 34 39,8 Ø 135 26,8	..	4kant., hvidt	forelobigt opsat i Temposan Skand- sen paa Bjerget Agi Kava.
N-Amerika (Vestkyst)	Oregon	Nyt Fyr i Jaquina Bugt	F.	hvidt	Lds	5te	156	.	N 44 36,6 Ø 124 4	..	4kant., hvidt	paa Nordsiden af Indløbet til Bugten.	

B) Sømærker (Vagere, Boier), 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	Katteagt	Telegraf- station	paa Skagen	.....	.....	N. Br. 57° 44' 1 Ø. Lgd. 10° 37,9	der signaliseres alene efter Tele- graf-System for Handelsskibe af alle Nationer. Prisen er 70 Sk. for 20 Ord, 35 Sk. for hver 10 Ord mere.
do.	do.	Grund paa	Ryes Flak	9 Fod	.....	N. Br. 56° 10' 2 Ø. Lgd. 10° 16' 5	hittil er 12 Fod antaget for laveste Dybde paa denne Grund.
do.	do.	Rednings- station	ved Østerby paa Læse	.....	.....	N. Br. 57° 18' Ø. Lgd. 11° 10'	ved Stationen er 1 Redningsbaad og 1 Raketapparat.
do.	Kjøgebugt	Vrag med grønt Flag paa Masten	.....	.....	.....	½ Mil S for Drog- dens Flydefyr	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Danmark	Lillemfjorden	ny Kanal	over Draget	10½ Fod	.....	N for Nibe mellem Klithuse og Øland mellem Klein Vogel-sand og Neuwerk	udgravet og aabnet til Brug i 1871.
Tydskland	Elben	Tilsanding af	Süder Gat	.....	.....		dette tidligere Hovedløb til Elben er nu ubrugeligt for den større Skibsfart. Tønderne ere derfor inddragne paa faa nær.
do.	Ydre Weser	Flytning 1 Kbl. imod Øst af	Tønde D	.....	.....	i Alte Weser N. Br. 53° 52' Ø.Lgd. 8° 7'	hidtil laa her 2de Tønder, nu en Tønde D og en Vager.
do.	do.	Forandring ved	Tønde E	.....	.....	N. Br. 53° 50' Ø.Lgd. 8° 5'	her laa ligeledes tidligere 2de Tønder nær hinanden, nu 1 Tønde og 1 Vager.
do.	Indre Weser (nyt Løb øst om Middel-grunden til Bremerhafen m. 14 à 16 Fod ved L. V.)	rod Spidstønde	istedetfor hvid Tønde W 9	.....	4 Favne	Blexen Kirke 5,8 Kvm. i S ½ Ø og Wremen Kirke 2,1 Kvm. i NØ ½ Ø	sort Tønde M 3 Kbl. i SØ ¾ S, her bøier det ny Farvand ind fra Hovedløbet.
		ny sort Spids-tønde	M	.....	13 Fod	Blexen Kirke 5,8 Kvm. i S ¾ Ø, Wremen Kirke 2,1 Kvm. i NØ ½ Ø	sort Tønde N 7 Kbl. i SSØ ¼ Ø, denne og efterfølgende sorte Tønder holdes om Styrbord ved Indselling.
		do.	N	.....	16 -	Blexen Kirke 4,9 Kvm. i S ½ Ø, Imsum Kirke 0,9 Kvm. i Ø ½ N	sort Tønde O 8 Kbl. i S t. Ø ½ Ø.
		do.	O	.....	20 -	Blexen Kirke 4,1 Kvm. i S, Imsum Kirke 1,1 Kvm. i NØ ¾ N	sort Tønde P 9 Kbl. i S t. Ø.
		do.	P	.....	13 -	Blexen Kirke 3,2 Kvm. i S ½ V, Imsum K. 1,9 Kvm. i N t. Ø ¾ Ø	sort Tønde Q 8½ Kbl. i S t. Ø ¼ Ø.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Tyskland	Indre Weser (nyt Løb øst om Mittel- grunden til Bremerhafen m. 14 à 16 Fod ved L. V.)	ny sort Spids- tønde	Q	.....	13 Fod	Blexen Kirke 2,4 Kvm. i S t. V, Lehe Kirke 2,5 Kvm. i SØ t. Ø $\frac{7}{8}$ Ø	sort Tønde R 7' Kbl. i S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø.
		do.	R	.....	16 -	Blexen Kirke 1,8 Kvm. i S t. V $\frac{1}{8}$ V, Lehe Kirke 1,9 Kvm. i Ø $\frac{1}{2}$ S	sort Tønde WT 10 Kbl. i S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø.
		ny hvid Stump Tønde	W 9	.....	15 -	Blexen Kirke 5,8 Kvm. i S $\frac{1}{2}$ Ø, Wremen Kirke 1,8 Kvm. i NØ $\frac{1}{4}$ Ø	denne og efterfølgende Tønde ligge paa Østsiden af Løbet, længere op ad dette mod Bremerhafen betegne 10 Vagere, 25 Alen høje, Landgrunden.
		do.	W 10	.....	16 -	Blexen Kirke 5,1 Kvm. i S, Imsum Kirke 0,7 Kvm. i Ø $\frac{3}{4}$ S	Det ny Farvand har en Brøde af 2 Kbl. Coursen fra den røde Spidstønde til Tønde N er SSØ og derfra til Bremerhafen S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø.
do.	Wester Ems	ny Anduv- ningsTønde	betegnet med Mærke som et Timeglas	.....	8 Favne	SØ t. Ø fra Borkum Fyrtaarn med de 2 Baaker paa Rottum lidt fra hinanden	fra denne Tønde er Coursen til Wester Ems SØ t. S, til Rif- gattet Ø $\frac{1}{2}$ S og til Øster Ems Øst.
do.	Rifgattet	Flytning af	den røde Tønde med Ballon	.....	7 -	Borkum Fyr i SØ, midt imellem den ny og den lille Baake	og V t. N for den røde Tønde A.
England (Ø-Kyst)	Covehithe Channel	nysort- og hvid- tærnet Tønde	SV-Barnard	.....	2 -	N. Br. 52° 23' Ø.Lgd. 1° 44'	paa Løbets Østside.
do.	Stanford Channel	Forandring af Tønderne	East Middle og N-East, Newcome	.....	.....	N. Br. 52° 27',4 Ø.Lgd. 1° 46',5 N. Br. 52° 28',1 Ø.Lgd. 1° 47'	til Spidstønder.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England (Ø-Kyst)	Løbene til Yarmouth	Flytning af	Middle Cor- ton Spit Tønde	.....	.....	Corton Gateway	$\frac{1}{4}$ Kbl. mod SV.
		do.	S-Corton Spit Tønde	.....	5 Favne	do. (N. Br. 52° 30') (Ø.Lgd. 1° 49',5)	til dybt Vand paa Sydøstenden af Sandet.
		Tønden	South Corton	.....	.....	do.	bliver borttaget.
		Flytning af	N-Holm Tønde	.....	5 Favne	do.	2 Kbl. i SV t. S for at betegne Enden af Grunden.
		do.	SØ-Corton Tønde	.....	5 -	Hewetts Channel	$\frac{1}{2}$ Kvm. i N t. Ø.
		do.	NØ-Corton Tønde	.....	5 -	do.	3 Kbl. i N $\frac{1}{2}$ V.
		do.	Corton Flydefyr	.....	16 -	do. N. Br. 52° 31',5 Ø.Lgd. 1° 51'	$\frac{1}{2}$ Kvm. i ØNØ.
		do.	St. Nicolas Flydefyr	.....	10 -	.....	1 Kbl. i VNV.
		do.	S-Scroby Tønde	.....	5 -	Scroby Sand (N. Br. 52° 34',2) (Ø.Lgd. 1° 48')	4 Kbl. i NV t. N.
		do.	S-Scroby Spit Tønde	.....	8 -	do. N. Br. 52° 35' Ø.Lgd. 1° 47'	4 Kbl. i N $\frac{1}{2}$ V.
		do.	SV-Scroby Tønde	.....	7 -	do. N. Br. 52° 36' Ø.Lgd. 1° 46',5	4 Kbl. i S $\frac{1}{4}$ V.
		Tønden	Scroby Fork	.....	.....	do.	borttages.
		ny Spids- tønde	SV-Cross Sand	.....	8 Favne	N. Br. 52° 34' Ø.Lgd. 1° 50'	udlægges S for Cross Sand.
		Flytning af	S-Cross Sand Tønde	.....	14 -	N. Br. 52° 35',5 Ø.Lgd. 1° 51',7	til c. 5 Kbl. mod NØ $\frac{1}{2}$ N.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England (Ø-Kyst) do.	Nordsøen	nysort-oghvid- tærnet Tønde	SV-Haisboro	.....	11 Favne	N. Br. 52° 51',8 Ø.Lgd. 1° 47',5	paa SV-Siden af Haisboro Sand.
	do.	do.	ny stor sort Spidstønde med Ballon	East Hais- boro	.....	15 - N. Br. 52° 55',5 Ø.Lgd. 1° 45'	paa Østsiden af Haisboro Sand.
England (V-Kyst)	Bristol Kanalen (Swansea Bai)	nysort-oghvid- ringet Spids- tønde	mærket "Oyster"	.....	9½ Favne L. V. S. T.	paa Sydenden af White Oyster Ledge	Scarweather Fyrskib 4 ⁶ / ₁₀ Kbl. i S ½ Ø, Mumbles Fyr 3 ⁵ / ₁₀ Kvm. i NØ ¾ N, Mixon Klokkeboie over- eet med Østenden af Mumbles Middel Ø i NØ t. N.
Rusland	Krim (Karkannitska Bugten)	ny Baake	paa Saribula Landtungen	60 Fod ov. Vandel	.....	N. Br. 45° 49',5 Ø.Lgd. 33° 10',9	Baaken har Form af en Pyramide og kan sees i 3 Miles Afstand.
do.	do.	nylig fundet Grund	ved do.	9 Fod	.....	5 Kvm. NNV fra oven- nævnte Baake	rundt om denne Grund er 5 Favne Vand.
do.	Azovske Hav	Vager paa	et Vrag	.....	.....	N. Br. 45° 44',7 Ø.Lgd. 36° 43',2	N 6° Ø (retv.) fra Jenikale Fyr.
N-Amerika	Anticosti	Taagesignal	ved South Point Fyr- taarn	.....	.....	N. Br. 49° 4' V.Lgd. 62° 15'	ved Damppipe i 10 Sec. hvert Minut, kan i stille Veir høres c. 4 Mill.
do.	St. Pauls Ø	do.	ved St. Pauls Ø SV-Fyr- taarn	.....	.....	N. Br. 47° 11',3 V.Lgd. 60° 9',6	ved Damppipe istedetfor Klokke- signal. (Kanonskud aflyres hver Time).
do.	Massachusetts	do.	ved C. Anne Fyr	.....	.....	N. Br. 42° 36',1 V.Lgd. 70° 39',6	ved Damppipe i 8 Sec. og 4 Sec. med 4 Sec. Ophold i hvert Minut, istedef. Trompetsignal som hidtil.
do.	Long Island	do.	ved Eatons- Neck Fyr	.....	.....	N. Br. 40° 57',2 V.Lgd. 73° 23',4	Damppipe af 9 Sec. Varighed og Ophold af 15 Sec.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Bermudas Øerne	Atlantehavet	Forandring	af den ydre Bagbords Tønde	.....	.....	ved Indseiling fra "the Narrows" til Stag Kanalen	fra tærnet til sort med Stang, alle de andre Bagbords Tønder ere sorte som før, Tønderne om Styrbord ere tærnede.
Ostindien	Carimata Pas- sagen	nylig fundet	Grund	12 Fod	.....	S. Br. 1° 1',3 Ø. Lgd. 108° 30',0	det engelske Skib "China" er stødt paa denne Grund, der er omtrent 2 Kbl. lang i SØ og NV.
N-Amerika, V-Kyst	S ^a Francisco Red	ny sort og hvid	Ydertønde	.....	13 Favne	Fort Pynten 10 Kvm. i NØ $\frac{7}{8}$ Ø	Middeltønden i NØ $\frac{7}{8}$ Ø 5 Kvm.
do.	do.	do.	Middeltønde	.....	9 $\frac{1}{2}$ -	Fort Pynten 4 $\frac{3}{8}$ Kvm. i NØ $\frac{7}{8}$ Ø	Indertønden i NØ $\frac{7}{8}$ Ø 2 $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	do.	Indertønde	.....	20 -	Fort Pynten 2 $\frac{1}{8}$ Kvm. i NØ $\frac{7}{8}$ Ø	mellem Bonita og Lobos Pynt.
do.	do.	sort Tønde	for 4 Favne Banken	.....	.....	V t. S $\frac{1}{2}$ S 3 $\frac{1}{4}$ Kvm. fra efterfølgende Tønde	for Vestenden af Banken.
do.	do.	do.	for do.	.....	.....	V t. S $\frac{1}{2}$ S 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra Bonita Pynt	for Østenden af Banken. Misv. i 1871 er 15° 50' Øst.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat)

1871.

Ministeriet udfærdiget Bestalling for forhenværende Reservelieutenant i Marinen Christian Bærenz som Lodsoldermand ved Frederikshavns, Bangsbostrands og Hirtsholmens Lodseri. 1. Sept.

Under Dags Dato meddeelt Capitain P. C. H. U. Jessen 2 Maaneders Orlov.

Cand. chir. & med. J. F. C. Ammitzbøll constitueret i 1 Maaned som vagtgjørende Læge ved Orlogsværftet.

Dags Dato fratræder Capitain I. U. A. Holm og tiltræder Capitain P. H. Braëm Tjeneste som Adjutant hos Flaadeinspecteuren. 5. Sept.

Til at forrette Tjeneste paa Sessionerne for Aaret 1872 i nedennævnte Udskrivningskredse beordret:

i 1ste Udskrivningskreds (Mødested Hillerød):

Capitain I. U. A. Holm;

i 2den Udskrivningskreds (Mødested Holbek):

Capitain A. W. Schiwe og

Overlæge I. C. Krieger;

i 3die Udskrivningskreds (Mødested Ærøeskjøbing):

Capitain M. A. C. C. Wulff;

i 4de Udskrivningskreds (Mdst. Tranebjerg p. Samsø):

Capitain A. B. Rothe;

i 5te Udskrivningskreds (Mødested Aalborg):

Capitain P. I. C. Holbøll.

Sessionerne begynde: i 1ste Udskrivningskreds den 14de dennes Kl. 5 Eftermiddag, i 2den og 5te den 14de

1871.

6. Sept. Kl. 9 Formiddag, i 3die den 15de Kl. 9 Formiddag, og i 4de den 14de Kl. 11 Formiddag.

Ovennævnte Sessionspersonale har at indfinde sig paa de angivne Steder Dagen forinden Sessionerne tage deres Begyndelse, undtagen i 1ste Udskrivningskreds, hvor Alreisen kan skee fra Kjøbenhavn samme Dag.

Efter Skonnerten Fyllas Ankomst her paa Rheden inspiceres den af Flaadeinspecteuren. — Efter endt Inspection oplægges Skonnerten efter Regulativets Kategori 4, Commandoen stryges, Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset, og Mandskabet afgaaer til Værftet, hvorefter det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

8. Sept. Allerh. anordnet som følger: Der tillægges Directeuren for Marineministeriet Rang efter Rangforordningen i 2den Classe Nr. 5 og Ministeriets Departementsdirecteurer Rang efter samme Forordning i 2den Classe Nr. 12.

Dags Dato er igjennem Conseilspræsidiets emaneret en allerhøieste Kundgjørelse, ifølge hvilken Regjeringen under Kongens Fraværelse paa en Reise til Udlandet vil fra den 11te d. M. blive ført af Kronprindsen i Kongens Navn.

12. Sept. Allerh. bifaldet, at Commandeur I. P. Schultz; R* og D. M., fungerende Departementsdirecteur i Marineministeriet, beordres til Chef for Skruefregatten Jylland paa dens forestaaende Togt, som paatænkes begyndt i Slutningen af n. M.

14. Sept. Auditeur i Hæren H. Paulsen ansættes som Auditeur ved Søetatens combinerede Ret i Forbindelse med hans Stilling ved Hæren.

16. Sept. Capitain L. C. Braag beordret til, paa Grund af Capitain A. B. Rothes Sygdomsforfald, at forrette Tjeneste ved Sessionen for Aaret 1872 i 4de Udskrivningskreds.

18. Sept. Udfærdiget det under 8de September allern. stadfæstede »Uniform-Reglement for Søværnet«.

Allern. tilladt Admiral C. E. van Dockum, Stk^t. og 22. Sept. D. M., Chef for Søofficerscorpset, at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Hellenernes Konge tildeelte Decoration som Storkors af den græske Frelserens Orden.

Allern. bevilget Premierlieutenant E. Suenson fra den 23de d. M. 3 à 4 Ugers Reisetilladelse til Udlandet.

Til at forrette Tjeneste ombord i Skruefregatten 28. Sept. Jylland paa dens forestaaende Togt designeret:

Capitain S. A. Bille, som Næstcommanderende, Capitain A. C. Christiansen, som Skoleforstander, Premierlieut. C. A. Bruun, F. C. Irminger, som Skoleofficer, T. Braëm, F. Lund, O. W. Suenson, som Skoleofficer, Secondlieutenanterne G. H. R. Zachariae, C. L. With, P. C. Bræstrup, J. A. D. Jensen, Overlæge C. W. Hornemann, som Overskibslæge, Reservelæge E. C. Nobel som Underskibslæge, og C. F. Aamodt, som Proviantforvalter og Skibssecretair.

Ordre til Premierlieut. G. V. C. I. Bardenfleth at fratræde og Premierlieut. N. U. Gad at tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet den 1ste i n. M.

Premierlieut. G. A. Caroc stillet indtil videre til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Ordre til efter endt Opmaalingsexpedition at oplægge Dampskibet Ægir efter Regulativets Kategori 4; Commandoen stryges, Officererne afgaae til Søofficerscorpset og stilles til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet, og Mandskabet afgives til Orlogsværftet, hvorefter det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

I Henhold til § 17 i Lov af 6te Marts 1869 om Søtillæg m. m. ved Søværnet har Ministeriet bestemt som følger:

Naar Officerer eller ligestillede Embedsmænd af Søværnet, — Flaadeinspecteuren med Adjutant herfra undtagen, — beordres at udføre et Hverv ombord i et udrustet Skib, uden at henhøre til deltes Besætning, har Skibets Chef, hvis den eller de Paagjældende ere af

1871.

28. Sept.

høiere Grad — eller af samme Grad, men af ældre Anciennetet — end Skibets Næstcommanderende, og Skibets Messe, hvis de ere af lavere Grad eller yngre Anciennetet, at afgive Bespisning og Betjening til de Paagjældende, forsaavidt Opholdets Varighed ombord udkræver, at Saadant ydes, imod herfor at beregne sig Bordpenge i Overeensstemmelse med ovennævnte Lovs § 4, dog saaledes, at en Chef ikke i den Anledning kan beregne sig høiere Bordpenge, end Loven indrømmer Chefen for et Krigsskib med under 100 Mands Besætning.

Holdes der i de paagjældende Skibe ingen Messe, vil Ministeriet bestemme, hvorledes der i hvert indtrædende Tilfælde skal forholdes med Hensyn til den ovennævnte Bespisning og Betjening.

For at tilvejebringe Eensartethed med Hensyn til Beregningen af den i Lov af 24de April 1868 § 27 nævnte Søfart, hvoraf Forfremmelse til Capitain er betinget, har Ministeriet bestemt som følger:

Enhver Premier- og Secondlieutenant, som for Tiden har eller i Fremtiden erhverver Orlov for at gaæ i fremmed Orlogstjeneste eller i Koffardifart, skal, naar Anledning gives og i ethvert Tilfælde efter afbenyttet Orlov, gjøre Indberetning til Ministeriet, om i hvilket Skib eller Skibe han har tjent, hvilke Togter eller Reiser Skibet har gjort, medens han har tjent derombord, samt disse Togters eller Reisers Varighed.

Om Nutidens Krigsførelse tilsøes.

Af f. L.

Af Anmærkningerne til »Forslag til Finantslov« for næste Aar fremgaaer, at det er paatænkt til Sommer at udruste en Escadre paa 5 Skibe, nemlig Panserbatterierne »Gorm«, »Lindormen« og »Rolf Krake« samt Skrueskonnerterne »Absalon« og »Esbern Snare«.

Idet vi af ganske Hjerte lykønske Marinen til denne Beslutning, der viser, at man har Øie for Vigtigheden af at udvikle en Side af vort Forsvar, som hidtil ikke ganske er kommen til sin Ret, nemlig selve Theorien for en Flaades Førelse, Taktiken, skulle vi tillade os — i al Korthed — at anstille nogle Betragtninger med Hensyn til Nutidens Krigsførelse tilsøes. Det Meste, af hvad vi saaledes have at sige, er ikke noget Nyt, navnlig da ikke for Tidsskriftets Læsere, der i 1ste Hefte af Aargangen 1869, under Titel »Taktik og Evolutioner«, have en saa ypperlig Fremstilling af Spørgsmaalet om Nutidstaktiken, og vi troe os berettigede til at gaae ud fra, at de mangfoldige Sandheder, Forfatteren deri har udtalt, have vundet almindelig Tilslutning, idet ikke en eneste Røst har hævet sig derimod, medens Artiklens Værd er blevet fremhævet af Admiral van Dockum, der repræsenterer Dampskibstaktikens Indførelse i Marinen og har gjort den nye Kampmaade til Gjenstand for nogle Betragtninger i Tidsskriftet (1869), hvortil vi ligeledes henviser.

Naar vi trods det tidligere Skrevne ikke tage i Betænkning at gjentage nogle af disse mange Sandheder, da er det, fordi det ikke er lykkedes disse Indlæg at føre Sagen ud i Livet, og fordi det forekommer os at være af største Vigtighed, at vi snarest mulig komme ud af det nuværende Interregnum. Det har længe ligget os paa Hjerte, at Marinen i Tilfælde af en Krig er mere uforberedt end nogensinde med Hensyn til Anvendelsen af sit Materiel, og at vi saaledes staae Fare for at spille det første, i Regelen gunstige, Øieblik ved Ubestemthed, Vaklen, halve Forholdsregler. Skal Flaaden i Farens Øieblik holde, hvad Nationen venter sig af den som Landets Hovedværn, maa det være ved rask Daad, ved en bestemt, kraftig Optræden, der ikke tillader Fjendens overlegne Styrke at udfolde sig, men falder over de enkelte spredte Dele, medens det endnu er Tid. Vor Frelse, ialfald vor Æres Frelse, ligger deri.

Idet vi altsaa henvise Læserne til de ovennævnte Artikler, troe vi ikke at udsætte os for nogen Modsigelse ved paany at fremsætte den Paastand, at de sidste 15 til 20 Aars Opfindelser paa alle Dele af det orlogsmaritime Omraade, altsaa Indførelsen af Pandser, riflet Skyts, stor Hastighed, Spore, Torpedoer osv. osv., aldeles have kuldkastet den tidligere Taktik (Ordet Taktik taget i den indskrænkede Betydning af selve Maaden at gaae frem paa). Denne var udelukkende beregnet paa at lade Artilleriet, Fortidens eneste Angrebsvaaben — vi kunne nemlig kun indrømme Entringen en heel underordnet Rolle i Kampen — komme til sin fulde Ret, og herved var endda det Hensyn at tage, at Artilleriet fandtes stillet i Skibets tværskibs Plan. Basis for enhver Flaadeafdelings Opstilling var den ligelige Fordeling af Kanonerne i Forhold til Faren, hvorved altsaa Centrum og Fløie gjordes numerisk stærkere end de mellem-

liggende Dele, og i Kampen gik den Commanderendes Bestræbelser udelukkende ud paa, i Regelen ved Gjennem-brydning, at samle et overlegent Antal Kanoner paa et enkelt Punct af Fjendens Linie, for at overvælde dette og dermed afgjøre Kampen.

Nu er Artilleriet traadt tilbage i anden Række, undtagen hvor Spørgsmaalet er om Kamp mellem Skibe og Fæstningsværker. Dette staaer ikke i Strid med, at Artilleriet utvivlsomt har vundet og vil kunne hævde Herredømmet over Pandseret; thi, hvor betydningsfuldt end et Pandser er for et Skib, udgjør det dog kun et Led af den hele Række Hjælpekilder, hvorover Nutids-Skibene raade. Det bedste Artilleri forslaaer Intet som Angrebsvaaben i et Skib, der ikke har det i sin Magt at nærme sig Fjenden paa en saadan Afstand, at Pandseret kan gjenembrydes. Med andre Ord: Artilleriets Virksomhed til Angreb er afhængig af Skibets Hastighed.

Skulde da Hastigheden være det Afgjørende i Kampen? Nei — et flydende Locomotiv vilde knuses som en Flue mod en af de store Pandserfregatter uden at efterlade synderlig andet Spor end nogle blankpolerede Plader. Kun i Forbindelse enten med Søminer eller med »Masse« og saadanne Former — Spørestævn —, der tillade at benytte Massen paa fordeelagtigste Maade, faaer Hastigheden ret Betydning.

Stævnangrebet er blevet Hovedtrækket i den moderne Krigsførelse,

Stævnangrebet, hvorved man kan naae at faae anbragt under Fjenden den Mine, som føres forude,

Stævnangrebet, hvorved et Skib med sin Spore kan opnaae at løbe Modstanderen ned, idet det rammer ham tværskibs og med Sporen gennemskærer hans under Pandseret ubeskyttede Side, eller vel ogsaa ved sit overlegne Moment knuser selve Pandsermuren og Skibssiden og kæntrer Skibet,

Stævnangrebet, hvorved det kan lykkes Angriberen at beskadige Skrue og Ror i det fjendtlige Skib, idet han, efter et mislykket Forsøg paa at løbe dette ned, slirer langs henad Siden,

Stævnangrebet endelig, hvorved man bliver istand til at lade sit Artilleri komme til dets fulde Ret, idet Skuddene gjemmes til det Øieblik, da man er ombord i sin Modstander og saaledes fuldkommen sikker paa Projectilernes Gjennembrydning.

Hvad har vel en Artillerikamp, selv med det kraftigste Skyts, at stille imod denne Angrebsmaade?

Efter saaledes at have angivet vort Stanpunct med Hensyn til den fremtidige Angrebsmaade, skulle vi gaae over til at betragte de Fordringer, som under de nye Forhold maae stilles til Krigsførelsen. Principerne ere nødvendigviis de samme som tidligere; Maaden at bringe dem til Anvendelse paa er forandret med de nye Midler.

Enhver Opstilling af en Flaade ligeoverfor Fjenden o: Slagorden maa da besidde følgende Egenskaber:

Stor Virkning til Angreb,

Evne til Forsvar og

Simpelhed i Formation og en dermed i Forbindelse staaende Lethed i Evolution.

Stor Virkning til Angreb. Det følger af sig selv, at vi stille denne Fordring forrest i Rækken; thi, medens man ved at holde Defensiven maaskee nok kan undgaae et Nederlag, er det kun ved Offensiven, at man vinder Seir.

Ligesom det tidligere gjaldt om at samle en overlegen Artilleristyrke paa en enkelt Deel af Fjendens Linie for at overvælde denne Deel, saaledes maa det nu komme an paa at samle et overlegent Antal Skibe for at føre et afgjørende Stød mod et enkelt Skib eller enkelte Skibe af Fjendens Linie. Eensartethed og

Samtidighed i Bevægelser maae ubetinget fordres hos den angribende Styrke.

Evne til Forsvar. Det ligger i Sagens Natur, at Fjenden, om ikke ved en directe Bevægelse af den truede Styrke, saa dog ved et Modangreb af en anden større eller mindre Deel af Flaaden, vil søge at parere eller neutralisere Angrebet, og man maa derfor vælge en Slagorden, der ikke giver Blottelse, eller som ialfald tillader de truede Puncter at vige ud til Siden med tilstrækkelig Lethed.

Simpelhed i Formation og en dermed i Forbindelse staaende Lethed i Evolution. Vi forstaae herved, at Opstillingen er af en saadan Beskaffenhed, at den kan holdes time-, ja dagviis uden at kræve uforholdsmæssige Anstrengelser fra de Førendes Side, at et Skib maa kunne forlade sin Plads (f. Ex. paa Grund af Uheld i Maskinen) uden at afstedkomme enten Havari eller Adspjaltelse for længere Tid, og endelig, at Coursforandringer, Trækning til en af Siderne og Frontforandringer kunne skee med tilstrækkelig Lethed og Sikkerhed, selv ligeoverfor Fjenden.

Gjennemgaae vi nu, med disse Fordringer for Øie, de i »Taktik for Flaaden«, af 1867, (Taktikregel Nr. 51) nævnte 3 Slagordener, nemlig: Kjølvangsordenen (i een Linie eller paa 2 Colonner), Frontordenen (ligeledes i een Linie eller paa 2 Colonner) og Vinkelordenen — og til disse troe vi at kunne indskrænke os — da sees det strax, at Kjølvangsordenen, de gamle Bredside-Skibes Slagorden, fremfor nogen anden, ved sin Egenskab at neutralisere Skibenes Evne til Stævningangreb samtidig med, at den giver stor Blottelse for et saadant, har mistet enhver Betydning som Slagorden. Dette gjælder saavel Formeringen paa een som paa to Colonner. Derimod vil Kjølvangslineien bestandig komme

til at spille en Rolle som Marche-Orden, selv i Fjendens Nærhed, idet den er brugelig i snevre Farvande, nogenlunde let at holde og desuden under en omgaaende Bevægelse, hvor man til det Sidste vil skjule sin Angrebsformation, godt kan tjene til Udgangspunct for denne.

Frontordenen tillader ganske vist et Stævnangreb og er ikke ugunstig for en vis Classe Skibe (Enkeltaarns-Skibe), der uden at frembyde nogen synderlig Skive kunne benytte deres fulde Artillerikraft; men Stævnangrebet spredes ved denne Orden over en større Strækning istedenfor at samles mod eet Punct; Skydning med tværskibs Batteri forhindres, og om hos Sidemændene at finde nogen Beskyttelse mod Stævnangreb kan der ikke være Tale, tværtimod! Kun Fløimændene kunne, for at undgaae Angreb, vige ud til Siden, medens de øvrige Skibe i Frontordenen udelukkende ere henviste til den ene Manøvre at sætte Stævnen lige mod den fjendtlige Stævn.

Allerede denne Frontordenens Mangel, at Skibene ikke gjensidig yde hverandre Understøttelse mod et Stævnangreb, vilde være nok til at forkaste den som Slagorden; men hertil kommer endnu, at Ordenen er saa særdeles vanskelig at holde selv under gode Omstændigheder, selv udenfor Sigte af Fjenden, hvad dens ringe Benyttelse indtil Dato formeentlig tilstrækkeligt godtgjør.

I Frontordenen paa 2 Colonner yde Skibene af 2den Colonne god Bistand imod Stævnangreb, idet det fjendtlige Skib, som det er lykkedes at føre et Stød mod et Skib af 1ste Colonne, ganske sikkert vil blive overseilet af en af Agtermændene, men til Gjengjæld kunne de under visse Omstændigheder blive ligesaa farlige for deres Kammerater i 1ste Colonne som selve Fjenden.

Vinkelordenen har adskillige Fordele fremfor Frontordenen. Den lader Artilleriet skee nogenlunde Fyldest, den samler Skibene bedre til Stævnangreb uden dog at lamme deres Bevægelser i Forsvaret, idet de altid

kunne vige ud til den indvendige Side (hvilket har sin Betydning ved Indførelsen af Miner, der som Harvey's Torpedoer slæbes med Skibet, og saavel i Angreb som i Forsvar beskytte Skibene hinanden indbyrdes, undtagen netop for Fløimændenes Vedkommende. Naar vi trods disse Fordele troe ubetinget at burde forkaste denne Orden som utilstrækkelig, da er det, deels fordi en Flaade, formeret paa denne Maade, endnu frembyder for udstrakt en Linie til et Stævnangreb og let kan blive omfløiet under dette Angreb, men dog endnu mere, fordi Praxis har viist, hvor vanskeligt, ja næsten umuligt det er at holde en Vinkelorden, hvori Skibenes Antal er over 5, og fordi Cours- og Frontforandringer ere i høieste Grad besværlige at foretage i denne Orden.

De Slagordener, vi her have gennemgaaet og fundet uanvendelige under de forandrede Forhold, hvor fjendtlige Flaader nu ville mødes, vare alle Linieordener paa een eller to Linier. Med deres Skriinlæggelse synes altsaa Linieordenerne for bestandig begravnede, og det er ogsaa vor Mening: vi troe, at en Opstilling efter de gamle Regler vilde være Dødsdommen for enhver Flaade, hvor ypperlige Elementer den end ellers maatte besidde.

Det gjælder da at finde en ny Opstilling, og den, vi ville tillade os at foreslaae — eller rettere paany fremsætte, thi den har tidligere været nævnet flere andre Steder — er Opstillingen i Grupper paa 3 Skibe, ordnede i en ligesidet Triangel.

At en Flaade bestaaer af Grupper, er ikke noget Nyt; det har fundet Sted, saa langt vi gaae tilbage i Søkrigshistorien, kun har det tidligere Intet, eller næsten Intet, havt at gjøre med Taktiken, der alene beskæftigede sig med een Gruppe: Linieskibene. De tidligere lange Linier behøvede eensartede Skibe, og vi finde derfor de søgaaende Flaader væsentlig kun bestaaende af to

Grupper: Linieskibene og de Skibe, der ei fandtes værdige til en Plads i Linien, altsaa Fregatter og andre »lette« Skibe. Skibene i Linien maatte indenfor en vis Grændse svare til hverandre i Henseende til Seilevne og Artilleristyrke, og navnlig spillede Egenskaberne bidevind en stor Rolle, da jo den daarligste Seiler blev bestemmende med Hensyn til hele Flaadens Seilevne og Månøvedygtighed. Vi kunne næsten hellerikke læse Beskrivelserne over et eneste af de store Søslog i forrige og næstforrige Aarhundrede uden at blive Vidne til de Anstrengelser, de Commanderende have maattet gjøre for at holde Flaaden samlet, for ikke at »tabe« en enkelt Deel eller et enkelt Skib o. s. v. o. s. v.

Hjuldampskibenes Indførelse skabte en ny, selvstændig Gruppe, idet disses Egenskaber vare saa grundforskjellige fra Seilskibenes, at man ikke uden at hæmme deres respective Fordele kunde blande dem sammen. Bjulskibenes Periode blev kun kortvarig og frembød ingen synderlig anseelig Bedrift, om end disse Skibe ved en og anden Leilighed gjorde god Nytte og fremtraadte selvstændig (deres Indvielse som Gruppe fandt, om vi ikke feile, Sted foran Alger 1830), og Perioden har nærmest Interesse som Overgangsled til en heel ny Tid, Skrueskibenes, i hvilken alt det Materiel, som var gaaet i Arv fra Fortiden, skulde forsvinde i Løbet af nogle ganske faa Aar og tage Taktiken med sig. Skrueskibene fordrede uafviselig en Dampskibstaktik.

Da denne oprindelig var baseret paa de nedarvede Linieformationer, skulde det synes, at der ingen Anledning var til at danne nye Grupper, men at man knnde blive staaende ved de to givne: Linieskibe og Ikke-Lineskibe; dog her kommer en Factor til, som faaer en altoverveiende Betydning: Materiellets Udvikling. Med en forbausende Hurtighed er man fra de første spæde Forsøg med Skruemaskiner, hvorved man nøiedes med fra 4 til 8 Miles Fart, naaet op til Hastigheder paa 14, 15 Miil, uden at

den endelige Grændse for Fremskridtet kan siges at være sat, og samtidig hermed er Artilleriet i de sværeste Skibe fra at bestaae af mellem 74 og 130 Stkr. 30pundige Kanoner gaaet over til at tælle fra 4 til 26 Kanoner af indtil 600 Pd.'s Kaliber. Skibsconstructionen udvikler sig i Forhold af de stigende Fordringer; Pandser indføres og voxer fra $3\frac{1}{2}$ " Tykkelse til at maale 8, 9 og 10", hvilket atter medfører Forandring af Skibets Former, af Materialet — kort Alt er forandret. Omskabningen er fuldstændig, men den er skeet stumpeviis, stykkeviis, og Materiellets Ueensartethed deler Flaaderne i Grupper, hvoraf hver betegner et tilbagelagt Stadium. Taktiken har ingen Deel i hele denne Udvikling: Materiellet betinger Taktiken, og ikke omvendt.

Nu fremstiller det Spørgsmaal sig: hvorledes skal man bære sig ad med at anvende disse forskellige Typer af Skibe sammen, og Svaret maa blive: ja, paa den traditionelle Maade kan det neppe skee. For alene at tage Farten i Betragtning, saa sees det let, at, naar det i Seilskibenes Tid, hvor man dog bevægede sig indenfor meget snevre Grændser, var hemmende at have Skibe af forskjellig Seilevne i en Flaade, saa er det i langt høiere Grad Tilfældet nu, hvor en Forskjel af 3—4 Miles Fart ikke er noget Usædvanligt; man tænke sig f. Ex. »Peder Skram» og »Danmark» seilende sammen. Vil man nu ikke gribe til det radicale Middel at sælge det ældre Materiel, efterhaanden som det nye skabes — og dertil har ingen Sømagt, ikke engang England, Raad — saa maa man være betænkt paa at sondre de forskellige Typer fra hinanden for at lade dem hver for sig vederfares fuld Ret, og Flaadens Inddeling i Grupper bliver da uafviselig nødvendig.

Antager man nu i Principet en Flaades Inddeling i Grupper, da maa det nærmere overveies, hvor store disse Grupper bør være, og to Momenter blive da her

af Betydning: Antallet af eensartede Skibe i Flaaden og de Fordringer, som i taktisk Henseende bør stilles til Grupperne.

Med Hensyn til Antallet af eensartede Skibe i de forskellige Mariner, henvise vi til de nyeste Flaadelister, af hvilke det fremgaaer, at kun den franske Marine besidder større Grupper af eensartede søgaaende Skibe, hvorimod alle de andre, den engelske Marine indbefattet, ikke naae ud over 3 à 4 Skibe efter samme Tegning (den sidste svære Classe Skibe i Frankrig tæller ogsaa kun 4 Skibe). Et ret karakteristisk Indlæg i dette Spørgsmaal faaer man i Beretningen om de forenede engelske Øvelsesescadres Togt med Admiralitetslorderne i Sommeren 1870 (see Tidsskrift for Søv. s. A.), hvoraf det fremgaaer, at Flaaden, der talte 12 Skibe, indbefattede ikke mindre end 8 forskellige Typer, »der afveg fra hinanden i Form, Construction, Drægtighed, Maskinkraft og Bestykning»; 2 af disse Typer vare repræsenterede hver med 3 Skibe. Moralen heraf troe vi at kunne udtrykke paa den Maade, at Mangelen paa Eensartethed i Materiellet taler for smaa Grupper.

Tilbage staaer da at undersøge de Fordringer til Grupperne, som Taktiken opstiller, og her er det, at vi med de tidligere nævnte Krav til Taktiken for Øie, nemlig: stor Virkning til Angreb, Evne til Forsvar og Simpelt i Formation, henlede Opmærksomheden paa Triangelformationen.

Underkaste vi denne, som vi ville benævne Divisions-Triangelen, den samme Kritik, som ovenfor er bleven de forskellige officielle Flaade-Ordener tildeel, da vil det sees, at den mindst har de samme Fordele i Angrebet og i Forsvaret som Vinkelordenen, af hvilken den ogsaa ganske naturlig er fremkommen. Et Antal af 3 Skibe, formerede i Triangel, er tilstrækkeligt til at bryde gennem en hvilken som helst Styrke, benyttende Leiligheden til at overvælde et enkelt Skib, om et saadant

er uforsigtigt nok til at stille sig i Veien, og trodsende et Stævnan greb fra Fjendens Side ved den Bistand, som det førende Skib finder i sine Sidemænd. Disse ere vel tilsyneladende ubeskyttede, men Blottelsen er ogsaa kun tilsyneladende: da Formationen giver en næsten ubegrændset Lethed og Sikkerhed i Evolution, vil den angrebne Spids af Triangelen hurtig, ved en simpel Frontforandring, blive angribende, forsaavidt man ikke maatte foretrække ved en Coursforandring at vige ud og tage Tilløb til et nyt Angreb.

Vi have her allerede nævnet det, som vil sikre Divisions-Triangelens Antagelse til Basis for Slagordenen, o: til taktisk Eenhed, nemlig dens Simpelhed i Formation og en dermed i Forbindelse staaende Lethed i Evolution. Enhver Officeer, der har deeltaget i Escadreseilads og forsøgt Vinkelordenen, vil være enig med os i, at man i denne uden Vanskelighed kan passe Afstand og Peiling fra det førende Skib, naar man er i dettes umiddelbare Nærhed, idet en ringe Gier til en af Siderne som oftest vil være tilstrækkelig til at rette de smaa Afvigelser, som ere uundgaaelige, da Styringen i Skibene umulig kan være eens, medens Vanskeligheden stiger uforholdsmæssigt, naar man af Hensyn til Fløiene maa afholde sig fra at gire og hjælpe sig med Forandring i Fart. Det vil ligeledes indrømmes, at mindre Coursforandringer med Vinkel-Ordenens Spids som Dreiningscenter ere saare nemme og hurtige for de to nærmeste Skibe, der kun behøve en ringe Forøgelse eller Formindskelse af Fart for at holde deres Post under Svingningen, medens Vanskeligheden og Tidsspildet voxe uforholdsmæssig med Antallet af Skibe i Ordenens Fløie og følgelig udover et vist ringe Antal Skibe saa at sige umuliggjør disse Evolutioner.

Nuvel, netop disse ved Praxis godtgjorte Fordele for de i Spidsen af en Vinkelorden værende Skibe besidder Divisions-Triangelen, og de gjøre den anvendelig som Marchformation og i alle Tilfælde, hvor en mindre

Coursforandring skal foretages. Men hertil kommer den Fordeel, som ingen tidligere Orden har besiddet, at Triangelen ved en samtidig Dreining paa 120° er formeret paany med en Spids fremad — om end denne Spids er et nyt Skib — og ved en samtidig Dreining paa 60° er formeret paany som Basis fremad, en Stilling, der ikke staaer meget tilbage for den med Spidsen fremad. Dette er det, som ret egentlig er Divisions-Triangelens Særkjende.

Efter at det er fastslaaet, at Stævnangrebet har hele Fremtiden for sig, kan man ikke lægge Vægt nok paa en Formation, der saaledes har det i sin Magt, efter at have ført et Stød i en given Retning, ved en saa at sige momentan Bevægelse at gjøre Front, enten mod den tidligere angrebne Styrke (som man har passeret), parat til at benytte en eller anden Blottelse til et nyt, og denne Gang sikkert afgjørende Stød, — eller ogsaa mod en anden Afdeling af den fjendtlige Flåde, der kan have til Hensigt at optræde. Vi kjende foruden Divisions-Triangelen kun een Formation, der frembyder en saadan Fordeel, og det er den saakaldte «carré naval», i den Skikkelse, hvortil den nu — vistnok først ved den franske Søofficer M. de Keranstrel — er bragt, nemlig som en Division paa 4 Skibe, stillede i Carré og med den ene Spids førende. Sø-Carréen behøver kun en samtidig Dreining paa 90° for at være dannet med ny Front, hvorimod Divisions-Triangelen behøver 120° , naar man ikke vil benytte Stillingen med Basis fremad; denne Forskjel af 30° er en stor Fordeel, men opveies efter vor Overbeviisning langt ved Triangelens større Simpelt, bedre Nytte af alle sine Skibe og Evne til med 60° Dreining at gjøre Front med Basis.

Det vil maaskee ikke være uden Interesse at forfølge Divisions-Triangelens Historie i Taktiken, og vi skulle give et lille Bidrag hertil.

Dens Oprindelse ligger langt tilbage, ja skriver sig endog fra Pandserkibenes allerførste Barndom. Formationen blev først fremsat af den nylig afdøde franske Viceadmiral, Grev Bouët-Willaumez i hans Værk »Batailles de terre & de mer» (1855), der blev Spiren til den første franske Dampskibstaktik af 1857. Da Adm. B.-W. i Aaret 1864 fik Commandoen over den første franske Pandserflaade og i den Anledning udgav (1865) sin bekjendte ypperlige »Tactique supplémentaire» — der findes omtalt i den oftnævnte Artikel »Taktik og Evolutioner» — kom Divisionstriangelen (den saakaldte »Peloton triangulaire» eller »Peloton d'escadre») til at indtage en anseelig Plads i hele Opstillingen ligeoverfor Fjenden, uden at dog Formationens bedste Egenskab: med stor Lethed at kunne gjøre Front til hvilkensomhelst Side, nogensinde blev omtalt. Admiralen synes selv at have været blind for denne Fordeel, ialfald var han allerede dengang beskjæftiget med Dannelsen af en ny Slagorden, »le carré naval», som i sin oprifdelige Skikkelse grupperede Skibene i en Flaade paa indtil 9 Skibe omkring den Commanderende, der selv var i Carreéns Centrum. Ved en hemmelig Ordre blev denne mildest talt forunderlige Slagorden meddeelt Skibscheferne i Admiralens Escadre, men, saavidt os bekjendt, er den aldrig bleven prøvet.

Admiral Bouët-Willaumez' Efterfølger som Chef for Pandserescadren i Middelhavet, Admiral Grev de Gueydon benyttede Divisions-Triangelen meget lidt og nævner den knap i sin »Tactique navale» (1868); han yndede heller ikke Sø-Carreén, men holdt sig til de ældre Ordener, hvis nøiagtige og hurtige Dannelse han lagde hele Vægten paa; Øvelsesescadren bestod under ham kun af 6 Skibe, hvorved Linieordenernes Mangler ikke fremtraadte saa skarpt.

Admiral de Gueydon blev afløst af Viceadmiral Jurien de la Gravière, hvem Ministeriet paalagde at gennemgaae alle Formationer og Evolutioner i Taktikbogen for

om mulig at gennemføre en Reform af denne. Divisions-Triangelen blev øvet ligesom under Admiral B.-W., men Vægten fornemmelig lagt paa Sø-Carréen, der, da Escadren talte 6 Skibe, blev formeret med 2 Skibe til hver Side af den førende Spids (Admiralen) og 1 Skib bag ham, altsaa 4de Spids. Formationen viste sig ikke synderlig heldig, idet Sidespidserne havde Vanskelighed ved at holde deres Plads, og bageste Spids var aldeles tilovers, ude af Stand af at yde nogen hurtig Hjælp mod Angreb og beleerende den indvendige Plads i Carréen. Den almindelige Mening i Escadren var ogsaa, at kun Divisions-Triangelen havde nogen Fremtid for sig, hvad enten man bestemte sig til at lade Spids eller Basis være førende. Heller ikke endnu var der Tale om nogen Frontforandring af Sø-Carréen, hvorved Sidespidserne eller Bagspidsen kunde blive førende.

Medens de ledende Mænd i Frankrig saaledes synes at forsømme Triangel-Divisionen, trods dens franske Oprindelse, og medens de ulykkelige Forhold i Landet efter sidste Krig idetmindste foreløbig have trængt yderligere taktisk Forsøg i Baggrunden (Evolutionescadren i Middelhavet er skrumpet ind til en Division paa 3 Skibe) har Triangel-Divisionen vundet ivrige Forsvarere omkring i alle Lande og er bleven indført i flere Mariners Taktiker, saaledes i England, Østerrig og Rusland.

I den officielle engelske Taktik har den fundet Plads som en naturlig Udvikling af Formationen i flere Colonner, der yndes saameget der, medens dog ogsaa Sø-Carréen findes opført blandt Ordenerne. I Østerrig hersker der, efter det maritime Tidsskrift at dømme, levende Interesse for Taktikspørgsmaalet (vakt fornemmelig ved Lissaslaget), og Bidrag til Løsningen heraf leveres jævnlig, f. Ex. i Form af Kritiker over, hvad der fremkommer i Udlandet; man synes der ganske at ville forlade de lange Linier og gaae over til Gruppe-Formationerne, hvad enten nu disses Basis bliver Triangelen eller Carréen,

om hvilken sidste der foreligger et originalt Forslag af en østerrigsk Officer. Forholdene i Rusland er det endnu vanskeligere at faae et Begreb om end de andre fremmede Marinere, og Vanskeligheden ligger ikke alene i Sproget. Hvad man veed derom paa anden Haand, indskrænker sig til de Hovedpuncter, at Admiral Boutakofs Evolutionslære, hvoraf der som bekjendt findes en fransk Oversættelse, er den gjældende, og at Flaaden deles i Grupper efter Skibenes forskjellige Construction eller Egenskaber, hver Gruppe bestaaende af saa og saamange Eenheder paa 3 Skibe. Naar den officielle russiske Taktik bliver bekjendt, vil den sikkert faae en afgjørende Indflydelse paa de andre Flaaders Taktiker, idet der jo forud for dens Affattelse gaaer omfattende Undersøgelser og Forsøg med flere og anseelige Escadrer, Forsøg, der til Dato ere fuldstændig enestaaende i deres Slags og fortsættes utrættelig hver Sommer.

Naar vi gaae ud fra, at Divisions-Triangelen bestaar af Søsterskibe, vil den Eenhed i Evolutionerne, der maa fordres af en saadan Formation, ikke være vanskelig at opnaae; men, hvor anbefalelsesværdigt det end vil være i en Flaades eller Escadres Sammensætning at tage Hensyn til Eensartetheden, er det dog umuligt altid at naae et tilfredsstillende Resultat, og det ligger da nær at undersøge, hvilke Midler man har til at opnaae Eensartethed, saaledes at Divisionstriangelen manøvrerer som et eneste Skib.

Det eneste Middel er da sammenlignende Forsøg, hvorved Skibenes Hastigheds- og Dreinings-Coefficienter udfindes. Det er ikke nok at vide om 2 eller flere Skibe, hvilket der er det langsomste og hvilket det daarligst manøvrerende, man maa bestemt kjende Forholdet mellem dem paa nærmeste Maskin-Omdreining, paa nærmeste Ror-Knage, kunde vi fristes til at sige. Da det nu er

saare vanskeligt og bekosteligt at sammenligne alle Skibe i en Flaade, medens man dog ikke bestemt veed — ialfald ikke indenfor en vis Grændse — hvilke Skibe der ville blive grupperede sammen, maa det sikkert blive nødvendigt at indføre en Evolutionsjournal, hvori Alt, hvad der er foregaaet under to eller flere Skibes Samfærden, enhver Evolution ligesom enhver nok saa ubetydelig lille Omstændighed, der kan kaste et Lys over Forholdet, indføres med en i det Yderste gaaende Omhyggelighed, for senere at udarbejdes til Sammenligningstabeller, der blive at medgive Skibene. Paa denne Maade vil der kunne etableres Kjendskab mellem alle Skibe indbyrdes, saaledes at 3 Orlogsmænd, der under en Krigsudrustning samles for første Gang, strax ere paa det Rene med, f. Ex. hvilken af dem der dreier langsomt, og hvormeget Ror der i de andre svarer til Roret iborde hos hiin; hvormange Omdreininger der under visse nærmere bestemte Omstændigheder svare til hinanden og til en vis given Fart, o. s. v. o. s. v.

Dog, det er ikke nok hermed: Skibene maae ogsaa besidde Midler til hurtig og tydelig at meddele hverandre enhver Bevægelse med Maskine eller Ror. For Maskinernes Vedkommende har dette forlængst været anerkjendt, og en eller to Signalkugler ere indførte, beregnede paa dette Formaal alene. Vi kunne ikke noksom anbefale det dobbelte Signal (anbragt i Skibe med Reising fra Nokkerne af St. Mærseraa f. Ex.); fremfor de enkelte har det den Fordeel at være synligt til alle Sider, og de Uoverensstemmelser i Høiden, der nu og da kunne finde Sted, ville med øvede Officerer ikke fremkalde nogen Usikkerhed, men meget mere henlede Opmærksomheden paa, at Noget er igjærde, og saaledes tjene som Avertissement. Vi have seet det dobbelte Kuglesignal anvendt i lang Tid og arbejdende fuldkommen tilfredsstillende.

Med Hensyn til Roret troe vi det lige saa rigtigt at indføre særlige Signaler — især da Skibe med 2

Skruer have en særlig Styreevne — og vi have dertil seet anvende med Held en Slags Telegraph med Arme, omtrent som vor gamle Kanonbaadstelegraph, anbragt paa Commandobroen. Et saadant Apparat behøver ikke at være synderlig stort, da det kun skal sees paa kort Afstand (vi tænke os Afstanden at være 1 Kabellængde, fra Stormast til Stormast, for Skibe af 200 til 250' Længde) og dets Betjening vil kun udkræve een Mand. Idet altsaa en Evolution skal begynde, meddeler Divisionschefen eller det førende Skib ved Kuglesignal og Telegraph de to Momenter, der bestemme Evolutionens Hurtighed, og enhver Tidsspilde med at rette Formationen, enhver Fare for Omborddragning forsvinder dermed.

Disse forøgede Signalmidler og i det Hele Søkrigens forandrede Charakteer medføre efter vor Formening som en absolut Nødvendighed, at Divisionschef og Chefer omgives af en Stab, istedenfor at de nu kun have en enkelt Officeer til deres Raadighed paa Commandobroen. Vi behøve vel neppe at frasige os enhver Tanke om med dette Forslag at ville indføre »raadgivende Stænder«, thi enhver Officeer føler med os, at, gives der nogen- sinde Forhold, hvor Eenhed i Commando er nødvendig, da er det her. En bestemt Anskuelse om Kampens Førelse, en bestemt Villie hos Chefen ere Grundbetingelserne, for at Skibets saavel som Divisionens Sikkerhed ikke compromitteres, og desuden vil der under de idelig vextende Omstændigheder ligefrem ikke være Tid til at høre, opfatte og tilegne sig et Raad; Raadet er bygget paa visse Omstændigheder — i næste Nu ere disse forandrede, grundforskjellige, og Raadet altsaa ubrugeligt.

Hvad vi anbefale, er at forøge Chefens Syns- og Høreevne ved at stille flere Par Øine og flere Par Øren til hans Raadighed, og hertil kunne vi kun tænke os Officerer. »Det Seete afhænger af Øinene, der sees med«, det er ikke nok, at et Billede afspeiler sig paa Øiets Nervehinde, det skal opfattes med Forstand og i dette

Tilfælde tillige med Fagkundskab; ogsaa selve Meddelelsen af det Seete kræver Dannelse og Fagkundskab. For at Chefens nærmeste Omgivelser kunne være tause, om det saa er i deres Miner, klartseende og paalidelige, maae de bestaae af Officerer.

Det er i det Hele taget vor Overbeviisning, at Krigsførelsen paa Grund af Materiellets Udvikling i vore Dage fordrer endnu større Dygtighed i alle Retninger hos de Commanderende end tidligere. Man har spøgende sagt, at vi nu tilsøes vare naaede tilbage til Phøniciernes Standpunct, eller høist kunde vove en Sammenligning med Middelalderens harniskklædte Riddere; men Lignelsen halter, hvor smuk den end kan tage sig ud for Lægmænd. Phønicierne havde kun usøkyndige Modstandere at bore isænk med deres Snabler, og Ridderne vare indbyrdes lige ubehjælpelige i deres tunge Rustninger, der til Gjengjæld for Beskyttelsen borttog den halve Kraft; nu derimod ere alle Mariner ved de udviklede Forbindelsesmidler, ved Kundskabernes Udbredelse overalt, satte istand til at erhverve sig den rette Opfattelse, saaledes at Dygtigheden er omtrent jævnbyrdig (saameget desværre for dem, der frivillig give Afkald paa at holde Skridt med Tiden!), og langtfra at besidde ufuldkomne Krigsredskaber, der hemme vor Aand og vort Mod, besidde vi det ypperste Materiel, som nogen Tid har eiet, Skibe, der ere saa fuldkommengjorte, at de ret egentlig burde føres af fuldkomne Væsner. Nei, Krigskunsten har aldrig staaet saa høit som nu, det viser selve Vanskeligheden ved at fremstille Regler derfor. Vel muligt, at et Sammentræf af Omstændigheder i et enkelt Tilfælde vil kunne give en mindre kundskabsrig, mindre dygtig Mand Seir; men Ingen stole derpaa for at unddrage sig Opfyldelsen af den Pligt, omhyggeligt at forberede sig til sin Krigervirksomhed! Regelen maa og vil altid blive, at den Bedste, den Dueligste vinder Seir. Skibet, dets

Hver, flere hundrede Menneskeliv, maaskee endnu høiere Interesser ere afhængige af Chefens Dygtighed — kan Maalestokken for denne da sættes for høit?

Med Divisions-Triangelen antaget til taktisk Eenhed, er det forholdsviis let at bestemme Slagordenen: den vil ganske komme til at beroe paa Antallet af Eenheder; og, som Forholdene ere i Øieblikket, vil dette Antal, selv i en Krig mellem Mariner af første Rang, ikke blive synderlig stort, neppe over 4.

Med 2 Eenheder synes Stillingen fordeelagtigst, naar den ene Division er paa Laaringen af den anden og nærmest Fjenden, idet et Angreb, hvad enten det finder Sted mod den forreste eller bageste Division, lettest saaledes vil kunne imødegaaes ved et Modangreb af den ikke angrebne Division. Hver Division er Reserve for den anden. — Med 3 Eenheder lader der sig opstille en Flaade-Triangel, og med 4 en Flaade-Carré. Begge Formationer forekomme os passende og praktiske, hovedsagelig fordi de enkelte Dele ere indbyrdes Reserve for hverandre. Afstanden mellem Eenhederne bør være saa stor, at disses Bevægelsesfrihed ikke hemmes, uden at dog Sammenholdet til et Hele derfor opgives. Vi troe altsaa, at der, med de tidligere anførte Skibslængder af 200 til 250', bør være c. 4 Kabellængder imellem de førende Skibe, regnet fra Stormast til Stormast. Om at binde Eenhederne urokkeligt sammen under Slaget, kan der selvfølgelig ikke være Tale; hver udgjør en Styrke, som er istand til at operere selvstændigt, og som kan gjøre det med Sikkerhed for at blive understøttet. Da Grupperne ville repræsentere forskjellige Hastigheder, er det rimeligt, at man vil have Fordeel af at benytte den hurtigste Gruppe til at recognoscere Terrainet, opjage Fjenden, harcellere ham, give hans Angreb Retning henimod Hovedstyrken eller det Terrain, hvor man fortrinsviis ønsker at enga-

gere ham (f. Ex. fordi der findes Grunde, som man kjender og kan undgaae, medens det Samme ikke kan antages om Fjenden) — kort sagt, saaledes at Hastigheden skeer Fyldest.

Om nogen egentlig Førelse af en saadan Flaade i Slagets Hede kan der vel neppe være Tale. Admiralen maa itide have truffet sine Dispositioner, givet sine Ordre tilkjende og stole paa, at han, i de Samraad med Divisionschefer og Chefer, der ere gaaede forud som en Hovedbetingelse for enhver Samarbeiden saaledes har vidst at meddele disse et nøie Kjendskab til sine Anskuelse, saaledes har vidst at gjøre sin Aand gjældende, at hvert hans mindste Vink øieblikkelig opfattes, ja, at hver Enkelts rette Opfattelse erstatter den umuliggjorte Førelse. Kan hans Signaler sees, nu saameget destobedre! thi vi dele ingenlunde den Anskuelse, som ifjor er udtalt af en berømt fransk Admiral (Jurien de la Gravière, *Revue mar. & col.* 1870) »at han i Affaire bør afholde sig saa meget som mulig fra at gjøre Signaler«. Hvorfor give Afkald paa at føre sin Flaade, naar det er muligt? Man bøier sig for den bydende Nødvendighed, hvor det ikke kan være anderledes, men man abdicerer aldrig frivillig.

Hvad der ovenfor er sagt om Skibschefernes Ansvar, gjælder i endnu høiere Grad Admiralen og Divisionscheferne. Held det Land, der eier Mænd, hvis Liv er gaaet hen under Forberedelse, Indvielse til Gjerningen, og som saaledes forstaae at binde Lykken til deres Sag!

Hvis det ikke er at misbruge Læsernes Taalmodighed, kunne vi ønske til Slutning at kaste et Blik paa Forholdene berhjemme — vort Udgangspunct i denne lille Fremstilling. Det er ikke noget lysteligt Skue, der møder En. Den Tid er forbi, da Magter af 4de og 5te Rang førte Krig sammen: bryder der, et Uveir løs over

Danmark, vil det komme fra en Mægtigere end vi. Mod en i numerisk Henseende overlegen Fjende have vi et Materiel, der væsentlig ikke vil kunne maale sig med hans; det ligger i Sagens Natur: det mindre Land er tillige det fattigere. Skal det alligevel kunne komme til en Kamp, som ikke er en Slæben til Offerstedet, maa det være, fordi det mindre gode Materiel føres ypperligt, fordi Alt, hvad Mod og Dygtighed formaaer, er anvendt for at raade Bod paa Manglerne, fordi hver Mand tilfulde kjender sin Gjerning.

Vi have med Glæde hilst den forestaaende Udrustning af en Escadre, fordi den Øvelse, der her hydes Chefer og Officerer, betegner det vigtigste Led af hele Krigerdannelsen. Vi stole da paa, at denne Udrustning maa blive rigtig frugtbringende; men, for at det kan skee, for at de faa Maaneder ikke skulle spildes med først at finde et System, troe vi det i høi Grad ønskeligt, at Interessen for Taktiken itide bliver vakt, ikke blot hos de Mænd, der blive Befalende i Escadren, men fuldsaameget hos de Yngre, som vi haabe maae blive talrigt repræsenterede, og endelig, at der udarbejdes en bestemt Plan for Escadreøvelserne. Hvad vi kunde ønske os, er, at der maa blive nedsat en Commission, saa talrig som mulig og fornemmelig bestaaende af de eventuelle Chefer i Escadren, hvis Opgave det bliver at fremkomme med Forslag til en tidssvarende Taktik, baseret paa den Styrke, vi eie for Øieblikket eller ville faae i den nærmeste Fremtid. Der vil da i Commissionen kunne blive Leilighed til at drøfte de underordnede Spørgsmaal med Hensyn til Evolutionsjournal, Signaler for Maskine og Ror, Personnellets Sammensætning og det for Øvelserne gunstigste Terrain, thi dette sidste Spørgsmaal om Terrai-
net er et af de vigtigste Momenter under Forberedelserne til en local Krig.

Bidrag til den fransk-tydske Krig tilsøes.

Af O. I.

Der er i Sommer udkommet en tydsk Bog betitlet: »Die Campagne in der Nord- und Ostsee«, der væsentligst er en Kritik over en Række Artikler, som under Krigen saae Dagens Lys og især vare et Forsøg paa at retfærdiggjøre de franske Admiralers Optræden under Krigen. Det er et ganske fordringsløst lille Arbeide, der altid har sin Interesse, da Forfatteren er en tydsk Soofficeer, som støtter sin Kritik deels paa, hvad han selv har seet, deels paa officielle Rapporter.

Da de samme franske Artikler, som ere skrevne af René de Pont-Jest, der som en Art Secretair fulgte Admiral Bouet-Willamez, have været lagte til Grund for en tidligere Artikel i dette Tidsskrift*), er det overflødig at gaae nærmere ind paa disse. Den Uvirksomhed, som den franske Flaade i saa at sige alle Retninger lagde for Dagen ifjor, og som i Begyndelsen af Krigen stod som en Gaade for de Fleste, blev efterhaanden forklarligere. Hvorfor skulde Marinebestyrelsen være bedre end Krigsbestyrelsen, der dog altid har været Nummer eet for Frankrig? spurgte Folk ganske naturligt sig selv, eftersom Tiden gik hen. De franske Hæres ubørte Nederlag forklarede paa en Maade den ubetydelige Rolle, Flaaden spillede.

*) •Om den franske Søkrigsførelse. 6te Bind, 3die Hefte.

Som et Foster af Bestyrelsens Ukjendskab til factiske Forhold, af dens Fattigdom paa bestemte Instructioner, af Admiralernes Mangel paa Energi og deres stadige Afventen af Ordre, hvilke, efterhaanden som Armeen led det ene Nederlag efter det andet, bleve mere og mere uklare og famlende, — som et Foster af disse og andre medvirkende Aarsager maatte Flaade-expeditionerne blive virkningsløse. Man sendte lutter svære Skibe, hvor der hovedsagelig var Brug for mindre Orlogsmænd; Admiral Bouet-Willamez troede, det var en Art »Sortehavsexpedition«, han gik til; Landgangstropperne udebleve; Keiserdømmet omstyrtedes, og Admiral Fourichon, der under Paaskud af haardt Veir havde forladt Nordsøen, og som i Canalen mødte en Aviso, der bragte ham Underretning om hans Udnævnelse til Marineminister, kaldte endelig Østersøescadren hjem og undfangede til syvende og sidst den ligesaa berygtede som bekendte Idee at indskrænke den franske Flaades Virksomhed til i to Escadrer, der skulde afløse hinanden i at blokere Elben og Weseren — og saavidt var det kommet allerede inden September Maanedes Udgang!

Om nogen effectiv Blocade af Østersøhavnene var der, som man veed, aldrig Tale fra Franskmandenes Side, ligesaa lidt som om en eller anden Operation mod Kysthavnene, hvilket, efter vor tydske Forfatters Mening, isærdeleshed under Begyndelsen af Krigen aldeles ikke vilde have været nogen Umulighed, da man i Tydskland langt fra var forberedt paa Angreb fra Søsiden. Den franske Flaade indskrænkede sig til planløse Recognosceringer, den løb hid og did uden Maal og Med; der taltes altid meget om det vanskelige Farvand og den stormfulde Aarstid, som umuliggjorde Proviantering i Søen; Admiralerne manglede bestandig Ordre, og paa dem, som de fik, forlangte de stadig nærmere Forklaring.

Noget Sammenstød kom det egentlig aldrig til, hverken i Nord- eller Østersøen; kun to Gange blev der

vexlet en resultatløs Skydning paa langt Hold, og for dem af vore Læsere, som endnu erindre de Rygter, der fra Tid til anden ifjor bragtes i Omløb her i Kjøbenhavn om natlige Angreb af Torpedobaade o. s. v., kan det isærdeleshed være ganske interessant at gjennemlæse de officielle Rapporter fra de Officerer, der vare med ved disse Leiligheder. Som sagt, kun to Gange kom man hinanden paa Skud, og af den Maade, hvorpaa det fandt Sted, vil man kunne see, at de franske Orlogsmænd just ikke altid vare allestedsnærværende, end ikke engang i Magsveir udenfor de Puncter paa Kysten, hvor Enhver vidste, at de Tydskes ubetydelige Stridskræfter laae spredte.

Den 17de August holdt saaledes Flotille-Divisionen ved Hirdensee »Gefecht« — et, som man vil see, vel drabeligt Udtryk. Den de Danske velbekjendte drillende lille »Grille« løb nemlig ovennævnte Dags Morgen tidlig ud fra Inderrheden ved Wittou, hvor Kanonbaadene »Drache«, »Blitz« og »Salamander« bleve liggende. Klokken 9 Formiddag var »Grille« 10 Qvartmiil SO for Møen og havde endnu ikke seet det Mindste til noget fransk Skib, da en Aviso kom isigte nordfra. »Grille« løb med mindsket Fart sydpaa for om muligt at faae Kanonbaadene med. Avisoen fulgte efter ogsaa under mindsket Fart, indtil den forandrede Cours og styrede paa Gjedser Rev. Klokken 11 fik man fra »Grille« Røgen af fem svære Skibe, der styrede østerefter udenom Gjedser Rev, isigte i Vest. »Grille« styrede nu paa Darserort og ventede en halv Snees Qvartmiil herfra de franske Skibes Komme. Da de kom nærmere, satte »Grille« Coursen paa Tornebusken. Klokken 2 løb de tre omtalte tydske Kanonbaade ogsaa ud og vexlede nu paa meget langt Hold og uden nogensomhelst Virkning nogle Kugler med et Par af de franske Pandserfregatter. Klokken 6 laae de tydske Smaaskibe i deres sikke Havn, og »das Gefecht« var dermed tilende.

I sin Rapport lod Corvetcapitain, Grev Walderssee, der commanderede Flotillen, et Par Ord falde om, at de dybtgaaende franske Skibe efter hans Mening maatte have havt »fortræffeligt orienterede« Lodser, da Fjenden ellers umuligt kunde have løbet Kysten saa nær, som han gjorde det.

Det andet Sammenstød skete Natten mellem den 21de og 22de August. En fransk Escadre, bestaaende af tre Pandserfregatter og en Aviso, ankrede nemlig den 21de om Eftermiddagen Klokken 6 paa Danzigerbugten, femten Quartmiil nordenfor Corvetten »Nymphes« Station ved Neufahrwasser, hvorfor dennes Chef, Corvetcapitain Weickhmann strax besluttede om Natten at løbe ud og alarmere Fjenden. Ved Midnat løb han ud af Havnen og fik Klokken 1 $\frac{1}{4}$ de fjendtlige Skibe, paa hvilke der ikke var Spor af Lys at see, isigte. Paa omtrent to tusind Alens Afstand gav han to af Fregatterne hver sit concentriske Lag. Da den tydske Chef kunde see, at Franskmændene fyrede op, og da man nu saae Lys overalt, var det ham klart, at det Bedste, han kunde gjøre, var at skynde sig hjem igjen hurtigst muligt. Et Qvarteersted senere dampede den franske Escadre efter »Nympe«, der, dækket af Mørket, ikke blev truffet af noget af de den tiltænkte Skud, og Klokken 3 laa Corvetten igjen trygt i Havn.

Med særlig Interesse dvæler den tydske Søofficer, der iøvrigt er meget tilbageholdende og forsigtig i sine Oplysninger, ved et enkelt Punct i René de Pont-Jest's Artikler, nemlig ved den ofte gjentagne Paastand om, at den franske Nordsøescadre altid forgjeves har tilbudt den tydske Jahdeesescadre Kamp, og at denne altid laa tilbagetrukket heelt inde i Jahden.

De tre Pandserfregatter »König Wilhelm«, »Kronprinz« og »Friedrich Carl« ankrede den 16de Juli under Commando af Prinds Adalbert paa Wilhelmshavens Rhed. Faa Dage senere blev Taarnskibet »Prinz Adalbert«

sendt til Elben og tog med fire Kanonbaade Station ved Cuxhaven. Den 17de Juli reiste Prindsen til det store Hovedquarteer, og den 20de heiste Vice-Admiral Jachmann sit Flag ombord i »König Wilhelm«. Den 1ste August stødte Taarnskibet »Arminius«, der til liden Ære for den franske Østersøflaades Paapasselighed slap Kattegattet ud og rundt om Skagen, til Escadren, og i Tidens Løb forøgedes denne med nogle Kanonbaade, der gik igjennem Eidercanalen. Fregatterne laae næsten hele Krigen — lige til Midten af December — bestandig i en fremskudt Stilling udenfor Schillig, 5 Quartmiil østenfor Wangeroog, 15 Quartmiil nordenfor Wilhelmshaven og 8 à 10 Quartmiil fra Adler-tonne, der ligger i Helgolandsbugten til Anduvning af Jahden. »Arminius« gik i Begyndelsen af August til Bremerhaven for at dokkes og var derefter hele Tiden forenet med Fregatterne. Af og til gjorde en enkelt Fregat og »Arminius« en Recognoscering; Taarnskibet var saaledes 10 Gange ude.

Et Angreb paa Wilhelmshaven kunde efter vor Forfatters Mening meget godt have været udført, thi, hvor »König Wilhelm« laa, kunde de største franske Skibe ogsaa flyde. Farvandet var fuldstændigt frit, da de yderste Torpedoeer og Havnespærringsmidler laae ti Quartmiil indenfor den tydske Pandserescadre, og ved disse Torpedoeer og Forhindringer var der den »aber dabej«, at de af Hensyn til den tydske Escadre ikke vare saa overordentlig forsvarlige. En anden Sømagt af første Rang havde uden Tvivl forsøgt et Angreb; men de franske Admiraler ventede bestandigt paa Instructioner, og af mindre Skibe, der vare bedre skikkede til Kystangreb, stødte der i den lange Tid ikke et eneste til Escadren. De Franskes Hovedfeil laa i, at de, isærdeleshed i Krigens Begyndelse, lode en meget kostbar Tid gaae tabt.

Paa Forsigtighed manglede det ikke Admiral Fourichon, der førte Nordsøescadren. Med Massen af sine

Skibe laa han hele Dagen tilankers under Helgoland og lettede kun om Natten. En Pandserfregat og en Corvet laae paa Forpost omtrent otte Quartmiil af Adlertonne og bevogtede Jahde-Weseren, medens en lignende Styrke laa i samme Afstand fra det yderste Elbfyrskib. Løb et Skib af den tydske Escadre ud, trak Forposterne sig tilbage til Hovedescadren.

Imidlerid var det ikke alene Franskændene, men ogsaa det store, med maritime Anliggender aldeles ukyndige tydske Publicum, der, forvænnet af Hærens i Historien exempelløse Bedrifter, lydeligt gav sit Mishag tilkjende over, at Jahdeescadren ikke ogsaa forsøgte paa at plukke sine Laurbær. Og fra et ukyndigt Publicums Side var et saadant Mishag ikke saa aldeles uberettiget. »König Wilhelm«s militaire Overlegenhed var nemlig i den Grad udskreget i forskellige Skrifter og Avisartikler, der ganske naturligt agiterede for Marinens Udvikling, at man næsten skulde ansee denne Pandserfregat for istand til at spille Høgens Rolle mellem en Flok Duer, overalt hvor den fik Lyst til at vise sig. Det var ikke alene Lægfolk, men ogsaa tydske Søofficerer, der før Krigen havde gjort Alt for igjennem Pressen at overtøde deres Landsmænd om, hvad en tydske Flaade var istand til, og man kunde saaledes fra Folk med Sagkundskab citere Udtalelser som: »«König Wilhelm» er i Stand til, ved enhver Leilighed, hvor den ved sin Hurtighed kan klare fjendtlige Vædderskibe fra sig, at trodse den største fjendtlige Flaade f. Ex. hele den franske (!)».

Naar saadanne Ytringer fremkomme, støttede af Sagkundskab, maa Vildfarelsen blandt den store Mængde undskyldes, og vor Forfatter gjør da ogsaa Sit til at paavise det Urigtige i saadanne overdrevne Paastande. Paa en klar Maade fremstiller han endvidere det Urimelige i for den langt Svagere at søge en Kamp med Fjenden i en af denne valgt Stilling i rum Sø. Han oplyser om, at Adgangen til Dokken i Wilhelmshaven ikke stod

Pandserfregatterne aaben, saa at de ikke engang kunde være blevne reparerede, hvorimod Franskmændene havde ypperlige Arsenaler og en Reserveflaade i Behold, hvilken for dem gjorde Tabet af et enkelt Skib betydningsløst, hvorimod de Tydske ikke kunde taale at miste noget Skib, der ikke kunde erstattes. Et Uheld for den tydske Escadre havde blottet Jahden og vilde have skudt hele den tydske Marines Udvikling paa dette vigtige Punct, der allerede havde slugt store Pengesummer, hen i en fjern Fremtid. En Marine improviseres ikke; det nytter ikke stort at have Skibe, naar disse ikke have Værfter bag ved sig, og Forfatteren lader Yttringer falde, som om der nok kunde være Grund til at laste Marinebestyrelsen, der ikke havde været tilstrækkeligt forberedt paa Krigen. Som Pandserfregatterne laae der i Jahden, havde de store Mangler, der kun kunde bødes paa i fremmede Havne, fra hvilke de jo vare afskaarne. »König Wilhelm« var saaledes fuldstændigt tilgroet i Bunden, »Kronprinz«es ene Cylinder var sprængt, og »Friedrich Carls« Skrue var i Uorden.

Vel mener Forfatteren, at der gives Tilfælde, hvor den militaire Ære fremfor Alt kan fordrø Opoffrelse af Materiel og Personel, men i denne Krig kunde der ikke være Tale derom: Tydskland havde sandelig Triumpher nok, og naar en saa ringe og nylig skabt Flaade har viist sig istand til ved sin Holdning at tvinge en fjendtlig Flaade af første Rang til Uvirksomhed, saa maa Publicum være tilfreds. Ikke en fjendtlig Kugle faldt paa hele den lange tydske Kyststrækning, siger videre vor Forfatter; men i samme Øieblik advarer han vel mod at hengive sig til en fordærvelig Tryghed og mene, at der er gjort Nok for Landets Forsvar mod Søsiden. Næste Gang vil en Fjende ikke fare saa lempeligt frem som denne Gang.

Som Slutning i Bogen findes de officielle Rapporter fra Kanonbaaden »Meteor«, der sloges med den franske Aviso »Bouvet« ud for Havanna, og fra den bekjendte Krydser Corvetten »Augusta«. En kort Beretning om Sammenstødet ved Havanna har allerede tidligere *) staaet i dette Tidsskrift; men, da denne stammer fra spanske Kilder, og da enhver af de i vor Tid saa sparsomme Søtræfninger altid indeholder Noget, man kan have Gavn af nøie at kjende, ville vi efter den officielle Rapport meddele Følgende:

»Meteor« var armeret med 1 riflet 24 pd.s og 2 riflede 12 pd.s Kanoner, den har 80 Hestekraft og havde 64 Mands Besætning: »Bouvet«s Armering er ikke nøiagtig angivet, Hestekraften angives til 150 og Besætningen til 85 Mand. Fire og tyve Timer efter at »Bouvet« havde forladt Havanna, løb »Meteor« ud for efter Overenskomst at slaaes med den. Et Par spanske Orlogsmænd fulgte med for at sikkre det spanske Søterritorium. Man fik snart hinanden isigte, og begge Skibe styrede under fuld Fart løs paa hinanden med convergerende Courser. Franskmanden aabnede først Ilden og havde allerede gjort otte Skud, da »Meteor« Klokken 2½ Eftermiddag paa tolv hundrede Skridts Afstand gav Ild. Der var endeel Dynning, saa at Skydningen var usikker.

Da Skibene vare komne hinanden nær paa fire til fem hundrede Skridt, dreiede pludseligt »Bouvet« for at løbe den mindre og paa Vandet lavere liggende Kanonbaad ned; men det viste sig her som altid, hvor vanskeligt det er for to Skibe at give hinanden et nogenlunde normalt Stød; »Meteor« dreiede lidt af, og begge Modstandere skurede langs Siden paa hinanden: Kanonbaaden, der dampede mod Søen, med 6 Miils Fart, og »Bouvet«, der kom ned med Sø og Vind agter ind, med omtrent den dobbelte Fart. Det større franske Skibs Rær,

*) 6te Bind, 1ste Heftes »Blandinger«.

Kranbjælker, Ankre o. s. v. gav imidlertid Kanonbaaden alvorlige Havarier: Fokkeraaen knækkede, Stor- og Mesansreisningen faldt, og Fartøier og Commandobro bleve revne bort. Der gik et Par Minuter, inden Skibene kom fri af hinanden, og de eneste Folk, tre Mand, som »Meteor« fik saarede, bleve truffne af Fjendens Rifler. Medens Kanonbaaden saaledes laa og slingrede med Reisningerne overbord i en høist ubehagelig Situation, dog endnu uden uklar Skrue, brugtes Kanonerne saa heldigt, at en 24 pd.s Granat traf »Bouvets« bagbords Kjedel. Avisoen satte nu Seil og styrede mod Havnen. Imidlertid blev Kanonbaadens Ror og Skrue uklare Klokken 3 $\frac{3}{4}$; Storraanokken var kommen ind i Skruehullet, og Maskinen maatte stoppes. Efter en halv Times Forløb gik »Meteor« an igjen, brugte sin forreste Kanon mod Franskmanden, der imidlertid snart kom udenfor Skudvidde, og først, da den spanske Hjulcorvet »Herman Cortes« sendte et skarpt Skud for Bougen af Kanonbaaden forat lade den vide, at dens Projectiler naaede ind paa det neutrale Territorium, ophørte man fra tydsk Side med Skydningen. »Meteor« ankrede Klokken 6 om Eftermiddagen i Havannas Havn.

Corvetten »Augusta«, Capt. Weickmann, den samme Officeer, der førte »Nympe« paa dens natlige Expedition i Østersøen, blev, som man vil erindre, i Slutningen af forrige Aar sendt ud for at gjøre Priser og gjorde sig paa sit korte Togt, som Fredsunderhandlingerne afbrød, mere bekendt ved sin Dristighed i at løbe ind under den franske Kyst end ved at gjøre mange Priser, thi Corvetten gjorde i det Hele taget kun tre, hvoraf de to rigtignok vare rigt ladede Regjeringstransportskibe. Den første af disse, Barken »Pierre Adolphe«, ladet med Hvede, blev taget den 4de Januar ved den anden Tønde i Girondemundingen og sendt hjem; den anden, Transportdampskibet »Max«, ladet med Proviant og Klæder,

blev taget 6 Quartmil af Land, stukket i Brand og brugt som Skive for Corvettens Kanoner. Det var iøvrigt en drøi Tour med meget haardt Veir, og Corvetten havde midt under Krigen forladt Østersøen, hvorfra den »ublide Aarstid« havde forjaget Franskmændene, var uhindret sluppet over Nordsøen og havde fyldt Kul i en irsk Havn, inden den atter uhindret søgte tæt ind under den langt stærkere Sømagts ubevogtede Kyster.

De engelske Søofficerers Uddannelse.

De større eller mindre Uheld, som i de sidste Par Aar have ramt den engelske Marines Skibe, have frembragt en levende Uro i England, der altid har været saa stolt af sit Søforsvar, og Opmærksomheden er derved stærkt bleven henledet paa Marinebestyrelsen og paa Officerscorpset, hvilket man beskylder for ikke at besidde den Uddannelse, som den nyere Tids Udvikling gjør Krav paa. I Løbet af forrige Aar har en Commission været nedsat for at afgive Betænkning om den tidligere Uddannelsesmaade og fremkomme med Forslag til en mere lovende Ordning. Denne Commission har i Løbet af 6 Maaneder afholdt 21 Møder, og den har derhos opstillet en Række Spørgsmaal, som den har opfordret Fagmænd til at besvare, hvorved den har tilveiebragt Betænkninger fra 46 Officerer af forskjellig Alder og Rang.

Frugten af Commissionens Arbejder er en meget omfangsrig Beretning, hvoraf det i ethvert Tilfælde fremgaaer, at den nuværende Ordning ansees for utilfredsstillende, idet de unge Mennesker, som udnævnes til Officerer, faae en saa ringe theoretisk Udvikling, at de ikke have noget solidt Grundlag, hvorpaa de senere kunne bygge videre. »Det er Enhver bekendt«, hedder det blandt Andet i en Beretning om Commissionens Virksomhed, »at England har en saadan Rigdom af Officerer af næsten alle Grader, at der er fuldt op af dem baade til Nutidens og Fremtidens Tjeneste; men den stadig stigende Udvikling, som er begyndt med

Dampen, gjør Antallet af Officerer og Matroser til et meget mindre væsentligt Spørgsmaal, medens derimod Alt vil afhænge af den Færdighed, hvormed Besætningerne ville forstaae at omgaaes Flaadens høist ueensartede Skibe. Den tidligere Hovedconstructeur Reed er fremkommen med en Udtalelse, der gaaer i lignende Retning; han siger saaledes: »Den væsentligste Svaghed ved vor Flaades active Tjeneste bestaaer i Mangel paa tilstrækkelig Evne til at tumle Pandserescadrer under Damp og i Særdeleshed med stor Fart. Denne Mangel gjælder ikke blot Escadrerne som Heelhed, den gjør sig ogsaa gjældende for de enkelte Skibe. Denne Svaghed er saa stor, at, naar man efter alle nødvendige Forberedelser heiser Signalet til fuld Fart, er der Ingen, der kan indstaae for, at jo ikke det langsomste Skib i Escadren bliver det hurtigste til at udføre Bevægelsen, medens derimod det i sig selv hurtigste Skib bliver det, som kommer sidst med. En af de væsentligste Aarsager til Sligt ligger i Officerernes utilstrækkelige Uddannelse, der medfører, at de ofte bringe Maskinmesterne fra Concepterne ved meningsløse eller urimelige Ordre, netop naar slige Bevægelser skulle foretages.»

Et væsentligt Punct, hvormed Commissionen ikke ret er kommen til Enighed, er Spørgsmaalet om, hvorvidt man i Fremtiden skal bibeholde Navigationsofficererne som et særligt Corps. Hvor forskjellige Anskuelserne herom ere, fremgaaer af de 46 Svar, der ere indløbne paa dette Spørgsmaal. Af tvende af disse Svar fra fremragende Officerer lyder det ene saaledes: »Jeg holder stærkt til Anskuelserne om det Fordeeltige i at afskaffe et særligt Navigationscorps, idet Anvendelsen af dets Officerer medfører, at de unge Skibsofficerer fuldstændigt see ned paa saa væsentlige Ting som Kjendskab til Farvandene, Bestikregning og Observationer, Lastens Stuvning og a. L. Capitainen paa et Skib bør være den eneste Ansvarshavende med Hensyn til Navi-

have den egentlige Cadetskole, som holdes i Cadetskibet Britannia, flyttet iland, og at han lægger særdeles megen Vægt paa den Øvelse, der tilveiebringes ved særlige Øvelsesskibe, de saakaldte Cadetskibe.

»Mechanic's Magazine«, der alt tidligere er fremkommet med et udførligt og interessant Indlæg om Commissionens Arbejder, har endvidere for nylig indeholdt en Artikel om Spørgsmaalet, som vi til Slutning skulle gjengive. Den lyder saaledes:

»Panderskibet »Agincourt's« Stranding paa Pearl Rock ved Gibraltar har bidraget Sit til paany at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa den Green af Statsstyrelsen, som man vistnok gaaer meer i Rette med og paa samme Tid forstaaer sig mindre paa end nogen anden, nemlig Marinebestyrelsen. Der er ingen Tvivl om, at Englands maritime Magt for Øieblikket stærkt trues af den Desorganisation og Misfornøielse, som gjen-nemgaaende findes i hele den orlogsmarine Tjeneste, og man gjør ikke Uret ved at antage, at saadanne Kjendsgjerninger som »Captains« Forliis og »Agincourts« Stranding maae tilskrives den Forvirring, der hersker i det store Admiralitets-Departement. Det kan muligen være vanskeligt at sætte den sidstnævnte Tildragelse i Forbindelse med en slet Ledelse fra oven; men den har dog rimeligviis Et og Andet at gjøre med vore Søofficerers videnskabelige Uddannelse og med den Misfornøielse og Forvirring, som efterhaanden er opstaaet paa ethvert Trin af Tjenesten. »Agincourts« Chef, Capitain Beamish, er en anseet Officeer, der har udmærket sig i Fædrelandets Tjeneste paa forskellige Steder af Jordkloden; men det kunde jo ogsaa være, at det egentlige Ansvar for at have rendt Skibet paa ikke paahviler ham. Da nu imidlertid Skibet mere ved Lykkens end ved Dømmekraftens Hjælp er i god Behold, vil denne Sag blive behandlet langt lemfældigere, end om Fartøiet var blevet tilsat; Tildragelsens store Alvor taber sig derfor dog ikke, og den

medfører en fornyet Uro med Hensyn til Marinens Dygtighed. Under den sidste fransk-tydske Krig var det indlysende, at de preussiske Officerers større Uddannelse var en væsentlig Factor i Preussens Overlegenhed over Frankrig, og det er ligesaa sikkert, at, naar England udvikles i sin næste Søkrig, da ville dets mægtige Flaaders Gjerninger afhænge ligesaa meget af dets Søofficerers Dygtighed som af deres Tapperhed. Hvis vi derfor ville vente at faae vore Skibe commanderede af hoitudviklede og videnskabeligt uddannede Mænd, maa det nuværende System for Adgangen til Tjenesten fuldstændig forandres. Saavel de Forenede Stater som den russiske og franske Marine frembyde følgeværdige Exempler; ved at gaae i deres Fodspor ville vi sikre os betydelige Fordele. Hvorfor skulde man ikke underkaste Officeerselever og Cadetter ligesaa samvittighedsfulde og strenge Examiner som dem, enhver Skoledreng maa bestaae for at blive til Noget? Vel vide vi, at Opdragelsen i en vis Forstand fortsættes fra Vuggen til Graven; men den alvorligste Flid i den modnere Alder kan aldrig bøde paa de Mangler, der have klæbet ved den første Opdragelse. Alderen for Optagelsen i Tjenesten er det 13de Aar, og man har ikke paa en fyldestgjørende Maade sørget for de Antagnes senere Udvikling. Det er overhovedet velbekjendt, at de unge Folk, der ere tilsoes, ikke have den nødvendige Tid til theoretisk Uddannelse ved Hjælp af den med hvert større Skib udcommanderede Lærer.

Det er indtrængende blevet foreslaaet at afskaffe Caserneskipet Britannia og at oprette en Lærestalt iland med en dygtig Stab af Lærere, som selv have underkastet sig en af Universitetets Examiner. Hvis man slog ind paa denne Vei, kunde Eleverne alvorlig beskæftiges om Vinteren og om Foraaret og sendes paa Krydstogter i Løbet af Sommeren. De skulde ikke udcommanderes med nogen af de i almindelig Fart værende Orlogsmænd, førend de havde bestaaet den egentlige Officeersexamen.

Det er aabenbart, at de paa denne Maade ville have gode Udsigter til at faae en solid theoretisk Opdragelse og til samtidig at erhverve sig de fornødne praktiske Kundskaber.

Savnet af et solidt og frugtbart Opdragelsessystem for Marinens unge Officerer er ikke den eneste Mangel i vor Marine. Det Administrationssystem, som Admiralitetet følger, er yderlig slet; det er, som Hertugen af Sommerset tydeligt har paaviist, hverken oekonomisk eller hensigtssvarende. Det er ogsaa ganske betegnende, at ikke et eneste Medlem af den Commission, som Hertugen præsiderede i, billigede den nuværende Bestyrelsesmaade. Med Hensyn til Personellet er der for Øieblikket en næsten fuldstændig Standsning i alt Avancement og, som en Følge deraf, overordentlig Misfornøielse. Admiral Sherard Osborne sagde ogsaa meget betegnende for kort Tid siden i et Brev til »Times«: »Udsigterne ere kun sørgelige for de høiere Grader, hvadenten man seer Sagen fra den professionelle eller den nationale Side; men hvad maae de være for de 452 Secondlieutenanter og 682 Cadetter, som nu opfylde den nederste Del af Listen over farende Officerer, og det er netop disse unge Folk, som Landet skal see hen til som sit Haab og sit Skjold i den kommende Fjerdedeel af et Aarhundrede. Hvilken øde Slette af forgjeves Haaben og skuffede Forventninger ligger der ikke udbredt for dem, og hvor jeg takker min Gud for, at jeg ikke er iblandt dem! Det er ikke i Spøg, at der forleden blev yttret: »Hvis Freden varer ved, er en Kystvagsstation og en Kone det høieste Maal, hvortil Marinens unge Nelsoner kunne aspirere.«

Skandsen paa en engelsk Orlogsmand vil altid øve en vis Tiltrækning paa tappre og energiske unge Mennesker. Der er en Tilløkkelse i Søofficerens Stilling, som i en vis Udstrækning overgaaer Hensynet til Løn og Forfremmelse. For mange unge Mennesker, hos hvem Pengespørgsmaalet har Intet at sige, er der en

saadan Tilfredsstillelse i at bære Marinens Uniform, at de gerne lade Forfremmelsen beroe paa de Chancer, en Krig kan medføre; men dette er ikke nogen Grund til at lade den nuværende organiske Feil bestaa. Det er af allerhøieste Vigtighed, at der uden Ophold tages Hensyn til Commissionens Betænkning, og det er i høieste Grad puerilt af Regjeringen at skyde sig hen under, at Hr. Childers er fraværende. Hr. Childers har skabt hele Situationen: Han roder op i hele Tjenesten, træder ud af Virksomhed og tager bort paa en Sundhedsreise, — og nu hedder det, at der ikke kan tages fat paa Commissionens Forslag, fordi han er fraværende. Det er dog virkelig, som Jarlen af Grey træffende sagde, at lade Sagen falde, fordi den Anklagede ikke har givet Møde i Retten.«

Hængekoien som Redningsboie.

Af Rear Admiral A. P. Ryder. «Colborns Magazine».

Det er velbekjendt, at Orlogsmændenes Fartøier i de fleste Tilfælde ere hverken talrige eller rummelige nok til at bjerge hele Mandskabet, undtagen i ganske smuult Vande, og ligeledes, at de største og paalideligste Fartøier staae midtskibs, og at det udkræver en vis Tid at faae dem sat i Vandet — mindst ti Minuter om Dagen i Søen med smukt Veir og naturligviis langt længere under mindre gunstige Forhold.

Da for nylig Orlogsskibet »Amazon» forliste, som Følge af Sammenstød, nogle faa Qvartmiil fra Englands Sydkyst, blev det berettet, at Fartøierne med Mandskabet i laae med Relingen saa nær Vandet, at de umuligt kunde have bjerget sig, hvis der havde været nogen Dynning, og det er dog ikke sandsynligt, at de medførte mere end en Dags Proviant og Vand. Hvis Sammenstødet havde fundet Sted fjernere, for Exempel 100 Qvartmiil fra Land, vilde sandsynligviis Halvdelen af Mandskabet være gaaet tabt.

Man har vel fra tidligere Tider mange Exempler paa Skibe, der ere gaaede tilgrunde som Følge af en Læk eller en Ildebrand, og hvis Mandskaber ere blevne reddede ved Flaader; men Orlogsmændene vare dengang forsynede med talrige Varerundholter og Spiir, for ikke

at tale om den store Masse Fadeværk, og det var et meget almindeligt Discussionsemne blandt Søofficerer, hvorledes man paa den hurtigste og bedste Maade kunde sammensætte en Flaade. Men man er vel neppe nogen-sinde gaaet ud fra, at man paa ringere end nogle Timer kunde bygge en eller flere Flaader, store nok til i Forbindelse med Baadene at tage en heel Orlogsbesætning, naar disse Flaader skulde være forsvarlige i deres Sammenføjninger og dertil forsynes med den fornødne Proviand; ja, man kan endog med Bestemthed paastaae, at en heel improviseret Flaade til kun en Snees Mand ikke kan forfærdiges paa ringere end et Qvarteer, selv af Folk, der ere blevne øvede deri. Der kan imidlertid nutildags slet ikke være Tale om at construere Flaader, der have Størrelse og Bæreevne nok til at supplere Baadene, og det simpelthen af den Grund, at man ikke har Rundholter nok dertil, og at endog hyppigt de faa, man raader over, ere gjorte af Jern. Hvad Fadeværket angaaer, saa er dets Tal endog i den senere Tid blevet forringet derved, at man bruger Sække til Vandfyldning. Det fremgaaer altsaa heraf, at man nu ikke længere kan see hen til de Midler, man tidligere havde til at bjerge hele Mandskabet, naar Skibet var forliist.

Jeg skal nu henlede Opmærksomheden paa en enkelt Side af et Skibbrud — det være sig, at Forliset er medført ved Sammenstød, Ildsvaade, Kæntring, Læk eller andet deslige — nemlig det Tilfælde, hvor Hjælpen er nær for Haanden, og hvor det altsaa kun gjælder om at frelse Besætningen fra at drukne i en forholdsviis meget kort Tid, høist i den første Time, efter at Skibet maa forlades. — Førend jeg gaaer videre, skal jeg i Korthed minde om, at talrige Sammenstød imellem Orlogsmænd, det være sig tilfældige eller forsætlige, have tildraget sig Opmærksomheden i de senere Aar. Der er saaledes »Re d'Italia», som ved Lissa sank nogle faa Minuter efter Fjendens Vædderangreb — hele Besætningen gik

tilgrunde. En russisk Orlogsmand blev under Escadre-øvelser i Østersøen for noget over et Aar siden ligeledes løbet isænk: flere Mennesker tilsatte Livet. En amerikansk Orlogsmand blev endvidere for ikke ret længe siden løbet paa ovre i Japan: den sank, og næsten hele Besætningen omkom. »Amazon» er ovenfor berørt.

Koffardimarinen frembyder endnu talrigere Exempler paa Forliis ved Sammenstød. Adskillige ere anførte i de officielle Beretninger fra 1869, og det oplyses, at Mennesketabet har været betydeligt. Koffardimændene have imidlertid, naar de ikke ere Passageerskiibe, tilstrækkelig Plads i deres Fartøier til at bjerge Mandskabet, dersom Veiret ikke er altfor uroligt, naar man blot kan faae dem klarede ud og satte i Vandet i rette Tid. Hvis de Redningsbælter, som ere foreslaaede af Inspecteuren for »National Life-Boat Institution's» Fartøier, bleve almindeligt medgivne i tilstrækkeligt Antal og havdes ved Haanden ombord, og hvis Mandskaberne bleve øvede i ved Dag og Nat at tage dem paa med kort Varsel, vilde der ikke have været Anledning til alter nu at berøre dette Emne; men, da Admiralitetet kun medgiver tilstrækkelige Redningsbælter til en Fartøisbesætning, og da mangfoldige Koffardimænd aldeles ikke forsynes med dem, skal jeg foreslaae Noget, der kan erstatte dem, nemlig den almindelige Hængekoie, hvis mærkelige Flydeevne Enhver har iagttaget, der tilfældigviis har seet en Koie falde overbord.

I Tilfælde af Skibbrud om Natten, naar Folkene ere i Koierne, vilde det Antal Mennesker, der kunde bjerges ved dette Middel vel meget forringes; men de iblandt os, som ere fortrolige med den overordentlige Hurtighed, hvormed Folkene kunne surre deres Koier, naar der pludselig om Natten gjøres Signal til klart Skib, vilde, naar Skibet blot kunde flyde i ti Minuter, ikke opgive Haabet om, at Adskillige kunde blive frelste ved Hjælp

af de Køier, de saa kort i Forveien havde ligget og sovet i.

Den uvurdeerlige Betydning, Hængekøiens Flydeevne kan faae i Tilfælde af Forlis ved Sammenstød, er først gaaet op for mig, da jeg for nogle Maaneder siden var næstældste Admiral paa Canalstraaden. Vi vare ifærd med at udføre den maaskee meget nyttige, men tilsyneladende temmelig vovelige Evolution, som bestaaer i at lade Colonneerne gaae igjennem hinanden, idet de tilsvarende Skibe i hver Colonne med fuld Fart — for det Antal Kjelder, som der evoleres med — løbe klods forbi hinanden. Skibene gik med 7 Miles Fart, og, hvis to af dem ved et Feilgreb af Rorgængerens vare løbne sammen, vilde det Stød, de havde givet hinanden, have svaret til det, hvormed et Skib med 14 Miles Fart løber paa et andet, der ligger stille, — og begge Skibene vilde sandsynligviis efter faa Minuters Forløb være gaaede tilbunds, tiltrods for deres vandtætte Skillerum.

I det foreliggende Tilfælde vilde de talrige tilstedeværende Skibe naturligviis været ilede til, de vilde have sat deres Fartøier i Vandet og gjort deres Bedste; men jeg tvivler dog om, at blot Halvdelen af de 1400 til 1500 Mand var bleven frelst. Dette ledede min Tanke hen paa, at Køierne, hvoraf ethvert Individ ombord, naar undtages Officererne, har een, maatte kunne tjene til Bjergemiddel for Besætningen, hvis de havde tilstrækkelig Flydeevne, og at de ved at være stuvede i Finkenetterne, hvor hver enkelt Mand kjender sin Køies Plads, vare saa fordeelagtigt anbragte som muligt i dette Øiemed. Jeg lod derfor en surret Køies Bæreevne undersøge og skal nedenfor anføre Resultatet, som langt overtraf Forventningen saavel hos mig som hos de talrige Officerer, der overværede Forsøget i Malta Havn.

Jeg haaber, at andre Officerer paa fremmede Stationer ville anstille de samme Forsøg, lade Folkene deeltage i dem, og saavel herved som ved praktiske

Beviser under Badning bringe dem til at være paa det Rene med deres Koiers Bæreevne og til tillige at indsee, at denne længst bevares, naar Koien ikke tvinges mere end høist nødvendigt ned under Vandet, da dette virker med desto større Tryk, jo dybere Koien kommer, trænger ind imellem Krølhaarene og fortrænger snart den Luft, hvorpaa Bæreevnen beroer.

Der er ikke noget Nyt i mit Forslag om at benytte Koietøiet ombord i Skibene til Redningsøiemed. Det er ofte blevet foreslaaet, at Matrasser og Sofahynder i Paketskibene skulde stoppes med Korkaffald, og jeg troer, at Vinket i enkelte Tilfælde er blevet fulgt; men jeg skriver under Indtrykket af, at den almindelige Hængekoie, som bruges til Orlogs, har en Bæreevne, som man ikke tilstrækkelig erkjender, henseet til den Nytte, den kunde gjøre i Tilfælde af Forliis ved Sammenstød og lignende.

Jeg har allerede berørt, at en russisk Fregat for et Par Aar siden gik under ved Sammenstød. Admiral Butakof, den udmærkede Officeer, som commanderede »Wladimir» under Krimkrigen, og som havde Commandoen over den russiske Østersøescadre, da Ulykken indtraf, har meddeelt mig, at han saae den omtalte Fregat blive løbet ned midt paa Dagen, at den sank efter faa Minuters Forløb, og at mange af Folkene druknede, uagtet de øvrige Skibe vare tæt ved, og Veiret var smukt, men at mange bleve frelste ved Hjælp af Koierne. Efter nogle faa Ugers Forløb optog man Masterne, da de belemprede Farvandet, uagtet Vraget laa paa tyve Favne Vand. Under dette Arbeide bleve Finkenetsklæderne oprevne, og nogle af Koierne fløde op paa Overfladen, skjøndt de havde ligget saa længe under Vandet. Jeg har endvidere for nylig erfaret, at de russiske Koiematrasser ere stoppede med Korkspaaner, og skal særlig henlede Opmærksomheden saavel herpaa, som paa at den russiske Regjering for nogle faa Aar

siden bestille et stort Antal af d'Hrr. Pellew's patenterede Korkmatrasser.

I Anledning af Forsøgene med Hensyn til Koiernes Bæreevne skal jeg anføre følgende Uddrag af et Brev fra Commander Bridge paa »Caledonia», dateret Malta d. 10de Sept. 1870.

»Kjære Admiral Ryder! For nogen Tid siden bad De mig om at anstille Forsøg med, hvormange Mand en surret Koie kunde holde oppe over Vandet. Forskjellige Omstændigheder have forhindret mig i at iværksætte dette Forsøg, indtil jeg sidste Gang ankom hertil. — En fastsurret Koie, som kun indeholdt een Matras og eet Uldtæppe, holdt i nogle faa Minuter 7 nøgne Mand over Vandet. Den gav Støtte for 4 Mand en rum Tid, og jeg troer, at den kunde have gjort det i næsten en Time. Dens Bæreevne med en mindre Vægt synes kun at være begrændset af dens egen Evne til at flyde, og jeg troer, man kan anslaae den Tid, hvori den bevarer denne Evne, til langt over en Time.

Officererne, som overværede Forsøget, vare ligesom jeg selv forundrede over Koiens Bæreevne. Jeg maa gjøre opmærksom paa, at den Koie, der blev anvendt, var ny og altsaa mindre gennemtrængelig for Vandet, end en ældre vilde have været. Men, skjøndt dette vel har bidraget til at forøge Bæreevnen, troer jeg dog ikke, det kan have været i nogen høj Grad».

Capitain Arthur Wilmshorst paa »Valiant» har været saa forekommende paa min Anmodning at anstille yderligere Forsøg. Den strengeste Prøve, Koiens Bæreevne kan underkastes, bestaaer i at lade den flyde med en Vægt fæstet til dens ene Ende, saa at den holdes opreist i Vandet. Hvis selve Koi'en og Matrasovertrækket ere gennemtrængelige for Vandet, vil dette ved det forøgede Tryk, som øves paa den dybt sænkede Deel af Koi'en, snart trænge ind, tvinge Luften ud og derved tilintetgjøre Bæreevnen. En 6pds Vægt, anbragt paa denne

Maade, sænkede Køien i 5 Minuter. Resultatet af videre Forsøg, som anstilledes af Capitain Wilmshorst, var, at en almindelig Køie, naar den flyder vandret, kan bære 6 Pd. Jern i 9 Minuter. Ved at indsmøre Matrasovertrækket i Olie opnaaede man, at Køien kunde bære 6pds Vægt i $2\frac{1}{2}$ Time; den vilde altsaa have baaret en Mand omtrent ligesaa længe. Det er næsten overflødig at bemærke, at den Bæreevne, som udfordres for at holde en Mand oppe, naar han er fuldstændig selvbevidst, ikke overskrider nogle faa Pund; men det vil dog være rettest at stræbe hen til at tilveiebringe en Bæreevne af 20 Pd. for hver Køie, og, hvis den skal være beregnet paa at holde 2 Mand oppe med Lethed i længere Tid, da af 40 Pd.

Jeg har bragt i Erfaring, at de Krølhaarsmatrasser, som leveres Folkene i Orlogsmarinen, beregnes dem til en Priis af $10\frac{1}{2}$ Shilling Stykket, at Matrasser, stoppede med Korkspaaner, kunne i større Leveringer anskaffes for 5 Shilling Stykket, og at de, der ere stoppede med Kokusnødsfibrer, ville komme paa omtrent $7\frac{1}{2}$ Shilling. De Sidste ville ikke have saa stor en Bæreevne som Korkmatrasserne; men de ere bekvemmere at ligge paa. En Matras paa 6's Længde, 4's Brede og 4''s Tykkelse veier 20 Pd., naar den er stoppet med Korkspaaner; Bæreevnen, som med denne Stopning er 4 Gange Vægten, vil altsaa kunne anslaaes til 80 Pd.

Den værdifulde Bæreevne, som findes selv i en almindelig Skibskøie, synes at være godtgjort ved de ovennævnte Forsøg. Den forøgede Bæreevne, som kan tilveiebringes paa forskjellige Maader, saaledes ved at gjøre selve Køien eller Matrasovertrækket uigjennemtrængeligt, eller ved at erstatte Krølhaarene med Kokusnødsfibrer eller Korkspaaner, er bleven paaviist, og Spørgsmaalet kan saaledes roligt overlades til de maritime Autoriteter, som derved faae Leilighed til samtidig at varetage Oekonomien og Mandskabets Interesser. Den

med Korkspaaner stoppede Matras koster neppe det Halve af det, som de nuværende beløbe sig til, og det af den simple Grund, at Korkspaanerne, der som Affald kun bruges til Brændsel, staae i meget lav Priis.

Jeg skal nu endelig tilføie, at det, siden disse Forsøg bleve anstillede, er blevet mig meddeelt, at en høiere Officeer, som var ombord i Orlogsskibet »Bombay», da dette brændte i Montevideo, har udtalt, at, hvis man havde tænkt paa at faae Folkene til at tage deres Koiere, inden de sprang overbord, kunde hele Besætningen være bleven bjerget*). Man kan maaskee mindes, at en betydelig Deel af Skibets Besætning, hvoriblandt næsten alle Marinesoldaterne og et stort Antal Dreng, druknede langs Siden, ganske nær ved de med Folk overfyldte Baade. Hjulkassebaadene kunde ikke blive satte ud, da Taklerne vare brændte, og der var ingen Tid til at gjøre en Flaade, da alle Mand indtil det sidste Øieblik anstrengte sig, skjøndt forgjeves, for at slukke Ilden.

*) Da en russisk Skonnert i 1860 sprang i Luften ved Indseilingen til Finske-Bugten, bjergede en Mand, som ikke kunde svømme, Livet ved i en Snees Minuter at klamre sig fast til en haardt-pakket Tøipose, som heel og holden var kastet overbord ved Sprængningen. R. A.

Nogle Bemærkninger med Hensyn til Agulhas
Strømmen, efter Iagttagelser paa Reisen fra
Ostindien om Cap gode Haab i 1863, 1867, 1869
og 1870.

(Af Capitain A. Hänschell).

Det sydlige indiske Hav har sin Golfstrøm ligesom det nordlige atlantiske. Den lange Havstrækning fra Nyholland til Africa, over hvis tropiske Deel Sydst-Vinden blæser, frembringer en Strøm i Vandet, som bevæger sig Vest efter og af Madagascar først bliver viist af i sin Retning mod S. V. og derpaa fortsætter sin Vei, indtil den tårner imod Bunden, der skyder ud fra Africas Sydstland, — hvor den føles stærkest med Landet i Sigte i c. 4 Miils Afstand paa 34° S. Br. 27° O. Lgd. — hvis Retning den da følger, skjøndt med nogen Uregelmæssighed, indtil henad Cap Agulhas. Fra dette sydligste Forbjerg af Africa skyder en Banke henved 25 Miil ud med 75 à 100 Favne Vand; langs Ostkanten af denne Banke søger Strømmen S. S. V. hen, og saa stærk er dens Sætning netop her, at et Skib, der med stormende Veir af Vestlig har ligget Nord over, endda i 24 Timer er blevet forsat $12\frac{3}{4}$ Miil S S V i. Dette erfarede i Juli 1863 med »Najaden« og ligeledes i Juni 1870 med »Rota«. Det viser sig her langt tydeligere, end Tilfældet er med Golfstrømmen fra Florida Strædet,

at Strømmens varme Legeme har en afgjort Tendents til at søge Kulden Syd efter. Længere Øster paa træffes (i Overeensstemmelse med de hollandske Tabeller*) over Søens Temperatur) en Koldt-Vands-Strøm, som søger Nord over; her mærkeligt nok en Varmt-Vands-Strøm, søgende Syd hen.

Det vil ved lagttagelse af Vandets Temperatur findes, at det indiske Havs Varmegrad er en Deel større end det sydlige atlantiske Hav paa lige Afstand fra Æquator. Saaledes viste Celsius Thermometer den 14. Juni 1870 paa 34° S. Br. 28° O. Lgd. f. Greenwich M. D.: Luft 20. 7, Vand 22. 7, medens det den 30. Juni paa 34° S. Br. 16³/₄° O. Lgd. f. Greenwich viste: Luft 11. 6, Vand 13. 4; det sidste Sted er lidt Vest for Cap gode Haab, hvis Længde er 18¹/₂° Ost. Det er saaledes fremlysende, at der langs Africas Sydosland, paa Grund af den af Vandet medførte høie Temperatur, er et langt mildere Klima, end der kan være paa den Deel af Africas Vestkyst, som fra Cap gode Haab strækker sig mod Nord. Hertil bidrager ogsaa det, at Isregionen mellem Cap Horns Længde og Cap gode Haabs Længde strækker sig nordligere, end Tilfældet er baade i det stille Hav og i det indiske. Skibenes Vei til Australien er efter den i den nyere Tid anbefalede Route imellem 45° og 50° Syd Brede, og her kjendes Temperaturen af Luft og Vand hele Aaret igjennem, som den sees angivet i Tabeller, udgivne af det kgl. hollandske meteorologiske Institut. Det er om denne Vei til Australien, at Maury siger: »Her er Banen, paa hvilken Dampen ingensinde vil være i Stand til at fortrænge Seilskibet«, idet han støtter sin Paastand til de Contracter, som det engelske Postvæsen har havt med Seilskibe, der forbandt sig til paa 64 Dage at føre Posten fra Liverpool til Australien, hvad de, som be-

*) Onderzoekingen met den Zeethermometer als Uitkomsten van Wetenschap en Ervaring Utrecht 1861.

kjendt, tillige have udført med Skibe som James Baines paa 5000 Tons, Lightning paa 3500 Tons, Red Jacket o. s. v.

Fra Australien er den hurtigste Vei til Europa fornemmelig ad den høie sydlige Brede af 55° , gennem det saakaldte stille Hav; men Færdselen Vester fra uden om Cap Horn bøier Nord om, saasnart dette Punct er passeret, og Varetransporten, der ad Søveien fra Østen passerer tæt om Cap gode Haab, bøier derefter NV hen og fortsætter Veien, der væsentlig har Nord-America og Europa til Maal. Strækningen mellem Cap Horn og Cap gode Haab er derfor en saadan, paa hvilken den store Søfart ikke har noget at gjøre, og den er saavidt ubefaret paa over 50° Br.; det er kun paa Udreisen til Ostindien, at Skibenes Vei beskriver en videre Bue Vesten og Sonden om Cap gode Haab, paa hvilken Vei de da og faae mere at fornemme af Kulde og stundom træffe paa Iisbjerge. For nu at vise, hvor høit man da skal op i det sydlige atlantiske Hav, for at opnaae den samme Temperatur, som vi forlod den 14de Juni paa 34° S. Br. 28° O. Lgd., kan jeg anføre, at endnu d. 20de Juli i Nærheden af St. Helena fandtes: Luften kun 18° . 7, Vandet 19° . 7, saa at der endnu fattedes 3° paa hver (sammenlignet med 14 Junis Temperatur), uagtet vi her ikke engang var 17° Syd for Æquator.

Det er interessant at see ved Thermometrets daglige Brug (Vand blev iagttaget Kl. 4 Form., Middag og 8 Efterm. paa Hjemreisen), at Vandet beholder Varmen i sig og fører den med, saalangt ned i en koldere Zone; det fremgaaer ligeledes, at det maa være et aldeles kolossalt Legeme, eller en meget stor Deel af Søen, der medfører Varmen i sig, eftersom der behøves saa lang en Vei til at svale den af, uagtet den kommer ind under Luft og imellem omgivende Vandmasser af langt ringere Varmegrad. Herved gives da Anledning nok til alvorlige Rivninger, som Følge af den høie Grad af Uoverensstemmelse mellem de kolde Vinde, som Syd og Vest fra

i Cap gode Haabs Nabolag træffe til at mødes med de saa langt varmere Luftstrømninger, der føres Nord og Øst fra henover denne umaalelige Varmebeholdning, hvis Legemes Dybde man i al Fald ikke kjender, om man end maatte være nøiere bekendt med dets andre Dimensioner i Brede og Længde. — Da den varme Strøm med saamegen Bestemthed dreier S S V. af ved Agulhas Banken, og paa ingen Maade vil hen over den, er det rimeligt at antage, at den, som et sluttet Legeme, ligefrem bøier afveien for den Modstand, som Banken frembyder, og tillige at dette Legeme af Omfang maa være langt mere mægtigt, end den Banke, som det gaaer afveien for; thi, om det var en Strøm af en ringe Dybde, f. Ex. 25 Favne, synes Intet at kunne hindre den fra at fortsætte Retningen af sit tidligere Løb langs Kysten, da 75—100 Favne Vand, som der findes paa Banken, dog er en ret anseelig Dybde for at kunne tillade et 25 Favnes Legeme at passere hen over sig, — har derimod Strømmens Vandmasae en 200 Favnes Dybde, synes det mere forklarligt, at den bøier afveien for Banken og bevæger sig langs med dens Kant.

Men Strømmen opløser sig ikke ved Banken; Varmen i Vandet er saa stærk, at der behøves en endnu længere Afkølingstid, end den har været udsat for paa Veien derhen, inden den bliver umærkelig, og jeg fandt saaledes, at d. 24. Juni paa $36^{\circ} 19'$ S. Br. $21^{\frac{3}{4}}^{\circ}$ O. Lgd. var Vandets Temperatur $20^{\circ}.1$, Luftens derimod kun $12^{\circ}.3$ Celsius. Med stormende Veir mærkes denne Strøm ved en stærk Bevægelse i Vandet, som bringer Skibet til at arbejde svært og prøver dets Styrke i Søen.

Til Exempel paa den Uregelmæssighed, som Strømmen er underkastet, kan anføres, at i Etmaalet til M. D. 15. Juni paa $35^{\circ} 40'$ S. Br. $26^{\circ} 42'$ O. Lgd. var Skibet sat $65'$ Syd over, og $38'$ i Længde Vest efter; jeg havde nu ventet, at Forsætningen det følgende Etmaal

ligeledes vilde have været Syd efter; men til min Forundring var Skibet blevet forsat 41' Nord i, og 1° 30' Vester i, uagtet der ikke var nogen Forskjel at mærke i Vandets Varmegrad (21°. 5). — Nedenstaaende Journal-Uddrag vil vise Strømsætningen paa en Reise i 1870, forsaavidt den observeredes, indtil Caps Længde var vel passeret:

Juni M. D.	Syd. Brede.	Østl. Længde.	Luft.	Vand.	Strømsætning:	
17.	35½°	23½°	19° 4	21° 5	Vest 64'.	Stille om Natten, derefter O N O.
18.	35° 33'	22° 32'	14° 4	19° 5	Syd 25'.	Lynild. Storm af Vest.
19.	35½°	22° 45'	15° 2	18° 4	Vest 35'.	N V. Storm.
20.	35° 23'	23½°	16° 8	18° 2	— —	N V. Storm.
21.	36° 7'	23½°	14° 7	20° 1	Syd 26'.	toreb. Seil, vestl. Vind.
22.	36° 37'	23½°	15° 8	18° 9	Syd 23'.	trereb. Seil, N V t V.
23.	35° 58'	23½°	16° 0	18° 0	— —	Storm N V., vældig Sø.
24.	36° 19'	21° 46'	12° 3	20° 1	Syd 51', V. 2° 13'.	Storm af Vestl., meget høl Sø
25.	34° 57'	21° 18'	12° 8	14° 9	Syd 5', V. 17'	aftagende, Vestlig.
26.	34° 52'	21° 12'	14° 5	15° 2	ingen Strøm.	Stille.
27.	35° 5'	19° 22'	15° 1	14° 8	— —	N O. med smukt Veir.
28.	35° 0	17° 48'	16° 0	14° 2	Strøm, Vest 9'.	N O. flaut.

Muligen vil det ikke være uden Interesse at sammenstille et Overblik over en tidligere Reise fra Javas Østkyst forbi Cap gode Haab og Strømmens Virkning paa samme, som den blev observeret paa de givne Datoer. Skibet kom ud af Bali Strædet d. 3. Marts 1869 paa 115° O. Lgd. for Greenwich.

Marts.	Syd. Brede.	Østl. Længde.	Luft.	Vand.	Strømsætning:	Vind.
10.	13½°	107½°	28° 9	29° 8	Vest 1° 39'.	S O.
16.	19°	89½°	26° 2	26° 4	V. 1° 13'.	S O.
22.	22½°	75½°	23° 8	25° 1	V. 1° 0'	S O t S.
27.	28°	58°	23° 5	24° 3	V. 2° 16'.	O t S.
30.	29½°	51½°	23° 1	24° 9	V. 0° 36'.	O t S.
April.						
6.	31°	36½°	23° 5	24° 0	V. 1° 12'.	S S V.
9.	33½°	30½°	19° 4	23° 7	V. 1° 46'.	Syd.
10.	34° 4'	27° 33'	18° 8	22° 8	Syd 49', V. 0° 49.	næsten stille S.
11.	35° 41'	23° 22'	18° 7	23° 3	Syd 38', V. 1° 14.	S S O.
12.	35° 31'	19° 12'	18° 3	18° 0	Syd 15', V. 0° 46'.	O S O.
13.	34° 31'	16° 58'	19° 0	19° 7	N. 12', V. 0° 14'.	S S O.

Skibet var saaledes paa Veien fra Bali til Cap blevet forsat af Strøm over 12° Vest i, Veien tilbagelagdes

over de bedste Skærepuncter, som de hollandske Tabeller opgive for de hurtigste Reiser i de nævnte Maaneder. Ogsaa paa denne Reise maatte vi igjen høit op i det sydlige atlantiske Hav for at erholde den Varme i Vandet, som havdes d. 11. April paa $35^{\circ} 41'$ S. Br., og jeg skal anføre et Par Trin derop, nemlig:

19. April	$26^{\circ} 20'$	S. Br.,	$7^{\circ} 12'$	O. Lgd.,	18°	Luft,	$19^{\circ} 8'$	Vand.
24. —	$20^{\circ} 19'$	—	$0^{\circ} 16'$	—	$20^{\circ} 9'$	—	$22^{\circ} 0'$	—
27. —	$15^{\circ} 2'$	—	$6^{\circ} 5'$	V. Lgd.,	$24^{\circ} 3'$	—	$23^{\circ} 3'$	—

Jeg fandt altsaa først paa 15° S. Br. i Atlanterhavet den samme Vandtemperatur som paa $35^{\circ} 41'$ S. Br. i det indiske Hav.

Sluttelig skal jeg bemærke, at, da jeg i October 1867 fra Nieuwediep, henvendte mig til Hr. Buys Ballot, Professor ved det kgl. meteorologiske Institut i Utrecht, med Anmodning om en Journal — da Maurys Journal var udskreven — og om «Uitkomsten van Wetenschap en Ervaring», som Maury anbefaler, sendte Professoren mig med stor Velvillie og Liberalitet sex forskjellige Bøger udgivne fra 1858—1867, saa at det maa antages, at Adgangen til disse for Sømanden værdifulde Udgaver staaer Enhver aaben, som bare vil anmode derom og føre Journalen, samt besørge den tilbagesendt til Holland.

Blandinger.

Den tydske Marine. I den tydske Marine forestaaer der, som tidligere berørt, en heel Deel Nybygninger. Foruden tre nye Pandserskibe, hvoraf de to skulle bygges paa Orlogsværftet i Kiel og det tredie sandsynligviis af Stettinerselskabet »Vulcan», skal Orlogsværftet i Danzig i Tidsforløbet til 1877 levere 7 fuldfærdige Corvetter, hvoraf fire skulle have Dimensioner som »Ariadne» og to som »Albatros», medens den syvende bliver Corvetten »Luise», hvortil Kjølen bliver lagt, umiddelbart efter at »Ariadne» er løbet af Stabelen, hvilket rimeligviis allerede er skeet. Man vil vide, at de heromtalte Corvetter og de Avisoer, der bygges i Danzig, ville paa Bougen faae Metalpandser med fremspringende Metalstævn af saadanne Dimensioner, at det ikke gjør noget Skaar i Skibenes Seilevne.

Den tydske Flaade tæller altsaa for Tiden 3 færdige Pandsrefregatter og 3 under Bygning, 2 færdige Taarnskibe og 1 Pansercorvet under Bygning, 5 Sværcorvetter og 4 Letcorvetter, foruden 1 Letcorvet under Bygning, 1 Aviso færdig og 3 under Bygning, 1 Dampyacht, 22 Skruekanonbaade og nogle større og mindre Seilskibe, der tjene til Caserne- og Exerceerskibe. Det ordinaire Budget er siden 1861 steget fra 971,928 Thaler til 3,596,730 Thlr., men extraordinairt er der desuden udgivet meget betydelige Summer, saaledes i 1867—69 til-

sammen omtrent $12\frac{1}{2}$ Million Thlr. For 1872 er der bevilget en Sum af 8 Millioner Thlr.; heraf skal anvendes c. $2\frac{1}{4}$ Million paa Nybygning og Armering og 430,000 Thlr. paa Minevæsen.

Naar alle de Skibe, der for Tiden findes i den tyske Marine, samtidig skulle udrustes, vil der foruden Søbataillonen og Søbatteriafdelingen udkræves af Officerer og Mandskab: 2 Viceadmiraler, 1 Contreadmiral, 23 Orlogscapitainer, 42 Corvetcapitainer, 72 Capitain-Lieutenanter, 118 Orlogslieutenanter, 87 Orlogs-Underlieutenanter, 190 Cadetter, 1 Maskin-Overingenieur, 11 Maskiningeniurer og Underingeniurer, 114 Dæksofficerer (høiere Underofficerer af Matroscorpset), 789 Underofficerer, 5259 Matroser, 499 Lærlinger, 138 Dæksofficerer af andre Corpser, Maskinmestre og Mestres, 189 Maskinassistenter, 739 Fyrbødere, 151 Mestermather, 439 Haandværkere, 61 Sygepassere, 26 Stabsvagtmaster og 116 Stabssergeanter.

Fra Danzig meldes der endvidere, at der forestaaer den tyske Marine en, om just ikke omfangsrig, saa dog meget betydningsfuld og interessant Forøgelse. Den bestaaer i 3 paa Devrient's Skibsværft i Danzig under Bygning værende Torpedobaade. Det er Fartøier paa 60's Længde og 6' til 7's Brede, som ere heelt byggede af Jern, og hvis Udseende har meget tilfælles med en Fisk. Dækket er afrundet for at være mindre udsat for at gjenstrænges af Kugler. De ligge ganske lavt og ere indrettede paa, at Ingen behøver at vise sig paa Dækket under Angrebet. Rattet er i en Fordybning heelt forude med et Kighul i Stævnen til Rorgængerens. Fartøiets Pladetykkelse er saa stor, som man har kunnet gjøre den, naar der ikke skulde offres noget af Hurtigheden. Det Interessanteste ved disse Torpedobaade er, at Dampudviklingen skeer ved Hjælp af Petroleum. Agter i Fartøiet findes Jernbeholdere, der ved en stærk Pandsring ere beskyttede mod fjendtlige Kugler. Rundt om

Fartøiet løber en ganske smal Brygge, der er forsynet med et let Gelænder. Torpedoen anbringes midtskibs, hvor der ligeledes er Plads til de faa Folk. Den ene af Baadene er allerede i Vandet, klar til at indtage sin Maskine.

Det nyoprettede Torpedocorps skal bestaae af 1 Orlogscapitain som Chef, 2 Capitain-Lieutenanter, 7 Lieutenanter, 5 Dæksofficerer, 30 Matrosunderofficerer, 200 Matroser, 2 Sygepassere og 2 Bøssemagere.

(Archiv für Seewesen).

Endelig meddeler en tydsk Correspondent til »United Service Magazine» Følgende: Skrue-Avisoerne »Nautilus» og »Albatros», to af de seneste Nybygninger i den tydske Flaade, skulle næste Aar forene sig med den tydske Escadre i de øst-asiatiske Farvande, hvorved denne kommer til at bestaae af 4 Skibe med 48 Kanoner. »Nautilus» og »Albatros» ere særligt construerede til denne Slags Tjeneste; dog har de sidste Aars Erfaring ført til den Overbeviisning, at det vil være rigtigst at forandre den oprindelige Plan kun at bygge Corvetter til at gjøre Tjeneste paa denne Station, da disse, uagtet den Fordeel, de have ved deres overlegne Hurtighed, dog paa Grund af deres svage Skyts blive mindre frygtede end den engelske og franske Marines svære, ja selv middelstore Fregatter. Man har derfor taget under Overveielse, om det ikke vilde være raadeligt at sende een eller to Fregatter af Middelstørrelse til de øst-asiatiske Farvande, ledsagede af et Antal hurtige Avisoer med ringe Dybgaende, men armerede med svært Skyts, for at forfølge og ødelægge Sørøverne, der gjøre disse Farvande farlige for Handelsskibene. Der har ligeledes være Tale om at lade Pandsercorvetter træde i Stedet for de nysnævnte Fregatter, og Pandsercorvetten »Hansa» er bygget særlig med dette Formaal for Øie; men Pandserkibe ere i alle Tilfælde kun daarligt skikkede til at

færdes i Farvande, hvor de ere udsatte for pludselige og voldsomme Storme, og hvor en Beskadigelse paa Maskinen eller lignende Uheld kun daarligt kunne afhjælpes. Paa den anden Side fandt man det heller ikke raadeligt at formindske det ringe Antal Pandserskibe, Tydskland for Øieblikket er i Besiddelse af, ved at sende et af dem til en saa fjern Station.

Samme Correspondent meddeler, at Befæstningsarbejderne i Wesermundingen yderligere skulle forstærkes ved Bygningen af 2 nye Forter, hvoraf det ene skal opføres paa Langliitjensand, omtrent 6000' længere nede i Floden end de øvrige Værker, medens det andet vil blive bygget i Bremens umiddelbare Nærhed. Naar disse ere færdige, vil Weserens Forsvar bestaae af 4 mægtige Forter, hvorfra en dobbelt Krydsild kan aabnes imod en fjendtlig Flaade. Efter Forternes Fuldførelse vil Broen, som forbinder dem med Fastlandet, blive afbrudt, og de ville saaledes være omgivne af Vand.

Nordtydsklands Kystforsvar. De Huller, der endnu findes i det nordtydske Kyst-Banesystem, ville snart blive udfyldte, og da vil det hele Banenet være saa fuldstændigt som muligt og blive af stor Betydning for Kystforsvaret. Linien fra Tilsit til Memel bliver begyndt i indeværende Aar, og, naar den er færdig, behøver man kun at fuldstændiggjøre den directe Forbindelse mellem Hamborg og Bremen, for at Memel kan komme i uafbrudt Forbindelse med Emden. Desuden vil i de førstkomende to Aar Linien imellem Bremerhaven og Cuxhaven, Stade og Hamborg blive fuldendt. Denne Linies Fuldførelse staaer i Forbindelse med hele Kystforsvarssystemet, som ved Slutningen af 1873 skal være fuldført.

Hurtig Skydning. Under den sidste aarlige Præmieskydning ombord i »Hercules» skulle de 10" 18tons Kanoner, der udskyde Projectiler paa circa 400 Pd.s Vægt, have vundet Prisen for hurtig og god Skydning, idet den bedst betjente af dem skød 8 skarpe Skud i 8^m 11^s.

De lettere Kanoner paa 6½ tons kunde hverken i Hurtighed eller Sikkerhed maale sig med de ovennævnte, som ved Hjælp af Scott's Betjeningsapparater manøvreres med en forbausende Sikkerhed og Lethed.

Skrueror. En Hr. Robert Johnson fra Houghton-place, Bradford, har i England taget Patent paa et Styreapparat, der bestaaer af to firbladede Skruer, anbragte hver paa sin Side i en Udskæring agter under Gillingen, noget foranfor Agterstævnen. Fordelen ved dette Styreapparat skal være, at Skibet kan dreies derved uden Hensyn til Fart eller Sakning, og at der ikke bliver Tale om den Forringelse i Farten, som foraarsages af det almindelige Ror under enhver større Dreining. Denne Forringelse i Farten anslaaes af Patenthaveren til at være gennemsnitlig 12 Timer paa de større Paketers Reiser fra England til Amerika.

Pandsrede Træskibes Varighed. Det franske Pandserskib »Normandie», som indviede den franske Flaades Omdannelse, er nu 10 Aar efter sin Fuldførelse blevet casset til Ophugning. Det er saaledes det første større Pandserskib, der lider Straadød.

Jernskibes Varighed. Den engelske Orlogsmand »Fire Queen», et Jernskib, der efter omtrent 26 Aars Tjeneste nu underkastes Hovedreparation i Portsmouth, har givet Anledning til en Undersøgelse, hvorved det er godtgjort, at dets Plader i den ommeldte Tid have mistet ¼" af deres Tykkelse.

(Mechanics' Magazine).

Officielle Meddelelser.

1871.

30 Sept.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst udnævnt til Riddere af Dannebrogen: Under 6te Juli d. A. daværende Fyrinspecteur ved Hanstholms Fyretablisement H. I. Wørmer ved hans Afgang fra dette Embede den 1ste October d. A., og under Dags Dato Premierlieutenant i Flaadens Officerscorps F. L. C. M. V. Wulff.

Allernaadigst bevilget Commandeur R. C. M. Bruun, R^t. og D. M., 10 til 14 Dages Forlængelse af den ham under 9de August d. A. allernaadigst meddeelte Reisetilladelse til Udlandet.

10 Oct.

Ordre til Flaadeinspecteuren at inspicere Fregatten Jylland efter dens Ankomst her paa Rheden. Søtøimesteren, Commandeur I. C. Kraft, deeltager i Inspectionen af søværnepligtige Artillerister ombord i Fregatten. Efter endt Inspection indlægges Fregatten, og Commandoen stryges den 19de d. M. Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset undtagen Premierlieut. I. C. Oldenburg, der tiltræder Tjeneste ved Søkaartarchivet, det faste Mandskab afgaaer til Værftet, og det værnepligtige Mandskab om fornødent til Logisskibet, for derfra at hjemsendes, saasnart det kan skee.

12 Oct.

Udfærdiget Instrux for Søetatens Kasernecommandant.

14 Oct.

Minist. Resol.: Commandeur I. P. Schultz fra-træder den 19de d. M. midlertidig Forretningerne som

1871.
14 Oct.

Departementsdirecteur for Marineministeriets 2det Departement, hvilke Forretninger under hans Fraværelse overtages af den fungerende Chef for Marineministeriets Admiralitetscontoir, Capitain G. I. I. P. Jacobsen.

Beordret de til Tjeneste i Skruefregatten Jylland paa Fregattens 2det Togt designerede Officerer at fratræde den 19de d. M. deres nuhavende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Fregatten.

Ordre til Efternævnte den 19de d. M. at fratræde deres dahavende Tjeneste og tiltræde Tjeneste som følger:

Premierlieutenant O. L. M. Munthe de Morgenstjerne som Adjutant hos Generalinspecteuren for Søartilleriet og som Medlem af den for Hæren og Søværnet fælles Forsøgscommission,

Premierlieutenant C. F. Wandel som Adjutant hos Marineministeren,

Premierlieutenant S. Bojesen ved Orlogsværftet,

Premierlieutenant U. A. de Fine Skibsted ved Søartilleriet, Casernen og Flaadens Underofficersskole, og

Secondlieutenant C. F. Scheller ombord i Kanonbaaden Willemoes.

Commandoen beordret heist i Fregatten Jylland paa dens 2det Togt den 22de d. M. Efter Udlægning inspiceres den af Flaadeinspecteuren.

Ministeriet har bestemt, at enhver Værnepligtig, 14 Oct. der udcommanderes med et til varme Klimater bestemt Skib, skal, foruden med hvad foreløbigt Beklædningsreglement for udcommanderede Værnepligtige af 27de Mai f. A. bestemmer, endvidere være forsynet med en hvid Lærreds Skjorte og et Par hvide Lærreds Beenklæder, og at disse Beklædningsgjenstande blive at henregne til og behandle som de i det nævnte Reglements § 1 under A. opførte. Det er ham derhos tilladt at medtage ombord en hvid Lærreds Skjorte og et Par hvide Lærreds-Beenklæder.

1871.

- 25 Oct. Dampskibet Slesvig beordret oplagt. Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset, og det værnepligtige Mandskab hjemsendes.
- 27 Oct. Minist. Resol. Da Ministeriet har bragt i Erfaring, at der ikke hersker Eensartethed i Maaden, hvorpaa Søværnets Befalingsmænd tiltale deres Underordnede, finder man Anledning til herved at paabyde, at de Underordnede herefter skulle tiltales med »De».
- 27 Oct. Commandoen beordret strøget i Logisskibet den 28de d. M. Capitain H. I. V. Rambusch beordret til indtil videre at assistere Chefen for Orlogsværftet ved de Hvervingen vedkommende Forretninger. De øvrige Officerer tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset.
-