

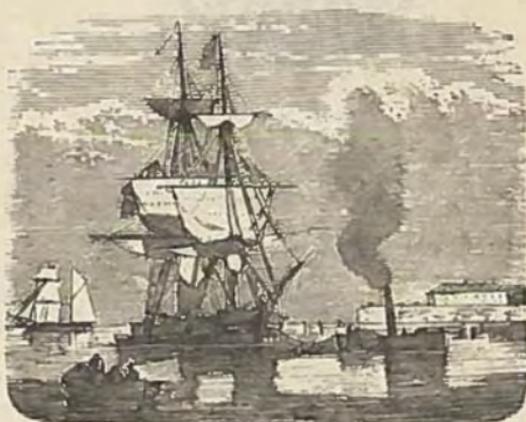
Tidsskrift for Søværnen.

Ny Række. 7^{de} Bind.

Udgivet af

W. Carstensen og N. Jacobsen,

Capitainer i Marinen.



Kjøbenhavn.

C. C. Lose's Bog- og Musikhandel.

(F. Borchorst.)

Thieles Bogtrykkeri.

1872.

I n d h o l d.

	Side
Ved Aarsskiftet. (Af Capitain N. Jacobsen).....	1
Skibbyggeriet paa Regjerings- og private Værfter. Af O. I. ...	14
Et Par Bemærkninger til »Lidt om Signalsagen«. Af Ingenieur- premierlieutenant Sommerfeldt.....	31
Et Tillæg til »Reserve-Officers-Institutionen«. Af Premier- lieutenant S. Bojesen	38
Anlægget af en Havn ved Hirtsholmene. (Med et Kaart.)	43
Blandinger:	
Glatton's Prøvefart	60
Torpedocompagni i England.....	61
Den tyske Marine	61
Strandinger.....	63
Forliis af amerikanske Hvalfangere.....	64
Efterretninger for Søfarende.....	65
Officielle Meddelelser	79
Nogle Bemærkninger om Vædderstød og Slagorden for Pandser- flaader. Af Commandeur J. L. Gottlieb	81
Om Vigtigheden af et kraftigt Kystværn. (Efter det Svenske)..	86
Bemærkninger om Islands Fiskeri og Handel. Af Capitain J. C. Tuxen.....	92
Redningsvæsenets Virksomhed i sidste Finantsaar. Ved J. H. .	112
Om Handelssømandens theoretiske Uddannelse. Af G. E. Tuxen	116
Bør Maskinmesterne i den danske Handelsmarine underkastes Examen eller ikke? (Af S. Ph—n.)	124
Efterretninger for Søfarende	131
Officielle Meddelelser	138
Statsrevisionen og Orlogsværftet	145
Om Nutidens Krigsførelse tilsøes. Svar til Hr. Commandeur Gottlieb af f. L.	172
Om Kattegattets Temperatur og Strømforhold. Af E. Løffler Dr. phil.	181

	Side
Til Forsvar for »Taktik og Evolutioner«. Af Captain W. Carstensen	188
Lidt mere Signalsag. Af —r—n.	199
Blandinger:	
Torpedobaade	203
Den tyske Marine	204
Efterretninger for Søfarende	205
Officielle Meddelelser	211
I Anledning af Brochuren »Flaade og Hær, ikke: Hær og Flaade, af —j—. Af r.	213
Et og Andet om Personellets Uddannelse. (Af O. I.)	224
Den tyske Rigsdags Forhandlinger om Marinebudgettet for 1873	239
Om Handelssømandens theoretiske Uddannelse. Af Carl G. F. Schwartz	247
Skagens Signalstation. Meddeelt af A. S.	252
Blandinger:	
Den svenske Marine	264
Engelske Nybygninger	265
Efterretninger for Søfarende	266
Officielle Meddelelser	272
Ogsaa nogle Bemærkninger i Anledning af Brochuren »Flaade og Hær, ikke Hær og Flaade«. Af 5—58	281
Lidt om Artilleri og Skydeøvelser. Af Prmltnt. S. Bojesen ..	287
Commissionsbetænkningen over Englands nyere Krigsskibe. Ved Captain St. Bille	308
Mere om Englands nyere Krigsskibe	332
Prøveskydningen mod »Glatton«. Efter engelske Aviser	338
Kæmpemorterer til Brug ombord og iland. Efter »Military and Naval Gazette«	345
Optegnelser om Jernskibbygning. (Med Tegning). Af Skibscapitain J. Holm	351
Handelssømandens theoretiske Uddannelse. Af en Skibsfører ..	373
Om Roret. Af Skibscapitain Hænschell	381
Redningsbaadens selvreisende Egenskab. Af J. H.	385
Blandinger:	
Fransk Disciplin	392
Det franske Marinebudget for 1872	393
Efterretninger for Søfarende	394
Officielle Meddelelser	401
Den franske Marine i Krigen 1870—71. (Efter Revue Maritime et Coloniale)	409
Høj- og Lavtryksmaskinerne i de engelske Orlogsmænd	425

	Side
Et Bidrag til Belysning af de danske Stats-Skibsafgifters Beskaffenhed. Ved A. Schneider	438
Redningsmatrasser	459
Et Par Ord om Reglementet for Mandskabets Forpleining paa danske Handelsskibe. Af en Søfarende	463
Efterretninger for Søfarende	470
Officielle Meddelelser	473
Hans Birch Dahlerup	477
Medvirkende Aarsager til »Re d'Italia's» Undergang. Af en russisk Maskinmester	505
Handelssømandens theoretiske Uddannelse. Af Carl G. F. Schwartz	514
Blandinger:	
Nybygningerne i den russiske Marine	520
Det tyske Marine-Akademi i Kiel	522
Den tyske Marine	526
Russiske Øvelser	527
Efterretninger for Søfarende	528
Officielle Meddelelser	538
Spørgsmaalet: »Pandser eller Ikkepandser» og engelske Anskuelser derom. Af I. O.	541
Den farcy'ske Kanonbaad. Af Captain Bille	568
Redningsraketten. (Med Tegning). Af Capt. T. Jessen, Under-tøimester	575
Blandinger:	
»Re d'Italia's» Undergang	587
Den tyske Marine	588
Efterretninger for Søfarende	589
Officielle Meddelelser	600

Ved Aarsskiftet.

(Af Captain N. Jacobsen).

Det er en gammel Regel, at, naar Nogen afløses af en Anden paa en Vagt, i en Commando eller i en hvilken-somhelst anden Virksomhed, skal han give en fuldstændig Overlevering, for at den Anden strax kan være inde i den Situation, han træder til, og være rede til at optræde, som Forholdene hyde det. I en underordnet Bestilling er Overleveringen snart besørget; naar Ole løser Peter af paa Udkig, er et »jeg seer ingen Ting, god Vagtlø Alt, hvad der behøves for at sætte Ole ind i Situationen; men, alt som Bestillingens Betydning voxer, bliver der større Nødvendighed for flere Ord og mere Tid til at sige, hvad der skal siges, og i de overordnede Poster kan den mundtlige og skriftlige Forklaring, som en Af-løsning gjør nødvendig, let blive saa stor, at det tager flere Dage at komme igjennem den.

To Commanderende, hvis Commando strækker sig hele Jorden over, have nylig afløst hinanden. Den store Flaade, som kaldes Verden, er gaaet over i andre Hænder; Aaret 1871 har nedlagt sin Commando, og Aaret 1872 har heist sit Flag.

Dersom der skulde skrives en fuldstændig Overlevering mellem disse to, maatte det vel blive et Værk i mange Bind; det maatte indeholde Beretning om den franske Division, om de Havarier, den har lidt, og de Mytterier,

den har været Skuepladsen for, og om de Forholdsregler, der ere tagne, for at reparere de første og dæmpe de sidste; den maatte fortælle om den tyske Division, der er tiltagen saa meget i Styrke og Udstrækning, men hvis Ledere mere og mere synes at mene, at hele Verdensflaaden skal seile i deres Kjølvand, og have en farlig Tilbøielighed til at ville seile alle dem isænk, der ikke ville hylde denne Mening; den maatte fremdeles fortælle om den engelske Division, der helst vil lade, som den slet ikke hørte til Flaaden, og krydse paa egen Haand i Fjernhed fra alle andre; om den østerrigske Division, der siden sit Sammenstød med den preussiske er bleven svagere og svagere, og som stadig er i Uorden, fordi en Deling vil styre en Cours, og en anden Deling en anden Cours, uden at de Commanderende hidtil have formaaet at samle dem paa een Linie; den maatte, kort sagt, berette om Alt og Alle, thi alle Jordens Lande og alle Landenes Institutioner danne Led i den store Flaade.

Men, saa interessant en saadan Overlevering end kunde være, vilde det langt overstige vore Evner og Kræfter at skrive den, selv om Tidsskriftet havde Plads til at rumme den. End ikke en Fremstilling af alle de Forhold, der vedrøre den lille danske Division af Verdensflaaden, kunne vi indlade os paa at give, men nøies med en Omtale af et enkelt Skib i denne, det Skib, der hedder »det danske Søværn».

Om dette kunde Aaret 1871 maaskee indskrænke sig til at sige: »Jeg modtog det i en tvivlsom Tilstand, og jeg efterlader det i en tvivlsom Tilstand. Der er ganske vist en Deel Dygtighed og god Villie ombord i det endnu, skjøndt det ogsaa har Mangler i denne Henseende; men det seiler ikke saa godt og er ikke saa vel udhalet, som det var i gamle Dage. Forskjellige Omstændigheder have i Forening bidraget til, at det har tabt sin Plads i Linien og ikke har formaaet, i min Tid saalidt som i mine nærmeste Forgængeres, at arbeide sig op til den igjen. For

at det skulde lykkes, maatte Skibet støttes af hele Divisionen, og Aaret maatte give god Leilighed. Den har jeg ikke givet; man har derfor arbeidet forgjæves ombord, og Alt er gaaet, som det kunde«.

Saaledes omtrent kunde Overleveringen til Aaret 1872 i Korthed lyde; thi — for at tale uden Lignelser — 1871 har gjort saare lidt for vor Marine. Det har i saa Henseende trolig fulgt det Spor, de nærmest foregaaende Aar havde efterladt; det har, lige saa lidt som de, forsøgt at veie Søværnets Tilstand og Tidens truende Tegn imod hinanden; det har ikke født en eneste Handling, ja end ikke en eneste Beslutning, som var egnet til at løfte Modet og styrke Haabet ved at gjøre det aabenbart, at Landets Omsorg for Søværnet staaer i Samklang med, hvad der fordres og fremdeles vil fordres af det.

Det vil erindres, at Aaret 1871 begyndte med en Forhandling om Søværnets Materiel, og der var et svagt Haab om, at denne kunde føre til en heldigere Skibbygning end den, der efter lange Forhandlinger var traadt istedenfor det størrre Panderskib, hvortil der for flere Aar tilhage var givet Bevilling. Men dette Haab blev skuffet, og Spørgsmaalet om at give Flaaden en virkelig kraftig og tidssvarende Forøgelse blev derved paany skudt ud i en uvis Fremtid; Bevillingen til Nybygning blev desuden nedsat med 80,000 Rd., og, inden Aaret tog Afsked, gav det endnu Udsigt til, at Bevillingen for næste Finantsaar vil blive nedsat med 100,000 Rd. — Begyndelsen til et Panderskib, hvis Pandser kan gjenne­skydes af en stor Deel af Nutidens Skyts, en Træskonnert, der kan være fortræffelig til Brug i Fredstid, men som ikke vil kunne styrke Søværnet i Krig, og et Udkast til en Kanonbaad, der kun i Henseende til Artilleri vil være bedre end de sex Smaabaade, vi allerede eie, — det er Aarets hele Udbytte paa Materiellets Omraade.

Hvad Personellet angaaer, har det forløbne Aar kun bragt saare ubetydelige Forandringer, og særlig gjælder

dette for Officerscorpsets Vedkommende, thi, naar undtages, at den ældste Premierlieutenant er afgaaet paa Grund af Alder, og at to Secondlieutenanter i Henhold til Loven ere forfremmede, er Officerslisten uforandret den samme som for et Aar siden. Til Uddannelse og Øvelse af Personellet har Aaret kun givet, hvad der i strengeste Forstand kan kaldes de ordinaire Udrustninger: en Exerceerfregat paa to Togter, Cadetskibet, den islandske Skonnert, et Opmaalingsdampskib, et Par mindre Dampskibe til Transportfart og en kort Provetour med Pandserbatteriet »Gorm«. Det skal nedenfor blive viist, at disse Udrustninger ikke have givet Officererne det Maal af Øvelse, som er faldet i deres Lod i de foregaaende Aar, og dette var dog ingenlunde for stort; tværtimod vare Udrustningerne i Aaret 1870 ifølge det sidste Statsregnskab endog betydelig mindre, end de efter Bevillingen kunde have været, og der blev bespart mellem 41 og 42,000 Rd. paa Udrustningscontoen eller med andre Ord en Sum, som svarer til Bekostningen af to Skonnerter i fem Maaneder.

Det er derfor fuldt berettiget at sige, at Aaret 1871 kun har gjort meget lidt for Marinen, og den har ikke Noget at takke det for, idet den tager Afsked med det.

Og det er desværre ikke det eneste fattige Aar, der har været. Det er gaaet Marinen værre end Oldtidens Ægyptere, der dog kun havde syv magre Aar. Søværnet har havt endnu flere, og det har ikke havt syv fede Aar i Forveien, som det kunde lære paa, saa at det ikke er underligt, at det nu staaer langt fra det Udviklingstrin, som burde være naaet.

At dette virkelig er saa, vil et kort Tilbageblik paa den Tid, der er forløben, siden vort Forsvarsvæsen blev reorganiseret, være tilstrækkeligt til at vise.

De Love for Hærs og Søværns Ordning, som vi i de senere Aar have levet under, og som vare Frugter af en moden Overveielse, bleve givne i en dobbelt Hensigt.

Paa den ene Side var det nødvendigt, da Hertugdømmerne vare gaaede tabt, at give en ny Norm for de Forsvarskræfters Omfang og Natur, der kunde og maatte tilveiebringes, bygget paa en omhyggelig Vurdering af Landets Størrelse og geographiske Forhold, af dets politiske Stilling, dets Pengekræfter, dets Folkemængde og øvrige Momenter, som herved maatte komme i Betragtning; paa den anden Side vilde man søge at gjøre de enkelte Dele af Værnet saa kraftigt og dygtigt, som muligt og navnlig ved nye Organisationsbestemmelser søge at sikkre de personelle Kræfter mod de Brøst og Mangler, som de forudgaaende Aar og den Krig, der sluttede dem, havde henledet Opmærksomheden paa. For Søværnets Vedkommende indeholdt Organisationsloven ingen directe Udtalelse om dets Omfang eller materielle Størrelse; men indirecte laa dette dog i den, idet Personellet var sammensat i Henhold til bestemte Forudsætninger om, hvorledes Flaadens Udvikling skulde være; og den Flaadestyrke, der saaledes var lagt til Grund for Loven, var lige saa meget som det Personel, den skabte, en nødvendig Factor i det hele Forsvar, der blev etableret.

Marinen har nu havt sin Organisationslov i henved fire Aar, og man kan ligefrem maale den Virkning, den har udøvet i disse Aar; gjør man det, sammenligner man Tilstanden før og nu, da vil man erkjende, at Søværnet ikke, hverken i Henseende til de personelle eller i Henseende til de materielle Kræfter, er, hvad det skulde være, hvad det for fire Aar siden tilsigtedes at blive, og at altsaa Lovens dobbelte Hensigt paa ingen Maade er opnaaet.

De Mangler, der tidligere meentes at være i den vigtigste Classe af Personellet, Officeerscorpset, tilskrev man væsentlig to Omstændigheder: den ene, at Avancementet var for langsomt, saa at Officererne gjennemgaaende vare for gamle for de Poster, de skulde udfylde, og altfor sildigt kom til selvstændig Commando og Ansvar, — den

anden: den ringe Øvelse, der gaves dem i Fredstid; og Loven vilde derfor, deels ved en Indskrænkning af de faste Officerers Antal, deels ved Aldersgrændser og Valgforfremmelser og endelig ved en noget større Øvelsesudrustning, fjerne disse uheldige Forhold. Men det er hidtil ikke lykkedes og vil ikke kunne lykkes med Loven, som den nu er. Vil man tage Marinecalenderen for 1867, — Aaret før Organisationsloven kom ud, — bestod Etaten dengang af en Chef for Officeerscorpset, en Chef for Værftet, 17 Orlogscapitainer, 24 Capitainlieutanter (hvoraf 2 à la suite), og 80 Lieutanter (hvoraf 5 à la suite), og Gjennemsnitsalderen i de tre Classer var henholdsvis omtrent $56\frac{3}{4}$, $47\frac{1}{2}$ og $31\frac{3}{4}$ Aar. Afgangen i Corpset var usædvanlig stor i 1867, idet der døde fem Officerer, medens sex toge deres Afsked; samtidig med, at Loven det paafølgende Aar traadte i Kraft, fandt en yderligere Afgang af tre ældre Officerer Sted, og saaledes gik det til, at Gjennemsnitsaldrene i de nye Classer, Loven skabte, ved dens Ikrafttræden i Sommeren 1868 var bragt ned til omtrent $55\frac{1}{2}$ for Commandeurerne, $43\frac{1}{4}$ for Capitainerne og $30\frac{1}{8}$ for Premierlieutanterne. Men, endskjøndt disse Gjennemsnitsaldere ingenlunde vare lave, sammenlignede med Forholdene i ældre Tid, formaaede Loven dog ikke at bevare dem, og allerede nu ere Tallene stegne til omtrent $57\frac{1}{2}$, $45\frac{1}{4}$ og $32\frac{3}{8}$; eller med andre Ord: Marinens Officeersclasser ere heelt igjennem blevne to Aar ældre i de halvfjerde Aar, den Lov, som skulde virke foryngende paa Etaten, har været i Virksomhed. I Commandeurclassen ere Aldersforholdene ubetinget værre, end de nogensinde have været, og den tidligere Orlogscapitainsklasse naaede aldrig en saa høi Gjennemsnitsalder, som de nuværende Commandeurers; disse ere endog gjennemsnitlig ældre end Commandeurerne før 50 Aar siden, der havde to Stabsofficeersclasser under sig. At Capitainernes Gjennemsnitsalder endnu ikke er saa høi som i 1867, skyldes alene den Omstændighed, at deres Tal er forøget fra 22 til 34, men

desuagtet er Classen ældre, end den nogensinde var før Aaret 1860, og endnu saa seent som i den første slesvigske Krig var Gjennemsnitsalderen mellem 41 og 42 Aar*). Den Indvending kan mulig blive gjort, at vi have havt Loven i en for kort Tid til at gjøre bestemte Slutninger, især da der i de forløbne fire Aar kun har været et eneste Dødsfald i Officeerscorpset, og Aldersgrændserne kun have fjernet een Commandeur og een Premierlieutenant; men, maa det end indrømmes, at Afgangen ved Død og ved Alder har været under det Gjennemsnit, som en længere Aarrække vil give, saa har der paa den anden Side været en større Afgang af anden Natur, end der ordenligviis kan ventes, thi to Commandeurer, to Capitainer og to Lieutenanter ere i de sidste fire Aar udtraadte af andre Grunde, saa at hele Afgangen har været ni eller meer end to om Aaret; denne Afgang har bevirket tre Forfremmelser til Commandeur og sex til Capitain, og flere Forfremmelser kan ikke i Gjennemsnit paaregnes i en tilsvarende Tid. Saavidt det overhovedet er muligt at anstille en Sandsynlighedsberegning for de nærmest forestaaende Aar, vil en saadan ogsaa vise, at Alderen, idetmindste i Commandeurclassen, ikke kan ventes at ville gaae ned med de nu gjældende Bestemmelser for Aldersgrændserne.

De høie Aldere i Etaten ere saameget uheldigere, som den Øvelse, Officererne faae, er saa saare ubetydelig, om den end er lidt fyldigere end før Loven af 1868. Fordeles al den Orlogsfart, som ved de aarlige Udrustninger for Statskassens Regning er bleven Marinen tildeelt i de sidste Aar, paa de forskjellige Classer, giver det:

*) De, som maatte ønske yderligere at sammenligne de nuværende og de tidligere Aldersforhold i Søetaten, henvises til et Alderskort i dette Tidsskrifts 3die Bind, der ledsagede en Artikel •lidt Marinestatistik•.

	Commandeurer.	Capitainer.	Prem. og Seo.-Lieut.
i 1868.	17 $\frac{1}{2}$ Maaned	49 Maaned	173 $\frac{1}{2}$ Maaned.
i 1869.	11 "	55 "	209 $\frac{1}{2}$ "
i 1870.	16 $\frac{1}{2}$ "	54 $\frac{1}{2}$ "	188 "
i 1871.	7 "	30 $\frac{1}{2}$ "	120 "
Ialt	52 Maaned	189 Maaned	691 Maaned.

I Gjennemsnit,
aarlilg til hver

Person i Kl. 0,87 " 1,89 " 3,14 "

Disse Tal ere tilstrækkelig talende, og det maa være indlysende for Enhver, at en saa ringe Virksomhed tilsøes umulig kan bevare og sikkre den Dygtighed hos Personellet, som er nødvendig, hvor Antallet af Officerer er reduceret til det mindste Maal, og hvor derfor den Fordring er uafviselig, at Alle skulle kunne gjøre Fyldest i de Poster, der efter Chargen kunne tilfalde dem. Vistnok er vor egen Orlogsfart ikke det eneste Middel til Uddannelse, der tilbyder sig for Officererne; en Deel af dem finde ogsaa Virksomhed paa anden Maade, som ved Vagervæsenet, Krydstoldvæsenet, i Postfart, Kofardifart og i fremmede Mariners Tjeneste. Men, hvor betydningsfuld denne forskjelligartede Søfart end er, navnlig naar den i ung Alder giver et større Ansvar, kommer den dog kun Etatens yngre Deel tilgode. Commandeurerne og den største Deel af Capitainerne, altsaa netop de Mænd, som i en Krig skulle føre vore Skibe, komme ikke og kunne ikke komme tilsøes, undtagen naar de udcommanderes af Marinen, hvad der, som viist, ikke skeer een Maaned aarlilg for den ene Classes Vedkommende, og ikke 1 $\frac{1}{2}$ Maaned for den andens. Naar Marinen i gamle Dage bidrog til at gjøre Havet til de »Danskes Vei til Roes og Magt«, var det, fordi den anderledes end nu fik Lov at tumle sig paa Havet tidlig og silde, og fordi Skibscheferne vare unge kraftige Mænd. Ingen ventede dengang, at Alle i en fremrykket Alder skulde være dygtige til Søofficerens Gjerning, og man maa

i de sidste hundrede Aar af vor Søkrigshistorie gaae til Aaret 1864 for at finde et Exempel paa, at Nogen er bleven brugt i Krig efter at have fyldt 60 Aar. Nu, da Officeren langt senere bliver Skibschef, da han i sin kraftigste Alder tilbringer elleve tolvte Dele af sin Tid iland og kun een tolvte Deel ombord, forlanger man, at han skal bevare sin legemlige og aandelige Kraft usvækket og til sit 65de Aar være skikket til at føre Skib imod en overlegen Fjende. Man synes reent at lukke Øinene for, at, ligesom Jorden maa pløies for at blive frugtbar, er ogsaa Havet en Mark, der maa pløies med Vedholdenhed fra Ungdommen af, naar man vil have Haab om en frodig Grøde af Hæder, Lykke og Seir.

Det vilde føre os udover den Grændse, der er afstukket for denne lille Artikel, at undersøge, om de andre Dele af Personellet er tilfredsstillende, efterat den nye Lov har virket paa det; men, at der ogsaa der er endeel tilbage at ønske, er udenfor al Tvivl. Reserveofficersinstitutionen f. Ex. trænger sikkert til Forbedring, og Ministeriet har jo alt nedsat en Commission til at gjøre Forslag i saa Henseende; og hvad det menige Mandskab angaaer, har den nu gjældende Lov ikke givet saa faste og sikre Bestemmelser for dets Ordning og Uddannelse, som man kunde ønske.

Men, har Loven ikke givet Personellet de fornødne Betingelser for at kunne være mere fortroligt med sit Kald og derved bedre skikket til det eller for at kunne bringe større Ungdomsfriskhed og derved større Kraft med til Gjærningen end forhen, saa har den materielle Udvikling af Søværnet i de senere Aar endnu mindre været, hvad Loven forudsatte, at den skulde være.

Forsvarscommissionen, hvis Betænkning er Grundlag for Lovene om Hærens og om Søværnets Ordning, kom til den Erkjendelse, at Flaadens Nybygning krævede en aarlig Udgift af 522,000 Rdl. Finantsudvalgets Ordfører oplyste forleden ved Finantslovens anden Behandling, at

der var anvendt til Nybygning i Finantsaarene 1867—71 ialt 1,843,000 Rdl.; men fra denne Sum maa trækkes 145,000 Rdl., som ere brugte til Fregatten Danmarks Forandring, og altsaa ikke til Nybygning; for Finantsaaret 1866—67 blev der endvidere anvendt o. 157,500 Rdl. mindre, end der var bevilget, og der var saaledes ved indeværende Finantsaars Begyndelse medgaaet i det Hele c. 547,000 mindre til Nybygning, end der efter Forsvarscommissionens Mening burde være anvendt. Jaar er Bevillingen 102,000 Rdl. lavere end Commissionens Forslag, og, som Budgettet for næste Aar seer ud efter anden Behandling, bliver den 122,000 lavere, saa at vi om et Aarstid ville være henved 800,000 Rdl. i Agterhaanden. Aarsagerne hertil maae søges deels hos Værftet, som ikke har kunnet bringe alle Bevillingerne til Anvendelse, deels deri, at forskjellige Ministre have havt forskjellige Anskuelser om, i hvilken Retning Materiellet skulde udvikles, og deels hos Rigsdagen, som ikke har villet give extraordinaire Midler til at fremme Udviklingen ved at bygge et Skib i Udlandet. Men Resultatet er, at Marinen i Henseende til materiel Udvikling vil have tabt næsten to Aar, inden den Lov, der skulde gjøre den stærk, har virket i fem.

Men næsten værre endnu end det fattige Udbytte, Loven har givet i den ene og anden Retning, er det, at de forløbne Aar og de Vanskeligheder, Flaadens Udvikling har havt at kæmpe med, have avlet et skjevt Syn paa flere af Marinens Forhold og en Tvivl hos enkelte om Søværnets Berettigelse som et Hovedled i Forsvaret. — Det Første kan t. Ex. paavises i alle de senere Statsrevisionsbetænkninger og endnu mere i den Henstilling, der i Slutningen af forrige Aar fremkom fra det Landstingsudvalg, der havde behandlet den sidste af dem, — at nedlægge Statsværftet. Henstillingen motiveredes ved en Henviisning til de nok som bekjendte Feil, der ere begaaede ved de seneste Nybygninger paa vort Værft.

Takket være Statsrevisionen, som har meddeelt vidtløftige Actstykker betræffende disse Feil uden at have havt Evne eller Villie til at meddele Noget, der kunde vejlede til en besindig og upartisk Dom om dem, ere de for det større Publicum komne til at staae som noget for vort Orlogsværft Eiendommeligt, medens det er vitterligt, at Feil af den selvsamme Art ere begaaede hele Verden over og blandt andet have kostet Amerika tyve Monitorer og England et stort og kostbart Pandserskib, der med sin hele Besætning begravedes paa Bunden af Atlanterhavet. Det skulde nu synes naturligt, overfor slige Feil, at efterspore deres Aarsager og hæve dem. Kom man ved en Undersøgelse til en begrundet Erkjendelse af, at Marinens Constructeurer ikke vare deres Op-gave voxne, kunde vi forstaae, om man foreslog at fjerne dem for at faae bedre Kræfter i deres Sted; fandt man Controlen med Arbeidernes Udførelse mangelfuld, vilde det være rimeligt at foreslaae den forbedret; men at Nogen et Øieblik kan troe, at der opnaaes større Sikkerhed for at faae gode Skibe, naar de samme Kræfter som nu vedblive at construere dem og at controlere deres Bygning, alene derved, at de bygges paa et andet Sted, — er os fuldstændig uforstaaeligt.

Heelt at nedlægge Orlogsværftet er forøvrigt saa umuligt og praktisk saa uigjennemførligt, saalænge et Søværn skal bestaae, at vi ville være saa høflige mod Landstingets Udvalgt at troe, at dets Henstilling kun skulde gjælde Nybygningerne. Naar Tid og Omstændigheder gjøre det ønskeligt, er der naturligviis Intet i Veien for at fremme Flaadens Udvikling ved den private Industries Hjælp; men at henvise sig selv til den alene og afskære sig fra at kunne bygge paa Orlogsværftet vil baade fra et sømilitært og fra et økonomisk Synspunct være ufornuftigt; og, vilde man gaae videre endnu og, som Udvalget har antydnet, knytte Nybygningen til et enkelt Etablissement, der endnu kun er i Vorden, og lade

det købe sine Erfaringer paa Krigsskibbygningens Omraade paa vort Søværns Bekostning, vilde man handle i høieste Grad ubetænksomt.

Vi nære derfor heller ingen Frygt for, at den udkastede Tanke, som Marineministeren strax med overbevisende Styrke udtalte sig imod, skal vinde Tilslutning, thi den vil ikke kunne bestaae nogen moden Prøvelse; men det er ligefuldt beklageligt, at den er kommen frem, og det viser, at den rette Interesse for Søværnet og den rette Sands for dets Tarv fattes, hvad der muligt hænger sammen med den Tvivl, der er tilstede hos Nogle, om Søværnet ogsaa i Fremtiden kan faae en virkelig Betydning for vort Forsvar.

Den Aand, som besjælede Nationen for fem Aar siden, og som fødte Beslutningen om at reise et saa stærkt og godt Værn, som Landets Evner og Kræfter tillode, er ikke mere saa levende. Mismod og Mishaab have suget Næring af de sidste Aars Begivenheder; den lange, forgjæves Venten paa Opfyldelsen af Fædrelandets Livshaab har slappet Folkets aandelige Kraft; de materielle Interesser ere traadte foran de politiske, og Kornprisernes Stigen eller Dalen og Børsapirernes Coursforandringer sætter Hjerterne i stærkere Bevægelse end Valgene i Slesvig eller en Debat om Hær eller Flaade. Virkningen af denne Stemning, der er voxet med Aarene, og som har gjort, at selv de varmeste kun ere lunkne overfor Forsvarsvæsenets Krav, har Hæren kun følt paa et enkelt Punct, fordi Loven bandt Repræsentationen; men Søværnet, hvis Organisationslov ikke gav bestemte, accepterede Vexler paa Statskassen, har følt den ved hver Bevilling, der er bleven forhandlet; og, idet Søværnet derved er blevet svagere, end det skulde være, samtidigt med at vor mægtige Nabo har udviklet sine maritime Stridskræfter stærkt, saa at vi nu ikke blot ere underlegne tillands, men ogsaa tilvands, er Troen paa Forsvaret i Almindelighed og Flaaden i Særdeleshed bleven svag hos Mange.

Men trods Fortiden og de Skuffelser, den har bragt, trods de ildevarslende Raab, der begynde at hæve sig om Umuligheden af, at vi kunne forsvare os, vende vi os dog freidigt til det nye Aar med den Fordring, som Marinen forgjæves har rettet til de foregaaende: gjør Noget for Søværnet; sørg for, at det bliver sat i Stand til at kunne løse sin Opgave! Thi det nye Aar gjemmer en Mulighed i sig — Revisionen af Lovene, der ordne Forsvarsvæsenet. Det maa bringe en fornyet Overveieelse af Landets Stilling og Forsvarets Betydning og en ny Forhandling derom, og, saa vist som man ikke vil nøies med at dysse Sindene til Ro ved et tilsyneladende stort, men i Virkeligheden tankeløst Offer af Penge, men vil tage sine Beslutninger i Kraft af en bestemt Villie til at værne om vor Frihed og Selvstændighed efter bedste Evne, — saa vist vil ogsaa Søværnet gaae stærkere ud af disse Forhandlinger.

Marinen maa imidlertid ikke glemme, at, skal det nye Aar hjælpe den til Opfyldelsen af dens berettigede Forventninger, maa den selv hjælpe til. Det nytter ikke, at man vil indbilde sig selv, at ikkun Regjering og Rigsdag bære Ansvar for, hvad der udrettes eller ikke udrettes for Søværnet; thi Enhver, som hører det til, har sin Deel i Ansvar, fordi han har en Pligt imod det, som ikke indskrænker sig til at udføre det Arbeide, der paalægges ham, men som omfatter en Selvvirksomhed. — Den Gjerning, Aaret kræver af Marinen, er, at den er sit Kald tro og arbeider paa at udbrede Troen paa dets Betydning i hele Folket, at den hævder et kraftigt Søværns Nødvendighed for Fædrelandets Bestaaen, fremdrager og belyser de Mangler, der nu klæbe ved det, og paaviser Midler til at afhjælpe dem, og i denne Gjerning maa Enhver i sin Kreds og efter sin Evne arbeide.

Det nye Aar har heist sit Flag, men ved Siden vaier Signalet "The year expects, that every man will do his duty".

Skibbyggeriet paa Regjerings- og private Værfter.

Af O. I.

Uden Søfolk, Penge og privat Industri kan der ingen kraftig Orlogsmarine existere i vore Dage. De to første Factorer have altid indtaget den første Plads, og, have Orlogsmarinerne i forrige Tider i væsentlig Grad kunnet undvære den tredie Factor, saa har Dampen og Jernet i Forbindelse med den nyere Tids Associationsaand, hvis mægtige Resultater spores hele Verden over gjen-nem de mest storartede Foretagender, stillet denne tredie Factor jævnsides de to første, saa at det ikke længer falder noget Menneske ind at underkjende den private Industries Uundværlighed for Orlogsmarinerne.

Tiderne have hurtigt forandret sig fra dengang, da Trælinieskibet paa omtrent 2000 Tons var den mægtigste Maskine, der flød paa Søen. Den Tid er endog ikke fjern, da et Handelsskib paa 1000 Tons var et meget svært Skib, og mindre end en Menneskealder har været tilstrækkelig til at bedække Havene med Handelsskibe paa 3—4000 Tons. Regjeringen i England er ikke længer det største Skibbyggerfirma; thi den private Industri, der har frem-bragt »Great Eastern» paa 22,000 Tons og de kolossale Paketter, maatte for at tilfredsstille Handelsmarinens Krav indrette sig paa en saa stor Fod, at Bygningen af af en Pandserfregat ikke var noget Overordentligt. Det er Dampen, Jernet og Pengene, der have skabt de nye Forhold; thi hvilket privat Firma kunde i forrige Tider,

da Handelsmarinen fordrede saa forholdsmæssigt Lidet, have indladt sig paa at bygge Datidens største Træskibe? Dertil fordredes der Dokker, Kraner, Værksteder og saa utallige storartede Indretninger, at Staten alene kunde præstere det Nødvendige, og, for ikke at glemme det Vigtigste, fordredes der tillige de uhyre Træbeholdninger af svære Dimensioner, der aareviis maatte ligge og tørres for at blive brugbare. »Linieskibs«- Touge, Ankere o. s. v. havde kun Regjeringen Brug for, saadanne Artikler gik ikke i Handelen: Staten blev ganske naturligt den største Fabricant, og man har slaaende Exempler paa, hvor dyrt det kunde blive, naar England — med hvis Forhold vi særlig ville beskæftige os — i Træskibenes Tid forsøgte paa at henvende sig til Private. Vi ville kun erindre om et eneste af disse Exempler uden at opholde os nærmere ved det, da det er for bekjendt dertil. Det engelske Admiralitet saae sig nemlig under de store napoleonske Krige tvunget til at lade fyrretyve mindre 74-kanonsskibe bygge Landet over, og saa ringe var dengang den engelske private Skibbygningsindustries Evne til at præstere Linieskibe, at disse fyrretyve Skibe, der kun omtales under det betegnende Navn: »the forty thieves«, næsten alle raadnede op i utrolig kort Tid, da de vare byggede af for frisk Tømmer.

Hjuldampskibsperioden kom. Handelsmarinen greb, som naturligt var, den nye Fremtoning med langt større Begjerlighed end Orlogsmarinen, for hvilken Hjulskibet var af mindre Betydning. Den store Gavn, Handel og Omsætning kunde høste af den nye Opfindelse, fremkaldte af sig selv den betydningsfulde Maskinfabrication, og igjennem denne blev den private Industri begavet med mægtige Midler til at udføre kæmpemæssige Arbejder, hvorved den private Industri udviklede sig til saa at sige udelukkende at blive den engelske Orlogsmarines Maskinfabricant. For en Industri, der fremstillede de største Maskindele, var det nu den letteste Sag af Verden at

levere f. Ex. det sværeste Lineskihsanker, hvilket tidligere gjaldt for et stort Stykke Arbeide, som private Folk nødigt gav sig af med, og, jo mere Jernet vandt Indpas i Skibbyggeriet, jo mere steg selvfølgelig Fabricanternes Betydning. De store engelske Jernskibbyggerværksteder bleve saaledes, hvad de nu ere: Etablissementer, der ikke vige tilbage for nogensomhelst Bestilling fra Orlogsmarine n.

Af hvor stor Betydning den private Industri kan være for Staten under overordentlige Forhold, sees paa den klareste Maade af den store nordamerikanske Krig*); men, da det kun er de engelske Forhold, vi her beskæftige os med, ville vi blot af den sidste europæiske Krig, England har været indviklet i — Krigen mellem Rusland og Vestmagterne — nævne Følgende uden derfor at drøfte Spørgsmaalet, om det overhovedet havde været muligt at føre denne Krig, saaledes som den blev ført, om ikke netop Krigsskibene og de private Dampskibe havde gjort det muligt at rette Hovedangrebet mod Krim. Vi ville nemlig her kun omtale, hvad store private Firmaer saae sig istand til i Vinteren 1855—56 at levere til Admiralitetet, og disse Firmaer have sandelig ikke siden den Tid ligget paa den lade Side.

Kronstadt kunde man som bekjendt ikke komme tillivs med de store Skibe; Regjeringen besluttede derfor at prøve sin Lykke med en Masse Kanonbaade paa 212 til 800 Tons og henvendte sig desangaaende til den private Industri. Hr. Laird i Birkenhead modtog den 25de October 1855 Tegningerne af Regjeringen, og den 11te November løb den første Kanonbaad for

*) Den amerikanske Marinebestyrelses Bestræbelser gaae i en mærkværdig Grad i Retning af Udvidelse af Regjeringsværfterne; thi, hvor stor Gavn det nationale Forsvar end havde af den private Industri, saa stod dog dennes Præstationer langt under, hvad Regjeringen maa forlange.

fulde Seil ind til Portsmouth! Om det var en af de større eller kun en mindre Kanonbaad, omtaler vor Kilde ikke, men det var da i al Fald et Skib paa over to hundrede Tons. Ovenpaa denne Prøve undertegnede Laird en Contract med Regjeringen, ifølge hvilken han blev bemyndiget til at levere saamange Kanonbaade, han kunde faae færdige, indtil Contracten blev opsagt; Dag og Nat blev der arbeidet med en saadan Kraft, at dette ene Firma, da Contracten blev opsagt, leverede een Kanonbaad daglig! I Løbet af fem Vintermaaneder blev der paa denne Maade bygget to hundrede Kanonbaade og et hundrede Bombardeerskibe. Dette med Lensyn til Skibene. For Maskinernes Vedkommende var Resultatet ikke mindre storartet. I December 1855 blev der med Penn & Søn sluttet Contract om inden 1ste April 1856 at levere 80 Maskiner à 60 H. K. Contracten blev holdt; den 1ste April vare Maskinerne ikke alene afleverede, men opstillede ombord. Pariserfreden forhindrede imidlertid Brugen af disse Kanonbaade, der, byggede af for frisk Tømmer, altfor hurtigt raadnede op.

Jernskibene bleve indførte i Handelsmarinen førend i Orlogsmarinen, og den mere almindelige Brug af Jern som Skibbygningsmateriale istedenfor Træ gav i væsentlig Grad det private Skibbyggeri et Stød fremad. Det er imidlertid ikke disse Liniers Bestemmelse at tale om Jern contra Træ, hvorfor vi blot indskrænke os til at sige, at uden Jernets almindelige Anvendelse vilde det have været umuligt at bygge Nutidens store, hurtige Skruepaketter; Skruen vilde have rystet saadanne Træskibe i Forbindingen agter, saa at de snart vilde have været utjenstedygtige, og det vilde vel ligefrem have været en Umulighed at fremstille et Uhyre som »Great Eastern» af Træ. Et Jernskib er som sammensat af et eneste Stykke Jern, medens et stort Træskib aldrig kan forbindes saaledes, at man jo ikke mærker, at det er

sammensat af tusinde og atter tusinde Stumper og Stykker. Skjøndt den engelske Marine eiede enkelte Jernskibe, traadte dog Jernskibbyggeriet først for Alvor i Orlogsmarinens Tjeneste ved Panderskibenes Indførelse, og vi ville derfor i det Følgende begrænde os til den private Industries Stilling lige overfor disse Skibe. Da Panderskibene begyndte at blive almindelige, havde de private Jernskibbyggere atter et Forspring for Orlogsværfterne, hvis Hovedvirksomhed lige indtil for en 10—12 Aar tilbage bestod i Træskibbyggeriet, medens Folk som Laird, Napier, Samuda o. fl. havde fuldt organiserede Jernskibbyggerværksteder, da Handelsmarinens Krav som tidligere omtalt var gaaet i den Retning. Orlogsmarinen kunde imidlertid ikke udelukkende være afhængig af Fabricanterne; Chathams Orlogsværft blev indrettet til at bygge svære Jernskibe; «Achilles» blev den første paa Regjeringsværft byggede Jernpanserfregat; men, da England i det Hele taget var agterudseilet af Frankrig i Panderskibe, maatte man selvfølgelig gjøre betydelige Bestillinger, og af elleve Jernpanderskibe, der byggedes omtrent samtidigt, byggede Regjeringen kun «Achilles»; den private Industri overtog de ti andre. Frankrigs Pandserflaade blev, som man maaskee erindrer, dengang brugt som Bussemand; naar Regjeringen, og ikke mindst Lord Palmerston, blot yttrede et Ord om, at man paa den anden Side af Canalen var i Forhaanden, gjorde John Bull med største Beredvillighed de betydeligste Offre; man var glad ved at faae Skibe fra de private Firmaer, og, hvem der ikke klagede, det var de store Jernskibbyggerfirmaer, hvis Chefer sade i Underhuset.

For den almindelige Oversigts Skyld skulle vi, inden vi gaae videre, give en Liste over alle de engelske Panderskibe i 1871, baade de færdige og dem, der staae under Bygning, og ved hvert enkelt Skib blot tilføie et O eller P, eftersom Skibet er bygget af Orlogsværfter eller af Private. For Kortheds Skyld udelade vi mere

detaillerede Beskrivelser. De foran Skibenes Navne staaende romerske Tal betegne Admiralitetets nye Classeinddeling af Skibene efter deres relative Styrke, og for den mere usagkyndige Læser har denne Inddeling den yderligere Fordeel, at Skibene først i Rækken, saa nogenlunde som de kraftigste Skibe, ere de senestbyggede.

Bredsideskibe.		
I.	{ Hercules O. Sultan O.	V. { Warrior P. Black Prince P. Defence P. Resistance P.
II.	{ Audacious P. Invincible P. Vanguard P. Iron Duke O. Swiftsure P. Triumph P.	VI. { Pallas O. Favourite O. Enterprise O. Research O.
		VII. { Viper P. Vixen P. Waterwitch P.
III.	{ Bellerophon O. Lord Clyde O. Lord Warden O. Minotaur P. Agincourt P. Northumberland P. Royal Alfred O. Penelope O. Repulse O.	Taarnskibe.
		I. { Devastation O. Thunderer O.
		II. Monarch O.
		III. Glatton O.
		IV. { Hotspur P. Rupert O.
		V. { Royal Sovereign O. Prince Albert P.
IV.	{ Achilles P. Royal Oak O. Prince Consort O. Caledonia O. Ocean O. Vallant P. Hector P. Zealous O.	VI. { Wyvern P. (oprindelig) Scorpion P. (tyrkiske.)
		Nyeste Skibe. { Fury O. Hecate O. Cyclope O. Gorgon P. Hydra P.

Alle disse Skibes Værdi er saa omtrent tolv Millioner Pund Sterling. Nogle Talstørrelser ville vise, for hvor stor en Sum der indtil 1869 incl. er bygget paa de private Værfter:

1860—61	for	582,000	£	|	1865—66	for	120,000	£
1861—63	-	966,000	-	|	1866—67	-	Intet.	
1863—64	-	630,000	-	|	1867—68	-	385,000	-
1864—65	-	668,000	-	|	1868—69	-	680,000	-

Af Udgifterne 1868—69 bærer »Captain« en stor Deel.

Spørger man nu, hvad Skibene egentlig talt have kostet, kommer man ind paa et overordentlig vanskeligt Spørgsmaal, thi de private Firmaer bygge kun Skibene, hvorimod Regjeringen paa samme Tid er Skibbygger og Skibseier, og at drage en skarp Grændse mellem de samtidige Udgifter, som denne Dobbeltstilling medfører, er saa at sige umuligt. Kommer dertil, at de private Firmaer med Haanden paa Hjertet ofte forsikre høit og lydeligt, at de saa langt fra at have tjent paa det eller det Skib have sat til paa det, og at Skibe afleverede fra de private Værfter særdeles ofte fordre betydelige Udgifter fra Orlogsværfternes Side, inden de ere klare til Brug, vil man see, at et Skibs virkelige Værdi er meget vanskelig at komme efter. Et andet Forhold, som ikke kan lades ude af Betragtning, ligger i den Omstændighed, at de første Jernpanderskibe, som bleve byggede af Regjeringen, bleve byggede elter Dagløn; det var noget aldeles Nyt, man paatog sig, Erfaringen manglede, inden man kunde give Accordarbeide, og, hvad Forskjel der er mellem Arbeide efter Accord og efter Dagløn, sees paa en slaaende Maade, naar man sammenligner Bekostningen af Fregatten »Bellerophon« og »Hercules«, af hvilke den første byggedes efter Dagløn og den sidste efter Accord.

	•Bellerophon. • Dagløn.	•Hercules. • Accord.
Antal Tons af forbrugt Materiale	1,716 Tons	2,767 Tons
Arbeidet har kostet i Alt	24,196 £	30,899 £
do. do. pr. Tons	14 £ 2 sh.	11 £ 3sh. 6 d.
Antal Tons af Materiale, der ugentlig er forbrugt, siden Skibet sattes paa Stablen	49 Tons	86 Tons
Arbeidsdagens Antal for Arbeidere af alle Professioner	119,520 Dage	137,250 Dage
Middeltallet af Arbeidsdage pr. Tons	69½ Dage	40½ Dage.

Forfølger man Spørgsmaalet videre, giver Mr. Reed Oplysning om, hvor varsom man maa være med at tale om, hvad forskjellige Skibe have kostet; thi de opførte Priser vildlede ofte langt mere, end de veilede. Til Bekostningen i Arbeidsløn og Materiale maa selvfølgelig lægges en bestemt Sum for Værftsudgifter for at komme til et Skibs virkelige Priis. Denne Sum har tidligere været beregnet, Gud veed hvorledes; i Aaret 1865 besluttede Admiralitetet at fordele alle Udgifterne til Værfterne hjemme og i Colonierne paa det udførte Arbeide, hvoraf Følgen blev, at man maatte lægge ikke mindre end $51\frac{3}{4}\%$ til Udgifterne i Materiale og Arbeidsløn. »Achilles» og »Bellerophon», der begge byggedes i Chatham under samme Forhold, kom til at staae overordentlig ulige, da det første Skib blev opført som bygget før og det andet som bygget efter 1865. »Achilles» er som bekjendt et langt større Skib end »Bellerophon», og Prisen i Arbeidsløn og Materiale beløb sig for:

	»Achilles til:	»Bellerophon» til:
	470,330 £	364,327 £
Værftsudgifter .	13,981 -	123,411 -
	<hr/>	<hr/>
I Alt:	484,311 £	487,738 £,

af hvilket Regnestykke fremgaaer, at et Skib, der i Virkeligheden har kostet 106,000 Pund Sterling — 900,000 Daler dansk — mindre end et andet, blev opført med en 3,000 £ større Sum.

Man saaer snart, at de $51\frac{3}{4}\%$ vare et fuldstændigt latterligt Tillæg for et Skib bygget i England, og allerede i 1868 ophørte man hermed. Det er selvfølgelig meget vanskeligt at omgaaes disse Procenter; Mr. Reed, der dog er en Autoritet, mener, at $12\frac{1}{2}\%$ vil være et passende Tillæg, og han udtaler som sin Mening, at der aldeles ikke er noget til Hinder for paa Værfterne i Pembroke og Chatham at bygge ligesaa billige Jernskibe som ved den private Industri.

Afen Liste *), vi have liggende for os over de femten svære Jernpanderskibe, der i 1870 vare eller skulde sættes i Bygning, sees, at Regjeringsværfterne bygge de otte, de private Værfter de syv, og blandt disse figurerer den ulykkelige «Captain», det eneste Skib af alle de femten, der er bygget efter privat Tegning. Summerer man disse Skibes Deplacement i Tons op, falder der omtrent 61,000 Tons paa Regjeringsværfterne og 42,000 Tons paa de private Værfter. Vi anføre blot dette for at vise, hvilket uhyre Opsving Jernskibbyggeriet paa Orlogsværfterne har taget fra den Tid, da der af de omtalte elleve Skibe kun byggedes et eneste af Regjeringen.

En Sag, der ikke er mindre vanskelig end Priis-spørgsmaalet at komme ind i, er Forholdet mellem Qualiteten af det Arbeide, som den private Industri og Orlogsværfterne levere. At Meningerne ere deelte angaaende Qualiteten af den private Industries Arbeide, seer man snart, naar man pløier Parlamentsforhandlingerne igjennem. At den private Industri i England kan levere ypperligt Arbeide, behøver ikke at bevises; England er ikke for Intet Verdens store Værksted, og man maa være af Steen for ikke at være opfyldt af Beundring over de Resultater, der ere naaede. Dog dette udelukker paa ingen Maade, at Regjeringen jo ikke af og til har havt Grund til at være mindre tilfreds med det præsterede Arbeide. Hvergang der imidlertid i Underhuset er kommet blot en Antydning af noget Saadant, er det, som rimeligt er, blevet imødegaaet med Varme baade af Cheferne for de store Firmacr og af deres Venner. De store Fabricanter ere en betydningsfuld Magt i England; med berettiget Stolthed slaae de i deres Forsvarstaler om sig med Yttringer, som: vi, der beskæftige Tusinder af Mennesker, vi, der have Be-

*) See «Tidsskrift for Søvæsen», 6. Bind, 5. Hefte.

stillinger for Millioners Værdi for fremmede Mariner, vi, der leve under en voldsom Concurrence — have vi ikke et Renommé, der mere end noget Andet maa være Borgen for vort Arbeides Godhed! — jo, ganske vist; men man kan dog paa den anden Side heller ikke lade Yttringer af en Autoritet som Marinecontroleuren gaae ind af det ene og ud af det andet Øre, og denne Autoritet har for ikke ret mange Aar tilbage ordret sagt: »I Anledning af det udbredte Sjuskeri er min Mening kun den, at den almindelige Maalestok for Jernskibbyggerarbeide er langt under, hvad Admiralitetet har anseet for nødvendigt, og denne Omstændighed har havt til Følge, at de private Firmaer atter og atter have klaget over, at vi fordre Arbeide, der staaer langt over, hvad der i Almindelighed gaaer i Handelen.»

Med de private Fabricanters Punctlighed har der til sine Tider været Utilfredshed; naa, herom kan der ogsaa siges en Deel baade for og imod. De store Firmaer undskyldte sig med de mange Forandringer, der foretages i Tegningerne, efterat Skibene ere satte paa Stablen; der maa gjøres Overslag, skrives frem og tilbage o. s. v. o. s. v. Arbeidet forsinkes derved, det er tydeligt; men ligesaa tydeligt er det, at Regjeringen ofte stiller sig omtrent paa følgende Standpunct: Forandringerne maae vi have gjorte; vi kunne dog ikke lade et Skib fuldende, der forlods har de og de Mangler, som den almindelige Usikkerhed i Pandserskibbygningen har gjort os det umuligt at forudsee; Fabricanterne, der nu engang have undertegnet Contracterne, sætte os Kniven paa Struben gjennem de Forandringer, vi forlange udførte; det kan dog heller ikke gaae an! Kommer der til de delicate Controlspørgsmaal andre Contract-Vanskeligheder, idet man f. Ex. ikke for Bygningen af et Skib kan opstille saa skarpe Betingelser som for en Maskines Vedkommende, saa fatter man let, at Regjeringen fremfor Alt holder paa sit eget.

Kort sagt, hvor meget der saa er blevet forandret fra den Tid, da Orlogsmarinen næsten kunde undvære den private Industri, og hvor sandt det er, at de store Firmaer under en Krig ville gjøre Vidundere, hvorom man ikke gjør sig nogen Idee, saa bliver den private Industri dog altid et commercielt Foretagende, og det er, kan og maa aldrig Regjerings-skibbyggeriet være.

Hvorledes den engelske Regjering i den allerseneste Tid har opfattet sin Stilling ligeoverfor det private Jernskibbyggeri, faaer man et ret godt Begreb om ved at følge den for ikke længe siden afgaaede Marineminister Childers' Udtalelser angaaende Planen for Nybygningerne. Paa Grund af hyppige Omskiftelser i Ministeriet — Pandserperioden har ikke talt mindre end et halvt Dusin Marineministre — og paa Grund af den Usikkerhed, som Indførelsen af Pandser-skibe overhovedet har fremkaldt overalt med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvad der skal sættes paa Stablen, har det engelske Regjerings-skibbyggeri selvfølgelig været underkastet de største Uregelmæssigheder, som have havt høist skadelige Følger for Flaadens Udvikling baade i kampdygtig og oekonomisk Henseende. Undertiden blev en Mængde Skibe paa engang byggede, saa indtraadte der Standsninger, der havde meget uheldige Arbeiderafskedigelser tilfølge, og efter moden Overveielse udtaler Mr. Childers, at det under almindelige Omstændigheder vil være tilstrækkeligt at forøge Flaaden aarlig med 20,000 Tons. Planen er at bygge 12,000 Tons Pandser-skibe og 8000 Tons upandsrede Skibe, og, med det Maal for Øie at lade de kongelige Værfter bygge saa meget som muligt, skal den private Industri levere de 4000 Tons eller kun $\frac{1}{3}$ af den aarlige, ordinaire Nybygning.

Paa Grund af den engelske Flaades overveiende Betydning for Landets Selvstændighed har Marinen altid i høieste Grad været Gjenstand for den almindelige Interesse. Den Omvæltning, der for Flaadernes Ved-

kommende har fundet Sted, deels som Følge af, at det ældre Materiel med et eneste Slag blev gammeldags, og deels som Følge af, at Marinen ikke længer har kunnet afsondre sig og leve sit eget Liv, har naturligviis i Forbindelse med den omtalte levende Interesse fremkaldt en betydelig Bevægelse i Gemytterne. At være første Admiralitetslord er blevet en næsten ligesaa umulig Stilling som at være Theaterdirecteur paa Kongens Nytorv; det engelske Underhuus har isærdeleshed været et meget vanskeligt Publicum, og af Taler og Smaapiecer om: »naval abuses», »dockyard abuses» o. s. v. har der været en sand Syndflod. Undersøgelsescommissioner ere blevne nedsatte en masse, megen gammel Slendrian er kommen for Dagen, og Pandserperiodens Admiralitetslorder have i rigt Maal maattet undgjælde for deres hensovede Forgængeres Synder. Som Enhver kan begribe, have Værfterne maattet holde svært for; de trængte sandelig ogsaa dertil, thi der var i mange Retninger et Overmaal af Misbrug, Driveri og Sløihed, som ikke kunde gaae længere, og Værfterne vare omtrent det eneste Sted i England, hvor ikke Tid var Penge. Men en Mængde af disse gammeldags Forhold ere efterhaanden blevne underkastede en radical Forandring, ikke mindst gjennem Hr. Childers' Administration, og, naar Værfterne i Deptford og Woolwich ere blevne lukkede 1. October 1870 som Følge af Undersøgelsescommissionens Betænkning og i Overensstemmelse med Regjeringens Anskuelse, ligger deri saa langt fra en Indskrænkning af de engelske Orlogsværfters Omraade, at man netop har foretaget dette Skridt for at concentrere Kræfterne og udvikle de fem tiloversblevne Værfters Evne til at møde de store Krav, som man i mangfoldige Retninger stiller til Marineetablissementer af første Rang og det ikke mindst i Retning af Jernskibbyggeri efter en storartet Maalestok. Der er netop i Anledning af Ophævelsen af de to nævnte Værfter voteret ikke mindre end $1\frac{1}{2}$

Million Pund Sterling til Udviklingen af Portsmouth's og 1½ Million til Udvidelse af Chatham's Orlogsværft!

Det er under Henviisning til Statsrevisionsbetænkningen om vore Nybygninger og til engelske Forhold — da man der er slaaet ind paa den Vei at nedlægge Statsværftet og overgaae til Bygning af Skibe paa private Værfter, hvortil Forholdene netop for Tiden muligen turde frembyde Adgang^(!!) — at man i disse Dage har seet en Henstilling til Marineministeriet om at lade et væsentligt Led i Forsvarets Kjæde gaae over i private Hænder. Skjøndt en Sammenligning mellem danske og engelske Forhold i den omhandlede Retning sikkert forekommer den langt overveiende Deel af Nationen som saa temmelig greben ud af Luften, saa er dog en saadan Sammenligning bleven opstillet, og det paa en Tid, hvor der saa langt fra at være Tendents til at indskrænke Regjeringsværsternes Virksomhed netop i England, og ikke mindst der, er en Tendents i stik modsat Retning. Vi have i det Foregaaende udviklet — og som vi haabe fra saa gode Kilder, det har været muligt at samle i Hast —, hvorledes Jernskibbyggeriet paa de engelske Orlogsværfter gjør kæmpemæssige Fremskridt, hvorledes Regjeringen mere og mere arbejder uafhængigt af den private Jernskibbygningsindustri, hvorledes Orlogsværfterne blive udviklede med en Bekostning af nogle og tyve Millioner Dalere dansk, og dog har man troet at kunne paavise, at man i England gik i Retning af at nedlægge Skibbyggeriet paa Orlogsværfterne! Hvorledes en saadan Slutning har kunnet fremstaae, er det os aldeles umuligt at fatte; thi, at den skulde være et Resultat af en alvorlig og moden Undersøgelse af bestaaende Forhold, er, som man vil have seet, en ligefrem Umulighed, og at den skulde være Resultatet af det meget omtalte Anlæg paa Revshaleøen, der ligger saa nær vort eget Orlogs-

værft uden dog derfor at være landfast med det, maa ansees for en lige saa stor Umulighed.

At de beklagelige Mangler ved vore sidste Nybygninger skulde have spillet en Rolle, kan vel heller ikke være Tilfældet, thi saa havde det dog ligget nærmere først at faae undersøgt, hvor eller hos hvem Ansvarret for Manglerne ligger. Skjøndt det ikke i fjerneste Maade kunde falde os ind at gjøre et Forsøg paa at forsvare de begaaede Feil, saa maa det dog indrømmes, at de ikke blot skulle søges hos Personerne, men nok saa meget fremgaae af selve Forholdenes Natur. Lignende Feil og værre ere begaaede mange Steder, og de ere paa ingen Maade eiendommelige for Orlogsværfterne. Hvis de private Værfters Synderegister, baade for Handelsskibenes og de der byggede Krigsskibes Vedkommende, kunde og skulde underkastes offentlig Undersøgelse og »Revisionens Betænkning«, hvor Meget troer man da ikke at der vel vilde komme frem? Ligger et Handelsdampskib for dybt, naar det løber af, nu vel, saa lader det ikke saa meget, som det skulde, og Firmaet slaaer enten af i Prisen eller viser sig imødekommende ved næste Bestilling; det klares ved Penge, og det kommer Ingen ved. Dog de private Værfter have syndet nok ligeoverfor Orlogsmarinen,*) og lad os derfor blot nævne to Tilfælde,

*) Vor i England byggede Fregat »Danmark« havde et langt Synderegister: Dækkene hængte, dog det forstaae vi os ikke fuldstændigt paa; men hvad en Cylinderbund fellede, og hvor mange Punds Tryk der blev slaaet af, da Fregatten gik ud i Atlanterhavet i Efteraaret 1869, det kan Enhver skaffe sig at vide. Reisningerne vare dog det Værste: at Braser og Bugliner kun strakte til, naar der var brast firkant, det er næsten til at lee af; men det er ikke til at lee af, at t. Ex. alle Skjodbarmshexe maatte smedes nye paa vort Orlogsværft, at Storemærseraa engang daskede ned paa Underraaen ligeover Skorstenen: Dreiereb, Rakke, Toplenter, Alt gik, og, naar Rundholter knækkede, og man løftede paa Stumperne, vare de lette som Flod-

der lige falde os ind: Negtede ikke for to Aars Tid siden »Scorpion»'s Besætning at gaae tilsøes med et saa usødygtigt Skib? forestillede ikke dette Skibs Matroser i al Ærbødighed Admiralen i Queenstown, at »Scorpion»'s Anker lettede de ikke, men gik med Glæde tilsøes i hvilket som helst andet Skib, Dronningen befalede? Var dette Mytteri? »Captain«, den uheldige »Captain«, tegnet og bygget paa et bekjendt privat Værft, ligger paa Havsens Bund med 500 af Englands stolteste og bedste Officerer og Matroser, og, vil man for dette ulyksalige Skibs Vedkommende gjøre noget personligt Ansvar gjældende, hos hvem skal det da søges? »Captain» var, mere end et Skib nogensinde bør være, en Afføding af den offentlige Mening, tusinde og atter tusinde Mennesker bære hver sin lille Brøkdeel af Ansvaret, Tidsaanden har stillet Aarhundreders Erfaring i Skygge for Døgnanskuelser, det er, som om Mennesket i sit Dampovermod vil gjøre Forsynet Herredømmet over Havene stridigt; selv Søfolk, eller idetmindste Folk, der leve af Søen, tale om Sødygtighed med en Letsindighed og en Flothed, der kan faae Haarene til at reise sig paa Hovedet — alvorlige Lærepenge maa Svindleriet betale, det kan ikke være Andet. Lad Orlogsværftet endog have bygget et Par usødygtige og urolige Skibe, det bærer dog ikke alene Skylden for alle Mangler: først og fremmest ere de opstillede Fordringer urimelige, Fortidens Erfaringer mangle, og der kjøbslaaes og pruttes paa den urimeligste Maade om Hovedmomenterne for Skibsconstructionen, — hvem kjender ikke Forhandlingerne om Nr. 56's Bygning? Sikkert er det, at der maa slaaes ind paa en anden Vei; thi, tvinges man af Pengebensyn

helt o. s. v. Den franske »Stærkodder«, det var ogsaa et net Stykke Arbejde! Men tal til »Danmarks« og »Stærkodders« Fabricanter, de gjøre upaatvivleligt Fordring paa — Renommé!

til at stille umulige Fordringer til Constructeuren, vil man ikke kunne vente andet end at faae umulige Skibe.

Enhver, der har en fast Tro paa vort lille Fødelands Uafhængighed, kan kun tiljuble ethvert storartet dansk Foretagende sit Bifald, thi saadanne Producter af den danske Foretagelsesaand minde langt mere end aldrig saamange Forstærkningsbatailloner om, at der er et Danmark til, og gaae disse storartede Foretagender i en Retning, der bringer Fædrelandets Ry langt ud over Havene, saa kan Ingen have mere Gavn og Glæde deraf end Orlogsmarinen, der med utallige synlige og usynlige Baand er og maa være knyttet til Handelsmarinen. Jo mere den private Jernskibbygningsindustri udvikler sig i Landet, jo bedre, thi efter vore smaa Forhold have vi dog faaet de bedste Beviser paa, hvad det er at bygge i Udlandet. Fregatten »Danmark» fik vi ikke, da vi skulde have den, fordi vi førte Krig og tilmed vare Smaaafolk; »la canonnière Farcy» fik vi heller ikke, fordi Andre gave sig til at slaaes. Jo flere Bestillinger danske Firmaer kunne faae af Orlogsmarinen, jo bedre, fortrinligt Arbeide kan her leveres ligesaagodt som andensteds, det har Erfaringen viist, og Controlen er lettere. Fra et militairt Standpunct gjælder det frem for Alt, at jo større den private Jernskibbygningsindustri er, jo større er ogsaa Forsvarsevnen.

Dog Nybygningen af Krigsskibe kan ingen Regjering give fra sig; thi, skulde noget Land synes at være skikket til i Eet og Alt at stole paa den private Industri, saa maa det dog være England, og, som sagt, der arbeides der netop hen i stik modsat Retning. Foruden de talrige Grunde, der i det Foregaaende er anført mod at kaste al sin Lid paa de private Firmaer, ville vi blot her nu tilføie: at Regjeringsværftets første Pligt er at sikkre sig de nødvendige Kræfter i Folk og Maskiner til at udruste og reparere Orlogsmænd, og hvorledes kan det gjøres paa en fyldig Maade uden Nybygninger? Kom

et Par Skibe ind efter Fegting, skulde da Regjeringen stole paa den private Industri og vente paa Overslagene fra et enkelt Firma? Staten maa kunne sikkre sig mod de Vanskeligheder, der opstaae af Kriser, der paavirke Arbeidets Priis og Materialets Tilveiebringelse — et Orlogsværft er et nationalt Værksted i Ordets strengeste Betydning, de strengt nationale Interesser maae staae langt over de commercielle.

Vi kunne ikke slutte bedre end med det Haab, at der aldrig med Hensyn til den danske Marine med Rette maa kunne siges, hvad et anseet engelsk Tidsskrift har sagt om den engelske: »Den ulykkelige Marine har saa længe været vant til at tjene som Kjøphest for de Medlemmer af Parlamentet, der ønske at knytte deres Navn til gjennegrubende Reformer, at man nu betragter Fremkomsten af en ny Idee ikke blot som en Selvfølge, men næsten som en Nødvendighed, naar man vil betegne det forløbne Aar.«

Et Par Bemærkninger til »Lidt om Signalsagen«.

Af Ingeniourpremierlieutenant Sommerfeldt.

Da 7de Hefte af »Tidsskrift for Søvæsen» for nogle Dage siden kom mig ihænde, indsaae jeg strax som Hr. —r —n, da han læste min Artikel i 5te Hefte, at det ikke gik an at lade Hr. —r —n's Indlæg fuldstændig ubesvaret. Da Sagen imidlertid nu gaaer sin rolige Gang, og en forhaabentlig tilfredsstillende Afslutning snart kan imødesees, skal jeg fatte mig i al mulig Korthed.

Tidsskriftets ærede Læsere bedes undskylde, at tilfældige Omstændigheder have bevirket, at jeg først har læst det paagjældende Hefte midt i December Maaned, og at Svaret derfor indløber saa seent.

Hr. —r —n's Artikel kan i det Væsentlige deles i to Dele. Det første Afsnit maa jeg nærmest betragte som en Prøve paa sjelden journalistisk Dygtighed. Den ærede Forfatter udtager af min Artikel nogle Sætninger, hvorfra han saa paa sin Viis udleder nogle høist interessante Anskuelse. For at man ikke skal tage fejl af disse Anskuelse, bringer han dem i den rette Belysning ved Hjælp af nogle originale Sammenligninger og tilintetgjør derpaa med et Par raske og dristige Pennestrøg den pragtfuldt illuminerede Bygning.

Det Omraade, hvorpaa den ærede Forfatter her kæmper, skal jeg ikke indlade mig paa at behandle. Jeg anseer mig ikke, som jeg har bemærket i min første

Artikel, for at være Marine-Fagkyndig, hvad Signaleringen angaaer, og skal endnu mindre gjøre det, naar et saa reent sø-militairt Spørgsmaal som vor Flaades fremtidige Anvendelse behandles.

Da hele Afsnittet iøvrigt ikke vedrører Signaleringen, skal jeg overlade Bedømmelsen af dets Værd og Betydning til andre skjønssomme og sagkyndige Læsere.

Det andet Afsnit angaaer Signaleringen. Den ærede Forfatter begynder da med at fortælle, at de af mig nævnte Apparater — ikke som han udtrykkelig siger foreslaaede Apparater — nemlig en Kugle og Damp-piben allerede anvendes af Marinen. Det er Noget, som aldeles ikke kan bestrides; men jeg maa bestemt benegte, at disse Apparater bruges paa den Maade, som det formeentlig fremgaaer tydeligt nok af min Artikel, at jeg har meent, nemlig til dermed at give Bogstavs signaler. — Kuglen benyttes kun i et Par Stillinger til at angive Skibets Fart, og Damp-piben endog kun til et eneste Taageveirssignal — ikke som Forfatteren skriver til Taagesignaler — nemlig: »Her er et Dampskib.» Fra denne Anvendelse og til den, jeg har tænkt mig, er der ligesaa stor en Forskjel som mellem de rette og krumme Linier, et legende Barn ridser paa et Stykke Papir, og de rette og krumme Linier, der danne Bogstaverne i denne Bog. Hvis den ærede Forfatter havde læst en eneste af de mange Pjecer, der i de sidste Aar i alle mulige Sprog ere skrevne om denne Sag, er jeg næsten overbevist om, at han baade havde kunnet og havde villet spare mig denne Bemærkning. —

Jeg skal iøvrigt endnu lægge til, at et Dampskib, der giver et Signal med sin Damp-pibe, aldeles uafhængigt af dets Betydning, altid tillige giver Signalet »Her er et Dampskib«, ligesom Signalflagene altid tillige give Signalet »Her ere Flag heiste«.

Hvad Hr. — r — n's Bemærkninger om Intervalsystemet angaaer, da synes de at vidne som de foregaaende Be-

mærkninger om et fuldstændigt Ukjendskab til den nyere Signalliteratur. Fra at anvende Lanternefigurer, Skud, Raketter o. L. i 2 Tider og til ved Tidsintervaller mellem synlige eller hørlige Tegn at angive Løbenumrene i Dag-signalordbogen er der et meget stort Spring, saa stort, at de to Metoder ikke let kunne forvexles af en blot nogenlunde kyndig og opmærksom Læser. Det er meget muligt, at den første Anvendelse af Intervalsignaler er forældet, der er, som en æret Forfatter i Tidsskriftets 3die Hefte har paapeget, flere Ting, der ere forældede i vor Flaades Signalsystemer; men det rene Interval-system er en Deel yngre og forsvares meget af Folk, der have baade studeret og øvet Signalering under saa godt som alle Forhold, f. Ex. den nordamerikanske Oberst Myer og den norske Generalstabs capitain Ræder.

Ovenstaaende turde være nok til at belyse den ærede Forfatters Kjendskab til den Sag, han angriber. Jeg skal nu gaae over til at betragte hans Anskuelse om Signaleringens Anvendelighed og hans Forslag til og Forsvar for andre Signaleringsmaader.

Den ærede Forfatter nærer da først den Anskuelse, at det saa godt som kun er Hæren, der trænger til at signalere til Flaaden, medens der saa godt som ikke er Anledning til den omvendte Operation. Det er en Uegennyttighed, den ærede Forfatter her viser, som man ikke skulde vente; men, da den synes at hidrøre fra en noget indsnevret Synskreds, saa behøver man ikke at være ham Tak skyldig derfor. Naar man vil overveie Sagen, vil man let see, at der ikke er saa faa Tilfælde, hvor en i Land kæmpende Afdeling kan give et ogsaa engageret Skib værdifulde Meddelelser, enten kun sigtende til Fartøiets egen Sikkerhed, eller ogsaa sigtende til at give dette Leilighed til at anvende sine Kampmidler paa en bedre Maade.

At iøvrigt Flaaden selv indenfor sit eget Omraade har Brug for et let anvendeligt og improvisabelt Signal-

system, synes den ærede Forfatter ikke at tænke sig. At mange Ordre og at al Proviantering udgaar fra Land, og at der her hyppigt er Leilighed til at spare megen Tid, hvis man havde andet Forbindelsesmiddel end Baad, er indlysende. Jeg har hørt flere af d'Hrr. Søoficerer fremhæve det Ønskelige i, at man havde et let anvendeligt Correspondancemiddel, saaledes at man, naar man f. Ex. havde Baad iland efter en eller anden Ting, ikke skulde være nødsaget til at sende nok en Baad ind efter en anden Ting, som man tilfældigviis havde glemt at beordre den første Baad at medtage. Det forekommer mig, at det nævnte Tilfælde let kan indtræffe, og at det saare let kan udvides til, at et 2—3000 Alen fra Kysten liggende Fartøi først forespørger en Landpost, om det kan nytte at sende Baad ind efter en eller anden Ting, førend det sender den. At der i det Hele taget, naar Correspondancemidlet først kommer, vil være rig Leilighed til at anvende det, er der neppe Nogen, der vil betvivle. Og, naar det dog i det Hele taget maa ansees for nødvendigt at etablere Forbindelsesmidler mellem Hær og Flaade, saa maa man ligesaa godt strax forberede sig paa store Krav til Meddelelsesmidlets Fuldkommenhed, da dette, naar de nyere Metoder betragtes, ikke fordrer mere Tid til Indøvelse end et mindre fuldkomment System.

Den ærede Forfatter mener fremdeles, at, skal man have »en fyldig og paa samme Tid hurtig Signaleringsmaade, maa det nødvendigviis være et Flagsystem«. — Den ærede Forfatter, der ikke er ganske paa det Rene med, hvad der er System, og hvad der er Apparater, mener ikke her et Flagsystem, men et Ordbogssystem; thi Hærens System, hvortil der ogsaa benyttes Flag, vil dog ikke efter hans Terminologi kunne kaldes for et Flagsystem. Saavidt mig bekjendt har jeg ingensteds auktet over et Ordbogssystems Langsomhed, tværtimod har jeg altid, ogsaa i mit Indlæg i 5te Hefte, fremhævet,

at et Ordbogssystem i mange Retninger var fordelagtigt, og det har da navnlig været Hurtigheden, jeg har havt for Øie; men jeg skal være ligesaa beredt til at indrømme, at min Hovedtanke med et Ordbogssystem er, at jo fyldigere Systemet skal være, jo fyldigere maa ogsaa det vigtigste Apparat, Ordbogen, være.

Vor Marines Signalbøger ere, som den ærede Forfatter vel veed, særdeles fyldige; men Ordbogen er dog ikke stor nok; naar det kniber, maa man telegraphere o: stave sig frem. Nei Ordbogssignaleringen kan selvfølgelig ikke være saa fyldig som Stavesignaleringen, kun denne sidste kan slaae til under alle saavel forudseete som uforudseete Tilfælde.

Det Naturlige, naar man nu skulde danne et Signalsystem, vil upaatvivlelig være at vælge et Bogstav- eller Stavesystem og dernæst ved Hjælp af dette at danne sig en Ordbog for de Ordre, der fordrer særlig Hurtighed — Ordbogen kan da indskrænkes ganske overordentlig, idet man, hvad Øieblik man vil, kan supplere den; den traditionelle Fremgangsmaade gaaer omvendt frem, den begynder med det Særlige og gaaer derpaa over til det Almindelige. Den af Hr. —r —n foreslaaede Fremgangsmaade at danne et nyt System med ny Ordbog for hvert nyt Omraade er aldeles primitiv, den vilde efterhaanden skabe en Samling af Lommeordbøger, der i Bibliothekerne kunde danne passende Sidestykker til de bekjendte reolfyldende tyske «Taschenwörterbücher».

Med Hensyn til, hvad Forfatteren siger om Semaforer, maa jeg antage, at han har overseet min Bemærkning om denne Sag. Her skal jeg kun anføre, at Opstilling af Semaforer med tilhørende Telegrapher, hverken er saa hurtig eller billig en Sag, som den ærede Forfatter troer.

At hverken Hr. —r —n eller nogen Anden anseer de Exempler til en kortfattet Ordbog for forsprængte Afdelinger, som han anfører, for lyldestgjørende, er en

Selvfølge; selv for et saa specielt Tilfælde maa den sikkert være en heel Deel større. Jeg er tilbøielig til at troe, at, hvis Hr. —r —n havde kjendt det simple homographiske System, vilde han deri have fundet langt simplere og lettere Midler til at signalere sine Tal med.

Hvad den Bemærkning angaaer, at det er meget tilgiveligt, om Hukommelsen slaaer feil, naar det kniber, skal jeg i Parenthes bemærke, at man pleier at ansee dette for utilgiveligt hos en Befalingsmand; men, gaaer man ind paa, at dette Tilfælde kan indtræde, saa er det vist særdeles farligt at give Manden et Stykke beskrevet Papir ihænde; nei, taber en Mand Hovedet, saaledes at han glemmer sin ABC, saa er det sikkert bedst, at han ogsaa taber sin Lommeordbog, saa leder han da i hvert Fald ikke sine søfarende Kammerater i Fare.

Det hele Forhold, Hr. —r —n især har havt for Øie ved Ordbogsdannelsen, er vist af den Beskaffenhed, at man sidst af Alt skal være betænkt paa at danne en Ordbog for det; den rette Ordning af Forholdet er og bliver dog en Conduitesag, og Hæren kan sikkert rolig overlade dette til vore Marineofficerers egen praktiske Sands.

Den berørte Forvexling af Systemer og Apparater skjuler formodentlig ogsaa for den ærede Forfatter, at vor Marine for Tiden anvender en halv Snees forskellige Signalsystemer hver med sin Ordbog. Jeg føler mig imidlertid overbeviist om, at det er nok at gjøre ham opmærksom herpaa, for at han vil kunne indrømme, at det i det Hele taget vilde være bedre, om der kun var et eneste Ordbogssystem. Kunde man indskrænke sig til een Ordbog, var der da ogsaa en Mulighed for, at man hurtig kunde blive hjemme i den. Lidet ønskeligt forekommer det mig at være at vedblive at udvide Systemernes Antal blot for at holde paa en bestemt Art traditionelle Apparater; bedre er det utvivlsomt, naar en Udvidelse foreligger, da enten at indordne

det nye i de allerede adopterede Systemer, eller, naar man maatte komme til den Anerkjendelse, at et heelt nyt System var at foretrække, da at faae saa mange af de gamle Systemer som muligt indordnede efter det nyes Princip.

Man bør aldrig tabe af Sigte, at Systemet — navnlig Ordbogssystemets egentlig bestemmende Deel, Ordbogen — er det Uforanderlige; Apparaterne ere vel vigtige, men i deres Forhold til Systemet ere de dog Biting og kunne forandres i Løbet af et Par Minuter, uden at Systemet derved i mindste Maade forrykkes. — At de nyere Systemer ogsaa let kunne forandres, har ikke saa stor Betydning, da det altid er et farligt Experiment at gjøre, naar man ikke har et meget øvet Signalpersonel. — Med Hensyn til de 5 resumerende Bemærkninger har jeg forhaabentlig besvaret Pct. 1, 4 og 5 tilstrækkeligt. Med Hensyn til Pct. 2 er der heller ikke meget at tilføie; at Forfatteren troer, at jeg har angrebet Ordbogens Fortræffelighed, beroer paa den ovenfor omtalte Misforstaaelse af System og Apparat. Hvad Pct. 3 angaaer, skal jeg kun bemærke, at den ærede Forfatter neppe veed, med hvilken Iver enhver Hær nødvendigviis maa arbeide paa at reducere sit Train til det mindst mulige. Skulde en Forøgelse finde Sted, maatte der være noget Betydeligt at vinde, vistnok mere, end der svarer til den betydelige Trainforøgelse, som den ærede Forfatter ønsker.

Nærværende Indlæg er kun fremkommet for at belyse Hr. —r —n's Anskuelse; thi hvor meget jeg end, da jeg skrev den første Artikel i 5te Hefte, dengang kunde have ønsket at inklade mig paa en mere detailleret Discussion af Sagen, saa maa jeg dog nu foreløbig paa Grund af min særlige Stilling dertil, ansee det for rigtigt ikke at gaae nærmere ind paa Spørgsmaalet.

Et Tillæg til „Reserve-Officers-Institutionen“.

Af Premierlieutenant S. Bojesen.

Det er med megen Paaskjønnelse, at jeg har seet fremkomme et nyt Indlæg i Sagen om Reserve-Officers-Institutionens Omorganisation, nemlig de af Premierlieutenant Hansen i Tidsskriftets 6te Bind fremsatte præciserede Forslag.

Naar disse særlig have tiltalt mig, fordi de i Hovedtrækkene gaae i samme Retning, som jeg havde tilladt mig at antyde, have de samtidig givet mig Anledning til at fremkomme med nogle yderligere Bemærkninger, til hvilke jeg uden videre Indledning skal gaae over.

Angaaende de specificerede Øvelser med tilhørende Tider staaer der saaledes opført:

1) Til forberedende Øvelser og militair Anstand 70 Timer. — Dette Tal troer jeg, ifølge min Erfaring, at være anslaaet meget for høit, idet omtrent Halvdelen af denne Tid vil være tilstrækkelig; ja, selv om man herunder vilde indbefatte gymnastiske Øvelser, der altid virke velgjørende og derfor burde anføres paa Planen for Skolen, vilde dog endnu 20 à 30 Timer kunne spares herpaa til anden Brug, saaledes som jeg i det Følgende efterhaanden skal tillade mig at antyde.

2) Til Kanonexercice staaer beregnet 210 Timer. — Dette Tal er saa rigeligt, at deri meget vel kan indbefattes den theoretiske Underviisning i Artilleri, der nærmest maa gaae ud paa en kortfattet

Forklaring af Materiellet og dets Anvendelse, samt Forklaringen og Brugen af Skydetabellerne, hvilket Alt ligeledes burde nævnes i Skoleplanen.

3) Til Commando-Skole er anført 20 Timer. — Det maa dog herved præciseres, at der til Commando-Skolen i egentlig Forstand neppe bør beregnes mere end 5 à 6 Timer, men at forholdsviis lang Tid vil medgaae til Commando-Skolen i udvidet Forstand, hvorved jeg forstaaer ikke alene Øvelsen i at intonere Commandoerne rigtigt, men samtidigt at vænne Eleverne til at see Feilene hos dem, de commandere, og rette dem, ligesom i det Hele at kunne optræde som Lærere. Dette er en særdeles vigtig Øvelse, der maa begyndes snarest muligt tropviis for senere at give Eleverne det rette Overblik over en større Afdeling — i dette Tilfælde dem Alle — og, da det er ønskeligt, at hver Elev har commanderet Alt idetmindste 2 Gange igjennem (een Gang paa Tælling og een uden Tælling), vil man indsee, at hertil fordres saa megen Tid med Rettelser, Betænkninger o. desl., at de 20 Timer ikke ville være tilstrækkelige for at naae dette Maal, men at dertil snarere vil udfordres det dobbelte Antal Timer.

4) Til Hugning og Fegtning er opført 40 Timer. — I Tilfælde af at Fegtning i det Hele taget skal læres Eleverne, maae Requisite hertil anskaffes paa Værftet og Gymnastik-Lærerne beordres til at assistere, da vore Underofficerer ikke længere lære Fegtning; men jeg er overbeviist om, at denne Øvelse uden Tab kan heelt udelades, og at man istedenfor kan sætte: Bajonettefegtning og Brugen af Haandpiggen; thi, saalænge disse Vaaben ere reglementerede i Søetaten, forekommer det mig, at Officerer ikke skulle være uvidende i Brugen af dem.

5) Til at gennemgaae »Instrux for Skibstjenesten» er anført 20 Timer. — Herunder burde da indbefattes visse nærmere angivne §§ af Krigs-Artiklerne,

samt hvilke Hovedparagrafer af Instructioner og Reglementer det kan ansees nødvendigt at kjende foreløbigen; thi, naar det skal være overladt til forskjellige Officerer hvert Aar at gjøre Uddrag af disse til Underviisningen, ville disse Uddrag sikkert blive endeel forskjellige. «Instructioner og Reglementer» kunne ikke fordres gennemgaaende lærte i nævnte Tid — det Fornødne i denne Retning kan først bibringes Eleverne samtidigt med den foreslaaede videre Uddannelse ombord.

6) Til Rapportstil er anført 6 Timer. — Det vilde være ønskeligt, seet hen til hvad almindeligen præsteres i denne Retning, at flere Timer bleve anvendte hertil, om ikke paa anden Maade, saa ved jævnlige Bjemmearbeide.

7) Til Signalering staaer anslaaet 40 Timer, ligesom ogsaa denne Green af deres Uddannelse senere gjentagende omtales. — Dette kan ikke andet end tiltale mig særdeles, da jeg deri seer en Støtte for det Haab engang at kunne faae en altfor længe savnet Signal-Skole for Søværnet.

8) Til Examinationsdage m. m. er ansat 36 Timer, hvad jeg troer snarere at være for lidt end for meget, nærmest i Betragtning af hvad dette m. m. kan indeholde. I hvert Fald vil der udfordres endeel mere Tid til en nogenlunde grundig Examination, end hidtil er anvendt. Thi man har, med den tilstaaede korte Uddannelsesetid, seet sig nødsaget til at ende Examen for alle 20 Elevers Vedkommende i de mange Discipliner paa 1 à 2 Dage, hvad umulig kan give noget klart Blik paa de Enkeltes Capaciteter.

Foruden de alt nævnte ville maaskee nedenauførte Grene af Uddannelsen være naturlige og praktiske at tage med, thi Eleverne have hverken Tid eller Leilighed til paa egen Haand at erhverve sig dem og have derfor hidtil, naar de bleve udnævnte til Reserve-Officerer, staaet temmelig vildfarende og derfor i en for Officerer

baade vanskelig og ubehagelig Stilling; jeg mener da, at man nødvendigvis maa give Eleverne et Overblik over Marinens Cadrer og hele Organisation, endvidere gjøre dem fortrolige med hvad man kalder »militair Tjenestegang«, og endelig maatte saadanne almindelige, Personellet vedrørende, Bestemmelser, der dels gjennem Kundgjørelser, dels tidligere efterhaanden ere meddeelte det faste Officerscorps, uddrages, samles og gives dem i Eie — en Forholdsregel, der, i Forbigaaende bemærket, sikkert ogsaa vilde være de faste Officerer velkommen, da der ogsaa for disse kan være Vanskeligheder nok i denne Henseende.

Ved at give Eleverne en trykt, kortfattet Veiledning i de nævnte Forhold ihænde vilde man ogsaa kunne stille større Fordringer til dem, end naar man kun gennem mundtlige Foredrag i Ny og Næ fremdrager saadanne Bestemmelser, som det tilfældigen findes praktisk eller nødvendigt at gjøre dem bekendte med.

Naar endelig alt Saadant var arrangeret, og man endvidere, istedenfor at commandere 2 Underofficerer til Lærere ved Skolen, vilde commandere mindst 4, saa kunde Skolerne begynde med en Chance for at opnaa den Eensartethed og Betyggelse for Uddannelsen, som nu ikke kan findes. Man vilde i Særdeleshed herved vinde, derom føler jeg mig overbeviist, at give Eleverne en lidt fastere Grund at staae paa, og derved opnaa, at de ogsaa føle sig lidt »fastere i Sadlen« overfor alle de dem ukjendte Forhold, hvori de saa pludselig bringes ind.

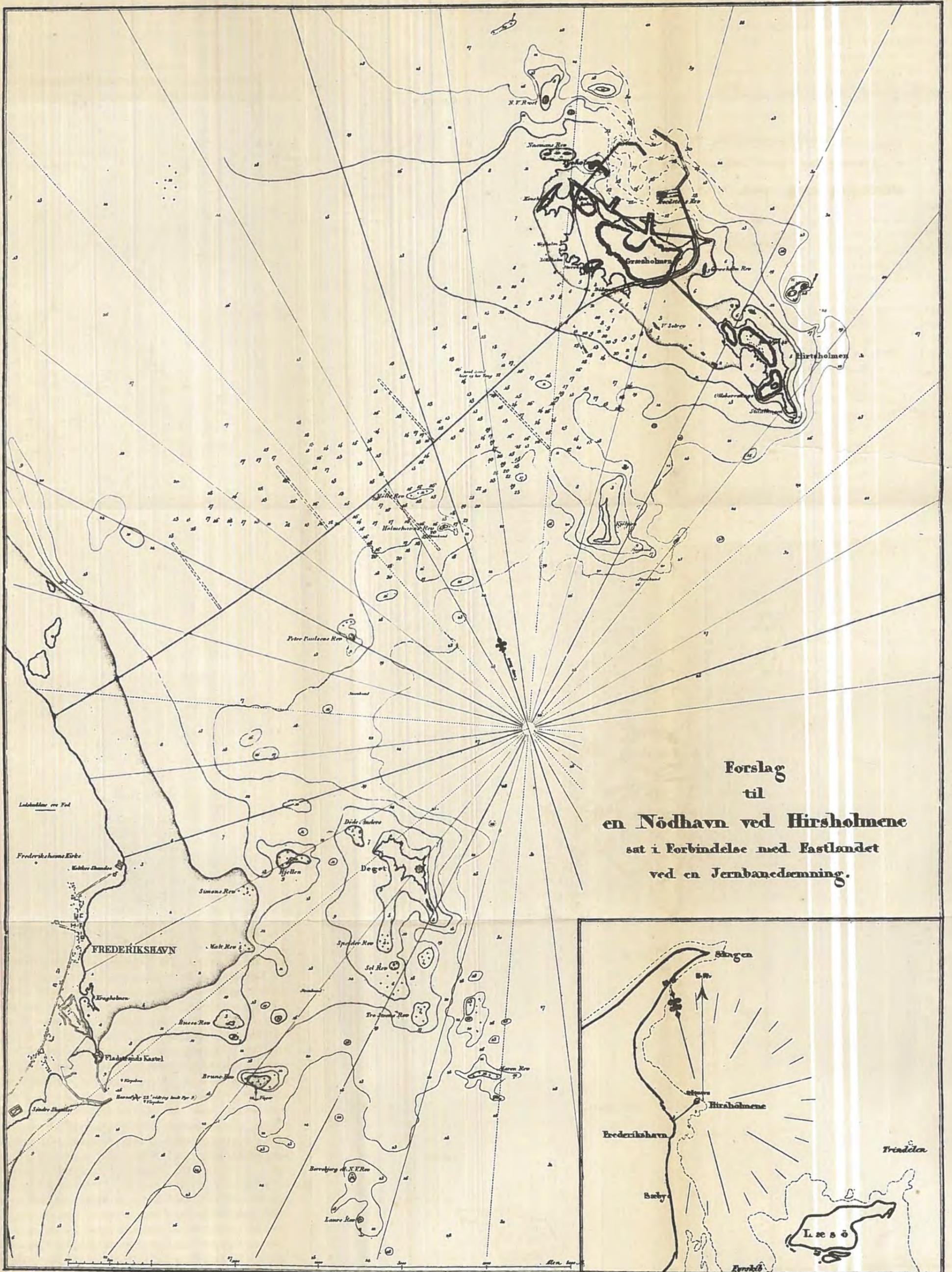
Naar Premierlieut. Hansen (Side 480 2den L. f. n.) siger: »Saasnart de ere, eller naar de have været Medlemmer af Corpsen, maae de naturligviis have fortrinlig Adgang til de i § 23 af Loven for Søværnets Ordning nævnte Embeder«, saa er herved en Plage, som turde være undgaaet Forfatterens Opmærksomhed.

I nævnte § 23 staaer nemlig tilføiet: »under samme Betingelser som hjemsendte Befalingsmænd af Hæren»; men i Hærlovens § 111 staae disse Betingelser præciserede derhen, at der fordres »et Aars god Tjeneste som Officeer» for Erhvervelsen af de omtalte Rettigheder; Følgen heraf vil da være, at vore Reserve-Officerer sandsynligen aldrig ville kunne erhverve dem, hvorimod Second-Lieutenanterne af Hæren, med hvem de nærmest burde være ligestillede, ikke kunne undgaae at erhverve dem ifølge den Bestemmelse, at disse ikke maae indkaldes for kortere Tid end et Aar. I denne Ordning vilde der, synes mig, være en Ubillighed. Det er et Spørgsmaal, der ikke kan afgjøres saa let, som man har antaget.

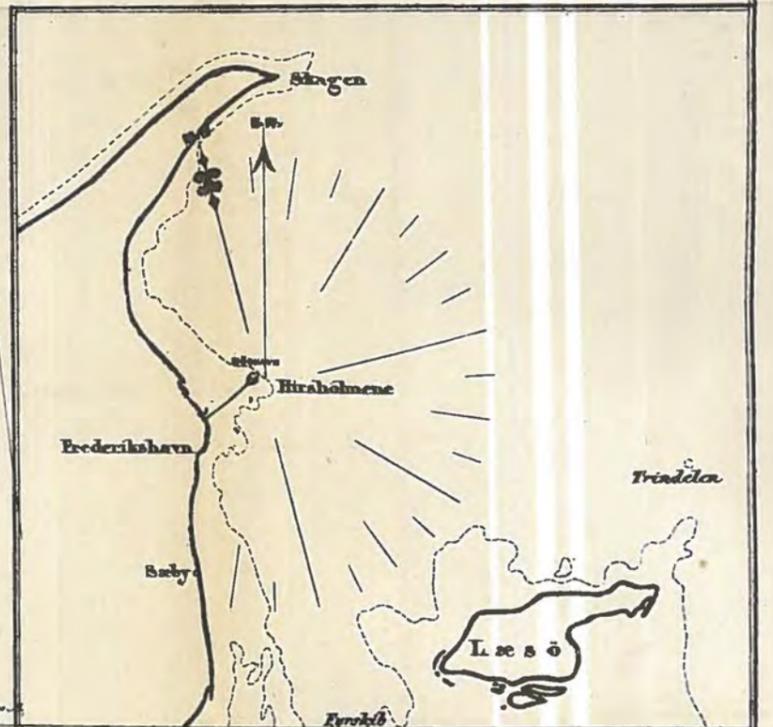
Naar det endelig af Premierlieut. H.'s Slutningsbemærkning (Pag. 481) skulde synes at fremgaae, at det er min »Anskuelse«, ja endog »Paastand«, at det faste Officeerscorps med dets nuværende omhyggelige Uddannelse skulde være overflødigt, saa troer jeg, man vanskeligen ved Gjennemlæsningen af min Artikel skal kunne faae dette Resultat til at fremgaae, hverken directe eller indirecte — tværtimod; naar jeg har seet vor Reserve-Officers-Institution i »saa mørke Farver«, som Forfatteren siger, saa troer jeg samtidig, at jo mørkere man seer den, desto nødvendigere maa den »omhyggelige Uddannelse af vort faste Officeers-Corps« staae for En, — og, har jeg seet Sagen mørk, saa er det, fordi jeg kun har kunnet see den belyst med sit eget Lys, og til at fremstille den i dette for de ærede Læsere, maa man indrømme, at Premierlieut. Hansen har givet et godt Bidrag, om end i indirecte Form.

FREDERIKSHAVNS RED

Opmaalt af Ltnt. A. Meyer 1852.



Forslag
til
en Nødhavn ved Hirsholmene
sat i Forbindelse med Fastlandet
ved en Jernbanedæmning.



Anlægget af en Havn ved Hirsholmene.

(Med et Kaart.)

Der er for nogen Tid siden fremkommet Antydninger om Planen til et Havneanlæg paa Hirsholmene, de nordligste danske Øer i Kattegattet. Da et saadant Anlæg ved den Indvirkning, det vil kunne faae paa vore Skibsfarts- og Omsætnings-Forhold, maa have en vis Interesse for Tidsskriftets Læsere, have vi hos de Mænd, der staae i Spidsen for Foretagendet, søgt Oplysning om de Grunde, hvortil de støtte deres Plan. Deres Opfattelse gjengive vi ubeskaaret; men, idet vi gjøre det, ville vi forholde os aldeles upartiske saavel med Hensyn til den Trang, der maatte være til en saadan Havn, som med Hensyn til Spørgsmaalet, om det er muligt uden altfor uforholdsmæssige Offre at faae den anlagt og forbundet med Fastlandet.

Det er ikke første Gang, at Tanken er bleven henvendt paa Hirsholmene som det rette Sted for en Havn. Allerede Tordenskjold smuttede ofte herind med sine Smaaskibe, fordi han her var ganske anderledes Herre over sine Bevægelser og bedre kunde benytte Forholdene end inde ved Fastlandet. Den seneste Plan til en Havn fremkom i 1862; den havde samme Skjæbne som de tidligere, der bleve skudte ud i Fremtiden, for dog at optages paany, hvergang den stigende Skibsfart og Fast-

landsforbindelse gjorde sig gjældende. Hvorledes blot Skibsfarten er stegen, siden Projectet af 1862 kom frem, ville følgende Talstørrelser kunne udvise. Det blev dengang fremhævet, at der fra 1828—48 var passeret 314,236 Skibe gennem Sundet eller gennemsnitlig 15,712 om Aaret, hvoraf 30 til 40 Skibe aarlig strandede paa Skagen og i den nordlige Deel af Kattegattet. Fra 1858 stiller Forholdet sig saaledes:

Aar 1858	noteredes ved Kronborg	24,541	Skibe
— 1859	— - —	25,543	—
— 1860	— - —	27,938	—
— 1861	— - —	28,065	—
— 1862	— - —	24,414	—
— 1863	— - —	27,727	—
— 1864	— - —	27,338	—
— 1865	— - —	31,362	—
— 1866	— - —	29,884	—
— 1867	— - —	27,579	—
— 1868	— - —	28,233	—
— 1869	— - —	32,589	—
— 1870	— - —	32,354	—

Tilsammen i 13 Aar 367,567 Skibe
eller gennemsnitlig 28,274 Skibe om Aaret.

Naar man nu hertil føier, at mange Skibe i Taage og i meget mørke Nætter ikke blive seete, kan man vistnok antage, at der nu passerer omtrent 35,000 Skibe aarlig forbi Kronborg. Men, da foruden disse ikke faa Skibe passere Skagen paa Veien til Gøteborg og Svenske Kyst, til Jyllands Østkyst og til Østersøen igennem Store Belt, kan man vistnok gaae ud fra, at imellem 40 og 50,000 Skibe i hvert af de seneste Aar have passeret Skagen, og der er ingen Grund til med de foreliggende Exempler for Øie at antage, at dette Tal skulde formindskes ad Aare.

Ogsaa med Hensyn til Skibenes Størrelse er der en Forøgelse, Dampskibenes er saaledes i de sidste ti Aar

stegen 83 pro Cent, og med Skibenes forøgede Dimensioner stilles der selvfølgelig større Fordringer til Havneplads. Da nu saaledes Skibsfarten og navnlig Dampskibsfarten har taget et Opsving, som Ingen anede for en Snees Aar tilbage, bliver der en stadig voxende Trang til en Havn, beliggende saavidt muligt paa et Sted, hvor Skibe kunne søge Læ om Vinteren og under stormende Veir eller Modvind afvente gunstig Leilighed, altsaa paa et iisfrit Sted ved den store Route.

Det er først i den senere Tid, at disse Fordringers Nødvendighed ret er bleven indlysende. Tidligere lagde de fleste Skibe op, naar Efteraaret nærmede sig, og Kulden begyndte at sætte ind, thi der var tjent nok ved de gode Sommerfragter, og man kunde derfor hvile sig om Vinteren. Nu er det efterhaanden blevet anderledes, og kun de færreste Skibe lægge op, førend selve Isen tvinger dem dertil, og der var derfor ikke forhen saa stor Trang til en Vinterhavn som nu. Ved en Vinterhavn forstaae vi ikke blot en Havn, hvori Skibe kunne ligge trygt Vinteren over, men en Havn, som store Skibe kunne søge til om Vinteren igjennem et Farvand, der saa lidt som muligt vanskeliggjøres af Iis, og hvor man er uafhængig af Fyrskibenes Tilstedeværelse.

Det er kun selve Verdenshavet, der kan betragtes som fuldstændig iisfrit. En Vinterhavn maa altsaa ligge saa nær dette som muligt, med andre Ord for Danmarks Vedkommende i Nærheden af Vesterhavet. Men intet Sted paa Halvøens nordlige Deel kan en Havn her anlægges med tilstrækkelig Dybde, fri for Tilsanding, let at søge under paalands Storm og stærk nok til at modstaae det voldsomme Bølgeslag fra Nordsøen eller Kattegattet, hvorfor jo ogsaa Projectet om at anlægge en Havn ved Hirshals maatte opgives. Man maa altsaa indenfor Skagen, og der har derfor engang været Tale om at anlægge en Havn tæt indenfor Grenen. Men ogsaa denne Havn vilde være udsat for Tilsanding, og

den vilde desuden være værdiløs for Trafikken, idet Anlægget af en Jernbane igjennem Flyvesands-Strækningerne derop vilde, hvis det overhovedet var muligt, kræve et saadant Arbeide og et saa uhyre Offer af Capitaler, at Planen ikke vilde være til at gennemføre. De naturlige Forhold udpege da Hirsholmene som det nærmeste og bedste Sted. Her er Farvandet forholdsviis iisfrit, idet Øerne ligge langt nok ude til at være fri af Landisen og dog ikke for langt borte til at kunne forbindes med de jyske Jernbaner.

Det nærmeste og eneste Sted, som der næst dette kunde være Tale om at benytte, er Frederikshavn. Men Havnen her er ikke iisfri, og Tilgangen besværlig, da Isen under enkelte Omstændigheder kan pakke heelt sammen udenfor den. Den er desuden ikke i Besiddelse af den tilstrækkelige Dybde til at modtage store Skibe, og en saadan Dybde kan kun ved fortsatte overordentlig store Udgifter tilveiebringes og bevares, thi Havnen sander til Aar for Aar. Nu er Vandstanden omtrent 14 Fod, og med stormende Veir af sydlig og østlig Vind, hvor Vandet falder samtidig med, at der reiser Sø, kunne kun Skibe med 12 Fods Dybgaaende søge derind, ja man har efter Lodsernes Udsagn endog Exempler paa, at Skibe med kun 10 Fods Dybgaaende have hugget igjennem. Skulde der gjøres Noget ud af Frederikshavns Havn, maatte man begynde med at kassere det Meste af, hvad der nu findes. Det meget Træværk, der er benyttet til Dæmningerne, er angrebet og allerede næsten ødelagt af Pæleorme og maatte erstattes med Steenmoler, og, hvis Havnen skulde udvides, hvad der vilde være aldeles nødvendigt, maatte Molerne flyttes. Endvidere maatte Indløbet lægges et heelt andet Sted, thi det er nu med østlig Vind ligefrem farligt at staa ind, idet man som oftest maa stole paa, at Ens Skib er stærkere end Havnearmene, da det kun er et reent Lykketræf, hvis man undgaaer at løbe paa disse. Men

selv om alle disse Hindringer kunde overvindes, selv om man vilde anvende den samme Sum her som ved Hirsholmene paa at faae en Havn og stadig holde en kostbar Opmudring igang, saa vil man dog aldrig faae en Havn, der vil have Betydning for Skibsfarten; thi Isen kan man ikke skaffe afveien, og det Farvand, ad hvilket Skibe skulle søge Havnen, kan man ikke rense for Grunde og Rev. Vil man vide, hvorledes Isen kan pakke sammen udenfor Havnen, kan man gjennemlæse en Artikel af en Skibsrheder i dette Tidsskrift,^{*)} hvoraf det fremgaaer, at Havnen i Vinteren 1869—70 blev saa pludselig lukket, at Vagerdamperen i lang Tid laa inde-spærret.

Skibsførere søge ikke gjerne indenfor Hirsholmene, deels af Frygt for selve Farvandet, deels fordi Frederikshavn ikke har nogen heldig Beliggenhed som Stoppeplads, da man ikke altid der kan benytte Omstændighederne. Falder Vinden nemlig østlig, altsaa gunstig for et Skib, der skal vesterefter, vil dette ikke kunne forlade Havnen uden strax at have en fartig Kyst tæt i Læ af sig, og at dette er Noget, som Skibsførere ikke holde af, naar det blæser stivt, og kun meget nødig udsætte sig for, behøver neppe nogen videre Udvikling. Det er altsaa ikke alene de almindelige Naturforhold, som i deres store Træk henviser os til Hirsholmene, men ogsaa de stedlige Forhold, der ubetinget give dette Punct Fortrinnet fremfor de andre Steder, hvorom der kunde være Tale.

Skibsfartens Udstrækning er dog ikke det ene Bestemmende i dette Spørgsmaal; det dreier sig fuldt saa meget om Skibsfartens Trang, og fra denne Side skulle vi derfor undersøge Sagen lidt nøiere. Det er en bekjendt Ting, at man med haard Kuling af Vest altid

^{*)} Ny Række, 6te Bind, Pag. 96 •Nogle Bemærkninger om Fyrskibenes Vinterstation•.

seer en Mængde Skibe ligge til Ankers i Aalbæks-Bugten, afventende gunstig Leilighed og bedre Veir. Disse Skibe have intet andet Valg end at lægge sig her. At gaae ind til Frederikshavn er dem allerede for langt afveien, her vilde de desuden ikke kunne finde Plads alle, og de større Skibe maatte for Dybgaaendets Skyld blive udenfor. De ere altsaa nødsagede til at gaae til Ankers paa en aaben Kyst, udsatte for alle de Farer, som Vindspring paa en saadan ubeskyttet Ankerplads medfører. Det er derfor ikke sjeldent, at Skibe ere strandede i Aalbæks-Bugten; i den svære Storm i October 1854 forliste saaledes en Mængde Skibe imellem Skagen og Frederikshavn. Netop i Begyndelsen af denne Vinter have vi atter havt et Exempel paa, hvilke Farer Vindspring kunne fremkalde. Søndagen den 3die December blæste det stivt af Vest og Nordvest, saaledes at Skibe vel kunde fristes til at søge det Læ, som Kysten frembød med denne Vind; men, efterat det om Natten havde været næsten stille, blæste det Mandag Morgen op til en orkanagtig Storm af N. N. O. og N. O. Man fik da ogsaa Efterretning om ikke faa Havarier og Forliis over hele Kattegattet, navnlig paa Jydske Kyst og paa Nordsiden af Læsø, altsaa rundtomkring Hirsholmene.

Med Hensyn til Vindforholdene i Kattegattet finde vi den mærkelige Omstændighed, at, naar Vinden staaer nordvestlig oppe ved Skagen, trækker den sig sydligere, jo længere man kommer sønderpaa, og staaer som oftest heelt sydvest nede ved Helsingør. Derfor seer man Skibe, der skulle Kattegattet ind, ligge til Ankers i Aalbæks-Bugten med N. V. Vind, idet Førerne ikke ville søge ned i Kattegattet, fordi de ville blive nødsagede til at krydse paa i et snevert og vanskeligt Farvand, hvilket ikke er nogen Spøg for et sparsomt bemandedt Koffardiskib. Ligeledes kan man med Sydvest-Vind see en Mængde Skibe for Udgaende ligge opankrede udenfor Helsingør eller i Snekkersteens-Bugten. Førerne vide,

at de Norden for Læsø ville komme til at krydse paa og deroppe kun have Valget imellem at udmatte deres Mandskab eller gaae til Ankers paa en aaben, ubeskyttet Kyst; de foretrække da at blive liggende paa deres sikke og gode Ankerplads i Sundet. Var der derimod en Havn paa Hirsholmene, ville Forholdet stille sig anderledes: Skibe sønderfra, som med S. V. Vind uden Vanskelighed kunde naae dertil, vilde der afvente en gunstig Leilighed til at slippe Skagen ud, og hvad det vil sige at have et godt Etmaals Forspring, det veed enhver dygtig Skibsfører.

Saaledes som Forholdene nu ere, vil det være overordentlig ubehageligt og nedslaaende for en Skibsfører, naar han paa Skagen seer Signal for Iis i Kattegattet, og, især naar han har Last paa Kjølen, er Situationen meget vanskelig for ham. Staaer han ind, er der stor Sandsynlighed for, at han kommer fast i Isen, og saa kan han i lang Tid drive rundt som et hjælpeløst Vrag og endda prise sig lykkelig, naar hans Skib ikke af Isen skrues fast paa en af de mange Grunde, hvorpaa Kattegattet er saa rigt. Slipper han igjennem og naaer ned ad Sundet til, vil det som oftest være forbundet med uhyre Omkostninger for ham at komme ind. Drives han derimod ud af Kattegattet igjen, da nødes han til at gribe den samme Udvej, som han maatte ty til, hvis han ikke vilde staae ind, nemlig den at søge en norsk Udhavn med Fare for at fryse inde der til liden Glæde for Ladningens Modtagere.

Det er i Forvinteren ikke sjeldent, at det falder ind med Storm af S. O., og atter i dette Tilfælde er der kun Norge at ty til. Men de norske Havne ere saa langt ude af Østersøfartens Route, at Reisen næsten kan betragtes som forfeilet, naar et Skib søger derhen. Det vilde aabenbart være langt gavnligere, om Skibene kunde finde et Tilflugtssted ved Hirsholmene. Allerede i 1837 skriver »en praktisk Sømand» i Archiv for

Søvæsen 9de Bind Pag. 236: »Sømandens eneste og første Bøn efterat være kommet Skagen ind er: kunde vi blot faae Holmene isigte!» Her tales vel blot for et Fyr paa Holmene, men med hvormegen Grund kunde Sømanden ikke nu, under den stadig forøgede Vinterfart, ønske sig en sikker Havn ved Holmene, inden Isen stoppede ham. Med hvilken Tryghed kunde da ikke Skibsføreren, selv om Kattegattet var spærret af Is, staae Skagen ind, i Bevidstheden om, at han i værste Tilfælde kunde bringe sin Ladning til et Sted, der stod i Forbindelse med hele det jyske, ja hele Continentets Jernbanenet.

Søfart og Handelsomsætning ere saa nøie sammenknyttede, at deres Interesser som oftest falde sammen. Ogsaa i Retning af Omsætningen vil det være indlysende for Enhver, hvilken Betydning Hirsholms-Havnen kan faae. Der er sikkert megen Sandsynlighed for, at en stor Deel af Trafikken fra Norge og Nordsverrig vil søge denne Vei, og der er navnlig al Anledning til at antage, at en Havn som den paatænkte vil blive Overfartssted fra Gøteborg, hvorfra den kun ligger 11 Mile, eller 4 Timers Vei med hurtige Dampskibe. Dog er det fremfor Alt for den russiske Vintertrafik af den allerstørste Betydning at faae en isfri Udhavn her. Der skal blandt adskillige Kjøbmænd i Petersborg og andre Østersøhavne være megen Stemning for at oplosse de sidste Efteraarsladninger i Danmark og derfra at lade dem gaae videre over Land, idet denne Transport skulde være billigere, begrundet i, at der nu maa betales meget høie Fragter for at formaae Skibe til seent paa Aaret at gaae ind til Rusland med Fare for at indefryse. Men, hvis denne Oplosning i Danmark skal have Betydning, maa den foregaae i en Fastlandshavn, der er tilgængelig saa langt hen paa Aaret som muligt, og Hirsholmene, forbundet med Jylland, er det eneste Sted, hvor en saadan Havn kan skabes.

En Hovedfordring, som maa stilles til en god Havn, er, at den under alle Forhold er let tilgængelig. Netop denne Egenskab savner Frederikshavn, og derfor vil den ikke kunne tilfredsstille den fremtidige Traffk. Naar Skibe blive tvungne til at søge derind, maae de først forbi Hirsholmene, og derfra indefter er Farvandet opfyldt af Steenrev og Grunde, saa at det om Dagen er en vanskelig, om Natten en næsten umulig Seilads, og endelig er Farvandet ofte tillukket om Vinteren. Derimod er Seiladsen saavel fra Skagen som fra Sverrig og Læsørende, med andre Ord fra Nord, Øst og Syd til Hirsholmene, saa let og simpel, som Seilads overhovedet kan være. Farvandet er fuldstændig reent, og, hvad selve Indseilingen til Havnen angaaer, da vil den kunne blive saaledes, at selv en aldeles ukjendt Skibsfører med Lethed vil kunne løbe ind Dag og Nat til enhver Tid paa Aaret. Et Afstandsfyr findes jo allerede paa Hirsholmen, tilstrækkeligt til at veilede fra Wingå, Trindelens og Læsørende Fyrkredse, medens Skagens Fyrkreds gaaer helt ind over Holmene, og Anbringelsen af mindre Ledefyr ved selve Havnen ville tydelig kunne angive, hvorledes man skal løbe ind. I Danske Lods hedder det: »Den eneste Fare paa Østsiden af Hirsholmene er Hvidsteens Rev, et Steenrev i N. O. fra Græsholmen; iøvrigt er Østsiden af disse Øer saa reen, at ethvert Skib kan løbe Landet paa omtrent 4 Kabellængder nær.»*) Men Hvidsteens Rev, denne den eneste Fare, skal indrages i selve Havnemolerne.

Ved at betragte det medfølgende Kaart vil man see, at Grunden paa det Sted, hvor den projecterede Havn skulde ligge, trækker sig heelt ind mod Land,

*) Der findes vel, som Kaartet viser, en Grund paa N. O. Siden af selve Hirsholmen; men, da den ligger 2600 Alen i SSO. fra Havnens Indløb og indenfor Krydspæiling af det nuværende Fyr og de eventuelle Ledefyr, vil den ikke genere Seiladsen.

dannende en Bugt med dybt Vand, medens Steenrev og Røser paa begge Sider danne naturlige Støttestruer for Molerne. Ligesom Naturen selv har udpeget Hirsholmene som Stedet for en Havn, har den endog udpeget, paa hvilket Punct af Holmene denne Havn bør bygges. Opkaster man det Spørgsmaal, om en Havn her da ikke vil sande til, saa er Svaret, at der ligger en dyb Bugt, som Naturen selv har dannet og vedligeholdt, paa den Side af Øerne, hvor Sandet ikke kan lægge sig, idet de mod N. V. liggende Grunde skjærme Indløbet baade for Tilsanding og for Sø. Naar Havnemolerne føres ud, som det er viist paa Kaartet, dannes derved altsaa en Havn lige op til det dybe Farvand, med Læ for alle Vinde, let at søge under alle Omstændigheder og med tilstrækkelig Plads og Dybde for de største Skibe.

Hvad Pladsen angaaer, da vil Havnen Størrelse blive 50 Tønder Land (omtr. 68 engelske Acres), det vil sige næsten 8 Gange saa stor som Kongens Nytorv eller halv saa stor som Nørrefællid; og hvad Dybden angaaer, da vil i de to yderste Trediedele findes over 18 Fod, i den yderste Trediedeel over 24 Fod, og i Indløbet vil der endog være 30 Fod Vand.

Sin rette commercielle Betydning faaer Havnen imidlertid først, naar den bringes i saa let og nær Forbindelse med Fastlandet som muligt, altsaa ved en Dæmning. Her vil det let vise sig, at den jydsk Jernbanes og den eventuelle Hirsholms Havns Interesser gaae i samme Retning, idet begge fordre en nøie Forening; ligesom Havnen maa have en Jernbane ind til Land, saaledes maae de jydsk Baner, naar de skulle kunne vente at drage en stor Trafik til sig, ende ved en stor og dyb Vinterhavn.

I Traps »Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark« (1859) slutter Beskrivelsen af Frederikshavn (2det Bind, Pag. 20) saaledes: »Ligesom Frede-

rikshavn allerede nu har en saare stor Betydning for hele Vendsyssel, saaledes vil denne Kjøbstad engang i Tiden, naar en Jernbane maatte komme til at udmunde her, vinde overordentligt som Tilknøyningspunct for Naborigerne til det europæiske Fastland; men det vil da blive nødvendigt at udvide og fordybe Havnen.» Dette vil imidlertid, som vi ovenfor have forsøgt at vise, være spildt Arbeide: en let tilgængelig Vinterhavn kan ikke lægges her, men kun ude ved Holmene, der saaledes ville blive Frederikshavns Yderhavn.

Naar den paatænkte faste Bro over Liimfjorden kommer istand, Noget, der efterhaanden har viist sig som en paatrængende Nødvendighed for Vendsysselbanen, da et Dampskib umulig kan besørge Trafiken, vil Vendsysselbanen derved inddrages i hele det europæiske Jernbanenet og komme i directe Forbindelse med selve Continentet. Men denne Banes, altsaa om man saa vil Europas Baners nordligste Deel svæver nu saa at sige i Luften, idet den ikke har noget for den store Trafik practicabelt Endepunct. Et saadant kan kun skaffes tilveie ved at føre Banen ud til Havnen ad en Dæmning, og denne viser sig derfor som en Fordring, der lige indtrængende stilles af Havnen og af Jernbanen.

Allerede ifjor var der i Rigsdagen en Stemning, som gik i den her nævnte Retning. Schjørring udtalte, at han ikke betvivlede, at der fra Norge og Sverrig vilde drages en ikke ringe Trafik ad denne Vei, og Berg ansaae det for ubetinget nødvendigt baade at forbinde Nørresundby med Aalborg og at udvide Frederikshavns Havn, dette Sidste endog uanseet Jernbanetrafiken, men med Hensyn til vor Søfart i Almindelighed. Af Udtalelser i Folkethinget i indeværende Samling ville vi fremhæve Capitain I. C. Tuxens. Hans Mening som Søkyndig maa have en ikke ringe Vægt, og vi nedskrive derfor Slutningen af hans Foredrag under 1ste Behandling af Lovforslaget om Forandring i Lov af 24de April 1868 om

Udvidelse af det jydsk Jernbanenet. Taleren dvæler heri ved to Puncter, der ere af Vigtighed for den gjennemgaaende Trafik paa de østjydske Baner. »Det ene er det bekjendte Punct ved Liimfjorden. Overgangen over Liimfjorden er et Spørgsmaal af den allerstørste Betydning for de østjydske Baners Fremtid.« Derefter slutter han saaledes: »Det andet Punct, jeg skal nævne, har ikke været underkastet Drøftelse her, men er et Tidsspørgsmaal, som vil komme under Overveielse og trænge sig frem tidligere eller senere. Det vil erindres, at, da der her var forelagt Forslag til Anlæg af den sydsjællandske Jernvei, holdt jeg for mit Vedkommende meget stærkt paa, at Veien skulde føres over til Masnedø, saa at Endepunctet kunde komme til at ligge ved dybt Vand, idet Forbindelsen fra Masnedø var meget lettere end den fra Vordingborg, naar man skulde over til de sydlige Øer. Men her mødte jeg den Indvending, at der imellem Sjælland og Masnedø er et seilbart Løb, over hvilket en Dæmning af den Beskaffenhed, som man paatænkte, vanskelig lod sig lægge. Her ved de jydsk Baner finder et noget lignende Forhold Sted; de østjydske Baner ende paa et uheldigt Punct, nemlig ved Frederikshavn. Frederikshavn har ikke nogen god Havn, det er en Havn, der let sander til, som er vanskelig at holde reen, og som har den Mangel, at der udenfor danner sig Sandbarrer, som gjøre, at den undertiden er meget besværlig at be-seile. Derimod er det saa heldigt, at der udenfor den jydsk Østkyst ogsaa ligger et Masnedø, nemlig Hirsholmene, hvor der vil kunne anlægges en Havn, og imellem Hirsholmene og Fastlandet er der ikke noget saadant Løb som nede ved Masnedø, tværtimod, der er en Sandbarre, hvor, saavidt jeg veed — den har ikke været opmaalt i lang Tid — der er idetmindste 12 Fod Vand, og Længden er ikke mere end c. 8000 Alen. Altsaa Forlængelsen af Jernbanen til Hirsholmene er et Spørgsmaal, som jeg kan forsikre de Herrer om, at det

ikke vil vare længe, inden det kommer til at træde frem, og da maa det underkastes den nøieste Overveielse, om det lader sig udføre. Vil man fremme Trafikken paa Gøteborg og den sydøstlige Deel af Norge, maa man skride til det store Arbeide paa dette Sted; det er en ligefrem Conseqvents af det Anlæg, som der engang er begyndt paa. Seer man altsaa hen til disse Ting, kan jeg ikke Andet end anbefale det høitærede Thing at underkaste dette Spørgsmaal, som her er fremkommet, en fornyet Overveielse ved at lade Lovforslaget idetmindste foreløbig gaae videre.*

Efter alle disse Udtalelser fra forskjellige Mænd forekommer det os, at Gavnligheden og Ønskeligheden baade af Havn og Dæmning er indlysende; men det staaer tilbage at undersøge, om Anlægget ogsaa er muligt.

Hvad Havnen angaaer, da kunne vi fatte os i Korthed, thi den Sø, der kan sætte ind her, vil ikke være større, end at en god, solid Mole vil kunne modstaae den. Søen her er i ethvert Tilfælde ikke værre end ved mange engelske Nordsø- og Canalhavne. Derimod vil det være fornødent lidt nøiere at undersøge Naturforholdene med Hensyn til Dæmningen.

Det vil af Kaartet sees, at Landgrunden Nord fra og Sønder fra gjør et Fremspring ud fra Kysten; paa selve Landgrundens yderste Ende ligger Holmene, og der dannes derved en Ryg, der er som henlagt af Naturen til at bygge en saadan Dæmning paa. Foruden en Mængde Pletter med Steenrev og grundt Vand findes der her ikke nogen større Dybde, end at det vel vil kunne lade sig gjøre at fylde op her til en Dæmning. Medens der lige udenfor Holmene er en Dybde af 5 Favne, er der herinde paa Grunden kun 2 à 3 Favnes Dybde, og kun paa ganske enkelte Steder er der lidt dybere*). Efter tidligere Opmaalinger strækker sig baade

*) Det er os bekjendt, at der i den nærmeste Tid vil blive foretaget en nøjagtig og omhyggelig Opmaaling af denne Strækning.

fra Øerne og fra Land Sandflak ud med lavt Vand (under 1 Favne) paa tilsammen henved 2400 Alens Længde, og den egentlige Dybvandsdæmning bliver saaledes omtr. 6000 Alen. Det sees af Kaartet, at det er Planen at styrke den ved 5 Høfter eller Bølgebrydere, der skulle gaae op til lige under Vandskorpen, 3 mod Nord, hvorfra den sværeste Sø sætter ind, 2 mod Syd. Efter de foreløbige Planer skulde Dæmningen være i Basis 159 Fod, paa Toppen 44 Fod, nemlig 15 Fod til Jernbane, 15 Fod til Kjørebane, 6 Fod til Trottoir, og paa hver Side et 4 Fod tykt Beton Brystværn af 5 Fods Høide. Dæmningens Høide over daglig Vandstand skulde være 10 Fod.

For nu at undersøge, om denne Dæmning vil kunne staae sig mod Søen, ville vi gaae hele Compasset rundt. Alle Vinde mellem Syd og N V t N ville blæse ud fra Landet og altsaa ikke sætte nogen Sø. Mod Syd vil den fremspringende Pynt, hvorpaa Frederikshavn ligger, og Revene ud til Diget skjærme mod Søen, ligesom mod N V t N hele Kysten indtil udfør Napstjert og Aalbæks By. Fra N V t N til N N O $\frac{1}{2}$ O skjærmer endnu for en stor Deel Landet op til Skagen; derimod er der fra N N O $\frac{1}{2}$ O til N O, altsaa paa en Vinkel af $1\frac{1}{2}$ Streg, Intet, som giver Læ, men deels vil Søen brydes noget mod Kanten af den temmelig hurtig opgaaende Landgrund, over hvilken den skal løbe næsten en Fjerdingsvei, inden den naaer Diget, deels brydes den af de skjærmende Høfter og træffer endelig Dæmningen i en saa skraa Retning, at den vil være magtesløs imod denne. Imellem N O og Ost skjærme selve Hirschholmene og Kjølpen mod al Sø. Imellem Ost og S O t O vil Søen atter rulle ind, men ogsaa her under en meget ringe Indfaldsvinkel og brudt af den Mængde Steenrev (Kjølpen, Mølle Rev, Holmehavns Rev, Peter Paulsens Rev og Deget), der ligge paa Ryggens Sydside. Imellem S O t O og Syd har Søen kun Afstandem fra

Læsø og Dvalegrundene, 3 Mile, at løbe paa og vil altsaa imellem disse Compassstreger ikke reise høiere end her i Sundet. Vi antage derfor ikke, at der med nogen Vind vil kunne sætte saa svær Sø ind over Landgrunden, at der skulde være Fare for, at Dæmningen tog Skade.

En værre Modstander er Isen. Hertil kan dog bemærkes, at den meste Is kommer Sønder fra og stoppes af de ovenfor nævnte Grunde Sønden for Dæmningen. Dog er det ikke sjeldent, at sønden Vande sætter Idvande ned langs Kysten i Aalbæks Bugten, og at Isen saaledes, undertiden med stor Voldsomhed, driver ind Nord fra, inde ved Kysten. Men her antage vi rigtignok, at Isen — da Dæmningens Sideflader ville blive saa skraatliggende, at de kun komme til at danne en Vinkel af omtr. 24° med Horizontalen — naar den skyder for voldsomt paa, vil skrues op over Dæmningen, og den værste Skade, der da kan skee, er kun, at Brystværnene maaskee rives bort, og at Kjørselen afbrydes, indtil Isen kan sprænges bort, hvilket jo nuomstunder med Nitroglycerin ikke er noget vanskeligt eller bekosteligt Arbeide.

Hvad der dog ved Spørgsmaalet om Dæmningens Modstandskraft ikke maa tabes af Syne, er, at Farvandet saavel Norden som Sønden for Dæmningen vil, efter de Forhold, som have viist sig at finde Sted, sande til i Aarenes Løb, og, naar den første Tid er gaaet, vil Naturen saaledes selv bidrage til at styrke Dæmningens Basis.

Ogsaa med Hensyn til Danmarks Forsvar vil det eventuelle Havneanlæg kunne faae en vis Betydning. Ville vi saaledes, for blot at tage et Exempel, see tilbage til Fredericia-Slaget, da vil man vist erkjende, at det, som der skyldtes, at Planen kunde sættes iværk, ikke blot var den Omstændighed, at vi dengang vare Herrer paa Søen, men ligesaa meget, at vi paa Helgenæs havde

en Udskibningsplads, hvor Fjenden ikke kunde lægge os Hindringer iveien. Med Skytsets stigende Rækkeevne kan imidlertid Adgangen til Helgenæs ikke længere forbydes en overlegen Landmagt, og Mangelen af et saadant Ind- og Udskibningssted blev derfor ogsaa levende følt i sidste Krig, under hvilken der endog blev lagt to Cavaleri-Regimenter over paa Hirsholmene. Skulde nu Havnen her komme istand, vil der kun blive en smal, 8400 Alen lang Dæmning at forsvare, medens en Flaade kan ligge godt og trygt i Havnen, hvis yderste Ende er næsten $3\frac{1}{2}$ Fjerdingsvei (nøiagtig 10,000 Alen) fra Strandkanten, og en Styrke i Jylland vil altsaa her kunne finde et bekvemt og stærkt Retraitepunct, naar det gjælder om at unddrage sig Overmagten, og en Udfaldsport, hvorfra den kan gribe ind i Begivenhedernes Gang.

Skulde Danmark paany blive indviklet i Krig, maa det betragtes som givet, at det kun vil blive som en større Magts Allierede, i hvilken Retning en fremtidig Alliance end vil gaae. Men med Hensyn til Krig stiller Forholdet mellem Fortid og Nutid sig omtrent ligesom ved Seiladsen. Tidligere seilede man ikke om Vinteren, ligesom man heller ikke gjerne sloges om Vinteren. Nu hører Krig paa denne Aarstid slet ikke til de umulige Ting, hvad vi jo selv have erfaret, og det maa da være af stor Betydning for Danmarks eventuelle Allierede at kunne finde en Havn, som han kan gjøre til Station for sin Flaade om Vinteren, og som den kan anløbe og forlade til enhver Tid. I Sundet er en Flaade udsat for at blive indfrosset og derved for en Tid at standses i sin Virksomhed, hvorimod den ved Hirsholmene, hvor de største Panderskibe kunne finde Læ, længere end noget andet Sted vil være uafhængig af Vinteren.

Den anden Side af Sagen, den oekonomiske, er det ikke her Stedet at drøfte, vi holde os blot til de praktiske, maritime Fordele ved dette Anlæg, der forekommer os at kunne blive af stor Betydning baade for Orlogs-

og Koffardimarinen og for Trafiken. Hvorvidt Foretagendet paa en eller anden Maade vil kunne forrente den ganske vist ikke ubetydelige, men dog neppe uoverkommelige Capital, der ved dansk eller fremmed Hjælp skulde stilles paa Benene — ialt omtr. $4\frac{1}{2}$ Mill. Rdl. — det maa Tiden vise. Længe vil det dog ikke vare, førend der foreligger et Overslag, som vil kunne give visse Støttepuncter i saa Henseende.

Saameget er i alle Tilfælde sikkert, at dette Anlæg vil medføre Fordele for hele Landet, navnlig for Jylland, og at det vil kunne blive af uberegnelig Nytte for Skibsfarten i Almindelighed, idet det vil forebygge mange af de store Tab baade af Capitaler og Menneskeliv, som den nuværende Tilstand uundgaelig medfører. I de 10 Aar fra 1858 til 1868 strandede der i hele Kongeriget 1410 Skibe, hvoraf 904 forliste totalt. Det samlede Capitaltab blev anslaaet til henved 10 Mill. Rigsdaler eller omtr. 1 Mill. om Aaret. Af disse Skibe strandede 250, altsaa over en Sjettedeel, paa Skagen, paa Læsø og i Aalbæksbugten, altsaa paa et begrændset Strøg, hvor Hirsholmene danne Centret.

Vi antage derfor, at denne Sag er af en saa almeennyttig Betydning, ikke alene for Danmark, men ogsaa for de øvrige søfarende Nationer, der sende Skibe igjennem vore vanskelige Farvande, at den fortjener at fremstilles for Offentligheden i saa klart et Lys som mulig. Skulde vi have benyttet for stærke Farver i vor Fremstilling, da staaer det jo Enhver frit for gjennem Pressen at oplyse os derom; men det kan i ethvert Tilfælde kun tilskrives vor varme Interesse for en Sag, der vil kunne blive et Vidnesbyrd om, at Danmark paa Virksomhedens Omraade endnu formaaer at hævde sin Plads iblandt Nationerne i denne de store Foretagenders Tidsalder.

Blandinger.

Glatton's Prøvefart. Afvigte 21de December blev den officielle Prøvefart foretaget med det nye engelske Taarnskib »Glatton« udenfor Maplin Sand, i Overværelse af forskellige Autoriteter fra Admiralitetet og Værftet.

Glattons Maskiner have en nominel Hestekraft af 500 og ere forarbejdede af Brødrene Laird i Birkenhead. Et Medlem af dette Firma tilligemed dets Værkstedsbestyrer overværede Prøven.

Maskinerne ere horizontalt liggende med tilbagegaaende Forbindelsesstænger; de have Damptrøier og Overflade-Condensatorer. De fire Cylindre ere hver 60ⁱⁿ i Diameter; Slaglængden 2' 3". De to Skruer ere firbladede Griffith's Skruer med Diameter af 14'. Der er fem Kjedler med 16 Ildsteder, 1926 Rør af 5' 9" Længde og 2 $\frac{3}{4}$ " Diameter, samlede Varmeoverflade er 9500 Kvadratfod, Condensor-Overflade 7150 Fod. Samlet Vægt af Maskiner, Kjedler og Reservestykker udgjør 486 $\frac{1}{2}$ Tons.

Ved Prøvetouren var Skibet fuldt færdigt med alle Vægte ombord, undtagen Krudt og nogle Forraad, og det havde 30 Tons Kul i Kasserne. Dets Dybgaaende var da: agter 19' 5 $\frac{1}{2}$ " og for 18' 5".

Farten for fuld Kraft blev prøvet i sex Løb over den udmaalte »mile« med følgende Resultater:

1ste Løb	i	4 ^{min.}	38 ^{sec.}	svarer til	12,950	Knob,
2det	"	i	5 " 37 "	"	"	10,682 "
3die	"	i	4 " 33 "	"	"	13,187 "
4de	"	i	5 " 14 "	"	"	11,465 "
5te	"	i	4 " 39 "	"	"	12,908 "
6te	"	i	5 " 15 "	"	"	11,429 "
I Gjennemsnit					12,108	"

hvilket var en Deel mere, end der var ventet. Damptryk i Kjedlerne var omtrent 27 Pd., Vacuum i Condensatorerne

27½"; Antallet af Omdreininger for Styrbords Maskinen 81½ og for Bagbords 82½; den indicerede Hestekraft i Gjennemsnit 2900.

Ved fire Løb med halv Kraft, 66½ Omdreining med Styrbords og 65½ med Bagbords Maskine, 28 Pd. Tryk i Kjedlerne og 28" Vacuum var Gjennemsnitsfarten 9,872 Knob.

Maskinerne arbejdede udmærket under Prøverne og uden at løbe nogen Deel varm. Skibet var i en mærkelig Grad fri for Rysten og styrede hurtigt og let.

(«Nautical Magazine».)

Torpedocompagni i England. I Arsenalet i Woolwich blive fortiden Torpedoarbejderne fremmet med megen Iver, og der er oprettet et særligt Laboratorium i dette Øiemed. Et Compagni af Ingenieurcorpset i Chatham, som i nogen Tid har gaaet under Navn af Torpedocompagniet, er nu udelukkende blevet bestemt til Torpedotjenesten. Det vil blive betydeligt forstærket og inddeelt i tre Delinger, een for England, een for Irland og een for Skotland. Til Lettelse for maritime Forsøg skulle Delingerne om Vinteren indkvarteres paa Pontoner og om Sommeren i Telte.

Den tyske Marine. Commissionen for Kystforsvaret har optaget sine Arbejder, der staae i Forbindelse med det Hverv, der er overdraget den store Commission for det indre Forsvar.

Efterat Wilhelmshaven er bleven indlemmet som Marinestation for Nordsøen, er der befalet at oprette en Stam- og en Værftsdivision for Nordseflaaden. Begge Divisioner dannes ved Hjælp af en Stamme, der er af-given fra Østersøflaadens Divisioner.

Det er tidligere blevet fortalt, at Udførelsen af Tegningerne til de store Pandserfregatter, som ifølge Marineplanen skulle være færdige til 1877, var bleven overdraget den forhenværende engelske Hovedconstructeur Reed. Denne Meddelelse er nu bleven bekræftet. Om de af Marinebestyrelsen hos det Londonske Skibbyggerfirma

Samuda bestilte Pandserskibe giver »Weser Zeitung« følgende Oplysninger: Som bekjendt ere den tyske Marines tre Pandserskibe, »König Wilhelm«, »Kronprinz« og »Prinz Friedrich Carl«, om end af forskjellig Størrelse og Styrke, Pandsrefregatter eller saakaldte Bredside-skibe. Taarnsystemet repræsenteres nu af »Arminius« og »Prinz Adalbert« og vil yderligere blive repræsenteret af de paa de Keiserlige Værfter i Wilhelmshaven og Kiel værende Taarnskibe »Friedrich der Grosse« og »Grosser Kurfürst«, som bygges efter »Monarch's« Model, saavel som af det hos Selskabet »Vulcan« i Stettin bestilte Pandserskib »Borussia«. Begge de nye Skibe »Metz« og »Sedan« kunne atter henføres til Bredsidearten, men kunne ikke sammenlignes med nogen engelsk Type, da det engelske Admiralitet ikke kunde bekvemme sig til at slaae ind paa det nye af Hr. Reed foreslaaede System. Med en betydelig mindre Længde end »König Wilhelm« skulle de dog være bredere end denne, i Drægtighed meget nærme sig »Kronprinz« og have samme Hestekraft og Fart som »König Wilhelm«. Constructeurs Formaal skal have været at forbinde stor Hurtighed med korte Dreininger for at tilveiebringe Skibe, der fortrinnsviis egne sig til Sporeangreb. »Metz« og »Sedan« skulle føre Kanoner paa 45 Centners Vægt. Man venter sig meget af disse to Skibe, da Tegningerne ere gjorte af Reed, Arbeidet skal udføres af Skibbyggerværkstedet Samuda i England, og Maskinerne leveres af Penn.

Den i Slutningen af forrige Aar nedsatte Marine-commission har under 16de November afsluttet sine Forhandlinger, der ifølge »Voss. Ztg.« især gik ud paa at træffe en Overenskomst med Hensyn til »Marine-Grundingsplanens« Fremme. Forbundscommissairen, Contre-Admiral Jachmann, afgav gjentagne Gange den Erklæring, at Marinelaanet i Forbindelse med de aarlig bevilgede Summer var tilstrækkeligt til Planens Gjennemførelse. Nogle Bemærkninger om det ringe Udbytte,

man i sidste Krig havde havt af Marinen, førte til en kort Forhandling om Opbringelsen af fjendtlige Skibe, og det blev antydet, at, hvis man ikke kunde træffe en Overenskomst med alle Sømagter, vilde man gjøre rettest i under en senere Krig ikke at skaane Privateiendom paa Søen. Under Discussionen om Materiellets Udvikling i Overensstemmelse med Planen behandlede Spørgsmaalet om, hvorvidt Nybygningen var bleven fremmet med den tilbørlige Kraft, og imod Indvendingen, at Panderskibenes Egenskab som Kampskibe kun vilde være af en forbigaaende Natur, fremhævedes det, at det dog var et Spørgsmaal, om man ikke netop derfor burde have søgt med mere Raskhed at gennemføre Nybygnings-Planen. Ved samme Leilighed forhandlede der, om man burde foretrække indenlandske for udenlandske Fabricanter, især da disse sidste, som Alverden vidste, søgte at vinde Controlen ved visse Honorarer. Endvidere om det var rigtigt at bygge Kolosser som »König Wilhelm«, hvis Dybgaende aldeles ikke var afpasset efter Østersøfarvandene, da det kun kunde gaae igjennem Store Belt, og der henvistes til Rusland, Danmark og Sverrig, som i deres Valg af Skibe lode sig lede af deres Havnes Dybde. Der blev af forskjellige Medlemmer blandt andet stillet følgende Forslag: 1) At afbryde mulige Forhandlinger om Bygningen af meget store Panderskibe, indtil en speciel Commission var hørt desangaaende. 2) At bygge Fartøier, hvis Dybgaende tillod dem at søge ind i Hovedhavnene. — Nogle Medlemmer udtalte sig til Gunst for en mindre Marine, som foreslaaet i Planen, medens andre antydede, at der burde stræbes hen til Herredømmet i Østersøen ved at gjøre Søstyrken jævnbyrdig med Danmarks, Sverrigs og Ruslands samlede Flaader. (•Archiv für Seewesen•.)

Strandinger. Den 3die og 4de December rasede i Kattegatt en orkanagtig NO- og ONOlig Sneestorm, der endnu er i frisk Minde. Stormen afstedkom en Mængde Stran-

dinger, og de følgende Data over disse, samlede efter »Berl. Tid.'s« Uddrag af de forskjellige Provindsaviser turde ikke være uden Interesse, hvor mangelfulde de end kunne være.

Skagen: Slup »Friheden«, 1 Md. ihjelfrossen, 1 skyllet overbord, 1 reddet.

Jyllands Østkyst: Galeaserne »Emmanuel«, Mandskabet meget forkommet, »Esperance«, Mandskabet meget forkommet, og »Minerva«, Jagterne »Hesperus«, »Baltic«, »Henriette Johanne«, »Nicoline Petrine«, »Ægir« og »Apollo«, Vrag; Slupperne »Lastdrageren« og »Skandinavian«, to Lig ilanddrevne, Mandskabet rimeligviis omkommet; Skonnert »Valhalla«, Stormast kappet; Barkskib »General Døbeln«.

Sjællands Rev: Skonnert »Antony«, Vrag, to Mand Koldbrand.

Anholt: Galease »Cort Adelaer«, Vrag, 4 Mand Koldbrand.

Læsø: Dampskibene »Svithjod«, Vrag, og »Aurora«; et større Dampskib, Navn ikke angivet; Skonnert »Henriette«, Reisningerne kappede; Galease (?), Reisningerne kappede.

Forliis af amerikanske Hvalfangere. I afvigte Sommer have de amerikanske Hvalfangere, der igjennem Beringsstrædet vare trængte ind i det nordlige Polarhav, lidt meget alvorlige Tab. De havde vel Held i Fangsten, skjøndt Isen gjorde dem Vanskeligheder, men i September drev store lismasser fra Nordvest Skibene paa Sandbanker, knuste fire og indesluttede niogtyve andre. Den 13de September besluttede Capitainerne paa disse at forlade Skibene for at redde Besætningerne, og tolvhundrede Mand, hvoraf Halvdelen var Kanaker, bleve optagne i sex fra Honolulu et Par Uger tidligere ankomne Skibe. Tabet paa disse fireogtredive Fartøier anslaaes til 1,500,000 Dollars.

Litteretninger 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 Søkaart-Archivet.
 October—December.
 Afsluttede den 8de Januar 1872.

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.

A) Fyr.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Hoide	Lysvidde		Hoide	Farve, Form	
Norge	Kristiania Fjord	Nyt Fyr paa Digerhoved	F.	hvidt rødt	..	..	..	..	0 N 59 43,6 Ø 10 35,7	0 ..	..	lyser fra N 7½° V (retv.) rundt Nord og Vest til S 18° Ø (retv.) og viser rødt Lys fra S 13° Ø til S 34° V (retv.) over Grundene i Løbet. Misv. her i 1871 15½° V.
Danmark	Skagen	Bifyr fra Nord-siden af Fyrtårnet som Signal for Fyrskibes Fraværelse fra Station	F.	rødt grønt hvidt	..	..	60	1½ 1½ 2½	for Læsø Rendes Fyrs. Fraværelse for Trindelens Fyrs. Fraværelse naar begge ovennævnte Fyrskibe ere fraværende	..	..	Bifyret lyser mod Nord og med aftagende Lys c. 60° mod hver Side; vises grønt eller hvidt Lys under Isforhold, hvorved antydes, at Trindelens Fyrskib er fra Station, saa er det sandsynligt, at Kobbergrundens og Anholt Knobs Fyrskibe ogsaa, have forladt deres Stationer.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form		
Sverrig	Kattegatlet	Nyt Fyr ved Varberg	B.	hvidt rødt afvxl.	..	..	..	..	0	N 57 6,4 Ø 12 13,5	..	Jern- stativ	paa Skriverklippen V for Byen. Blinket begynder med hvidt og ender med rødt Lys.
do.	Øresund	Nyt Fyr paa Hven	B.	hvidt	..	..	..	..	N 55 55,2 Ø 12 40,5	..	..	..	paa NV-Hjørnet at Øen. Fyret viser hurtige Blink fulgte af kort- varige Formørkelser.
Slesvig	Østersøen	Nyt Fyr ved Sli minde	F.	rødt	Lds.	5te	47	3	N 54 40,6 Ø 10 2,6	42	rundt, gult	paa Enden af den nordre Mole; det lille Fyr, som hidtil brændte her, er nedlagt.	
do.	Kielerfjord	Bulk Fyrtaarn	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	som hidtil var guult, er nu hvid- malet for bedre at skjælnes fra Skoven bagved det.
Føtern	Femersund	Nyt Fyr paa Flygge	F.	hvidt	Lds.	4de	55	3	N 54 26,3 Ø 11 1,2	42	Skant., guult	ventes tændt i den nærmeste Tid; skal lyse fra ØSØ $\frac{1}{2}$ S gennem Syd til VNV $\frac{1}{2}$ N.	
do.	do.	Nyt Fyr ved Strukamp Hage	F.	hvidt	Lds.	6te	18	..	N 54 24,6 Ø 11 5,9	9	La- terne paa en Stang	21,410 Fod fra forannævnte Fyr; det vil i Forening med dette lede igjennem Sundet (over Barren), det skal lyse fra SØ t. Ø gennem Syd til NV t. V.	
Rusland	Finske Bugt	forbedret Fyr paa Vormsø	F.	hvidt	Lds.	3dte	84	3 $\frac{1}{2}$	N 59 1,7 Ø 28 8,3	75	..	..	sees mellem N 45 $\frac{1}{2}$ Ø og S 62 $\frac{1}{2}$ Ø (retv.) gennem N og Vest.
do.	do.	forandret Fyr paa Ekholm	B.	hvidt Blink hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	2den	100	3 $\frac{1}{2}$	N 59 41,1 Ø 25 49	76	rundt, rødt	hidtil et fast Fyr.	
do.	do.	Nyt Fyr paa	F.	hvidt	Lds.	3dte	63	2 $\frac{1}{2}$	N 59 40,9	59	..	..	..

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	Høide	Farve, Form			
Holland	Texelen	Ny Fyr ved Zandduin	F.	hvidt	Sp.	4de	62	2½	N 52 53 Ø 4 42,8	..	..	disse Fyr staae tæt nord for Ka- berne og 710 Alen fra hinanden, de lyse fra VNV til NV t. N; overet i NV ¼ V lede de til Ydertønden for Schülpegat.
			F.	hvidt	Sp.	..	34	1½					
England (Ø-Kyst)	Yarmouth Red	Forandring af St. Nicolas Flydefyr	..	..	..	..	..	..	N 52 36 Ø 1 47	..	..	det lavere af de 2 Fyr viser nu rødt Blink hver 10 Sec. (hid- til rødt fast Lys).
England (V-Kyst)	Liverpool Bugt	Flytning af Formby Flydefyr	..	..	..	..	..	..	N 53 31,7 V 3 11	..	..	3 Kbl i VNV, for efter Løbets Forandring igjen at kunne tjene til Ledemærke overet med Crosby Fyr for Løbet over Barren.
Frankrig	Kanalen	Ny Havnefyr ved Guilvinec	1 F.	rødt	Sp.	4de	48	2¼	N 47 47,8 V 4 16,5	47	Steen	paa Østsiden af Havnen; det lyser 14° paa hver Side af Løbets Midte.	
			1 F.	rødt	Lds.	4de	18	1½	..	12	..	912 Alen S 83° V (retv.) fra Fore- gaaende.	
do.	do. (ved Brest)	Nyt Fyr paa Pierres noires	B.	rødt Blink hver 10 Sec.	Lds.	3die	86	3	N 48 18,7 V 4 55	80	Steen	ventes tændt i Mai 1872. I SV fra Fyret er Klipper i 3 Kbl.s Afstand.	
do.	Middelhavet (Rhone- mund- ing)	Forandring af Port du Bouc Fyr	F.	hvidt rødt	..	..	..	3 2	N 43 23 Ø 4 59	..	..	det røde Lys fra Fyret omfatter en Vinkel af 40° fra Fortet Bouc og Indgangen af St. Louis Kanalen til Land; man undgaer alle Grundene i Løbet ved at holde det hvide Lys i Sigte.
do.	Middelhavet	Forandring af Friaul Fyr	F.	rødt	Lds.	4de	35	1¼	N 43 16,7 Ø 5 18,6	..	..	paa Øen Ratoneau ved Marseille, Istedetforjet lille hvidt Fyr, som tidligere brændte her.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed.	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Italien	Middelhavet	Nyt Fyr paa Øen Gianutri	F.	rødt	..	4de	300	2 $\frac{1}{4}$	N 42 14,5 Ø 11 6,3	..	..	paa den sydlige Høi paa Øen; Fyret bliver senere forbedret.
do.	Bugten ved Neapel	Nyt Fyr ved Torre del Annunziata	F.	rødt	..	..	32	$\frac{1}{2}$	N 40 45,3 Ø 14 26,8	..	Mast	paa Enden af vestlige Mole i Havnen.
do.	Adriaterhavet	Nyt Havnefy- r ved Ortona	F.	hvidt	Lds.	..	34	1 $\frac{3}{4}$	N 42 19,7 Ø 14 24,6	..	..	40 Alen fra Enden af den ny Mole; Fyret, der brændte paa den gamle Mole, er nedlagt.
Østerrig	do.	Nyt Havnefy- r ved Malinsca	F.	hvidt	..	..	17	$\frac{1}{2}$	N 45 7,5 Ø 14 31	..	Jern- stativ	Jernstativ paa Enden af Havne- molen ved NV-Siden af Øen Veglia.
do.	do.	Nyt Havnefy- r ved Gelsa	F.	hvidt	..	..	17	$\frac{1}{2}$	..	..	..	paa nordlige Mole ved Gelsa Havn paa Nordkysten af Øen Lesina.
do.	do.	Nyt Fyr paa Punta Jadria	F.	rødt	..	..	24	..	..	..	Skant, Steen	ved Indløbet til St. Antonio Ka- nalen nær Sebenico i Dalmatien.
Tyrkiet	do.	Fyret paa Sas- seno	B.	hvidt Blink hver Minut	..	..	320	4 $\frac{1}{2}$	N 40 30 Ø 19 13	..	..	Blinket har 5 Sec.s Varighed og følges af 55 Sec.s Formærkelse. — See foreg. Hefte f. August 1871.
Sicilien	Middelhavet	Nyt Fyr paa Øen C. Pas- saro	FB.	hvidt Blus hver 3 Min.	Lds.	4de	126	3	N 36 41,5 Ø 15 9,9	..	..	tændt 15 Nov. 1871; formeentlig nedlægges Blinkfyret paa Cozza Spadaro ved C. Passaro.
N-Amerika (Ny Fund- land)	Belle Isle Strædet	Nyt Fyr paa Cap Norman	B.	hvidt Bl. hver 2 Min.	Sp.	..	135	5	N 51 38 V 55 54	38	6kant, hvidt	
do.	Ingornachoix Bugten	Nyt Fyr paa Rich Pynt	FB.	hvidt Blus hver	Sp.	..	126	4 $\frac{1}{2}$	N 50 42 V 57 24,5	38	6kant,	paa Nordvestkysten af Ny Fund- land.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets						Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Heide	Lys- vidde	Heide	Farve, Form		
N-Amerika (Kanada)	St. Laurents Bugten	Nyt Fyr paa Øen Egg	B.	hvidt Bl. hver 1½ Min.	Sp.	..	68	3¼	N 49 38 V 67 10	29	Skant.	
do.	do.	Ny Ledefyr ved Huckleberry	2 F.	hvide	..	..	..	..	N 47 4 V 64 47	..	Træ- baaker	lede over Barren i Miramichi Bai.
do.	do.	Ny Ledefyr ved Oak Pynt	2 F.	hvide	..	..	..	..	..	..	Træ- baaker	lede overet gennem The Nar- rows.
do.	St. Laurents Floden	Nyt Flydefyr ved St. Roque Banke	2 F.	hvide	..	..	23 15	1½	N 47 22,5 V 70 17	..	..	paa NV-Enden af Banken paa 3¼ Favne Vand L. V. S. T. c. 2½ Kvm. fra det andet ældre Flydefyr; i Taage ringes med Klokke: er Skibet ikke paa sin rette Plads, bliver det høie Fyr slukket, og om Dagen bliver Ballonen paa Masten nedtaget.
do.	Ontario Søen	Nyt Fyr paa Wicked Pynt	F.	rødt	Sp.	..	38	2½	N 43 52 V 77 14	..	4kant., hvidt	
do. (Connec- ticut)	Long Island Sund	Forandring af Bridgeport Havnelyr	F.	rødt	Lds.	4de	54	3¼	N 41 9,4 V 73 10,5	..	hvidt	Taarnet er ombygget og staaer 130 Alen sydligere end før.
do. (Ny York)	Long Island (Gardiners Bai)	Nyt Fyr paa Long Beach Bar	F.	rødt	..	5te	54	3¼	N 41 6,3 V 72 17,8	..	Skrue- piller, hvidt og rødt	Taarnet staaer i 5 Fod Vand; i Taage ringes hver 15 Sec.
Vestindien	St. Domingo	Fyr ved Pt. Lamentin Fyr paa Øen Vache	..	..	..	..	..	..	N 18 33 V 72 25	..	..	efter Indberetning af den franske Consul i Haiti skulle Fyrene paa Øen være slet passede, under- tiden ikke tændte og i det Hele ikke at stole paa.

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	
S-Amerika, Guyana	Maroniflodens Østside	Nyt Fyr paa Pt. des Hattes	F.	hvidt	Lds.	..	72	3 $\frac{1}{2}$	N 5 42,5 V 53 56,3	..	Træ- baake, hvid	Misv. 1° 30' Ø i 1871.	
do.	Maroniflodens Vestside	Nyt Fyr paa Pt. Galibi	F.	hvidt	Lds.	..	72	3 $\frac{1}{2}$	N 5 42,5 V 53 58	68	Træb., hvid		
do., Brasilien	Esprito Santo Bugten	Nyt Fyr ved St. Luzia	F.	hvidt	Lds.	4de	64	3	.....	..	.....	paa Sydsiden af Bugten.
Egypten	Bugten v. Suez	Nyt Fyr paa Ras Gharib	F.	hvidt	..	..	160	5	N 28 21 Ø 33 6	..	rødt Jern- stativ	lyser rødt mellem Pellingerne S 25° V til S 50° V retv.
Ostindien	Madura Strædet	Nyt Fyr paa Koko Rev	FB.	hvidt Blus hver 2 Min.	Lds.	4de	..	..	S 7 28 Ø 113 7	..	Jern, hvidt	i Zwantjes Droogte; Fyret lyser klart i 90 Sec., Blus af 10 Sec. og Formørkelse før og efter Blusset i 10 Sec.
do.	Java Østkyst	Flytning af Soerabaya Flydefyr	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	.....	hidtil laa dette Flydefyr ved nord- lige Indløb til Vestkanalen, men er nu flyttet ind til den 3die hvide Tønde i Løbet.
Japan	Hakodadi Havn	Nyt Flydefyr	F.	.....	..	..	34	2 $\frac{1}{2}$	Kamida Creek i Ø t. S $\frac{1}{2}$ S og Hvide Klint i S t. Ø	..	rødt Skib, 2 Master	ved NV-Enden af Byen udfor Anama Pynt paa 7 Favne Vand ved L. V. S. T.; større Skibe maa gaa N om Flydefyret, da der er Klipper i S for det. (Fyr- skibet, som tidligere laa i Hako- dadi Havn, er borttaget).
do.	Nipon	Nyt Fyr paa Iro o Saki eller	F.	rødt	Lds.	4de	180	2	N 34 36 Ø 138 51	20	Skant., hvidt	dette Fyr er tændt 5 Octbr. 1871.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets								Bredde og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form				
Japan	Kjusiu (Nagasaki Red)	Nyt Fyr paa Ivo Sima	F.	hvidt	Lds	1ste	200	5	0	N 32 43 Ø 129 46	33	6kant., hvidt	formærket mod Land fra NØ t. N til V $\frac{1}{2}$ N. Det midlertidige Fyr, som hidtil brændte her, er nedlagt.	
Californien	Stille Hav	Nyt Fyr paa Trinidad Head	FB.	rødt Blus hver Minut	Lds.	4de	190	2 $\frac{1}{2}$	N 41 3 V 124 8	21	hvidt	tændt 1 Decbr. 1871. Fyret viser klart Blus i 5 Sec. og er aldeles formærket i 45 Sec.		

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	Storm- signaler	.....	.....	.....	fra Skagen	vises fra Decbr. 1871 ved Brug af en sort Cylinder (Tromle) eller Kegle (Top).
		Cylinderen alene	vil angive	□	.....	at Storm kan ventes, uviset fra hvad Side	De fleste Storme i dette Far- vand begynde gjerne fra Syd og drele vest efter, men naae sjæl- den større Voldsomhed, før Vin- den gaaer om til NV eller Nord.
		Cylinderen over	en nedadvendt Kegle	□ ▽	.....	Storm kan ventes fra Syd	
		Cylinderen under	en opadvendt Kegle	△ □	.....	Storm kan ventes fra Nord	

Stat, Land	Farvand, Belligheden	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Danmark	Sundet (Kongedybet)	grønt Flag paa Masten	af Vraget af en Skonnert	.....	2½ Favne	2 Kbl. NNØ for Mel- lemfortøt N. Br. 55° 41',5 Ø.Lgd. 12° 38'	det samme Vrag, der omtales i forr. Hefte som fundet ½ Mil S for Drogdens Flydefyr.
Femern	Femersund	Lodsmærket	Flygge Skov	.....	.....	N. Br. 54° 26' Ø.Lgd. 11° 1'	er borttaget, istedet Fyr: see under A.
Meklenborg	Øen Poël	Baaken ved	nordre Lodshus	.....	.....	paa Vestsiden af Øen	er nedbrudt; istedet er opført et massivt rundt Taarn ved det ny Lodshus.
do.	Østersøen	Vrag af	en Skonnert	.....	9 Favne	N 17° Ø retv. 3 Mil fra Darsørort Fyr	
Slesvig (Vestkyst)	Øen Før	Telegraf	Mærker	.....	.....	c. 1500 Skridt Ø for Fuglekølen paa Øens Nordvestside ved Syderfedderbøl nord for Sydvesthörn	} Mærkerne ere 15 Fod høje Baaker med Trekanter paa Toppen, og mellem dem er over Galmsbøl og Fører Lei udlagt et Tele- graftoug.
do.	paa Fastlandet	do.	do.	.....	.....	N. Br. 54° 33',5 Ø.Lgd. 8° 21',8	
do.	Smaldyb	Baaken	paa Seesand	.....	.....	N. Br. 54° 26',5 Ø.Lgd. 8° 27',5	er flyttet 796 Alen mod NØ fra dens tidligere Plads.
do.	Heveren	do. 90 Fod høj ov. daglig Lav- vande	paa Syderog Sand	.....	.....		er flyttet 574 Alen mod Nord og forandret i Udseende; den har nu Form af et 3 sidet Prisme med Hjørnet mod Middelhever Ydertønde, paa Toppen en Brædde- flade, der vender Kanten samme Vei eller mod SV og NØ og fra Siderne har Form af et Timeglas, over dette er en Ballon.
Holsten	Norder Piep	Baaken	paa Blauort	.....	.....	N. Br. 54° 9',5	er flyttet 164 Alen

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England (Ø-Kyst)	Nordsøen (Goodwinsand)	Flytning i VSV, 4 Kbl. af	NV-Goodwin Tønde	.....	13 Favne	St. Georgs Kirke i Ramsgate over Obe- lisen i NNV, East Bottom Telegraf lidt V for S Foreland Fyr i SV $\frac{1}{4}$ V	Goodwin Knoll Tønde i 2 $\frac{3}{10}$ Kvm. i ØNØ, Gull Fyrskib 1 $\frac{4}{10}$ Kvm. i VSV. N Bar Tønde 2 $\frac{1}{10}$ Kvm. i N t. Ø og Middel Brakes Tønde 1 $\frac{7}{10}$ Kvm. i NV t. V $\frac{3}{4}$ V.
do.	Themsmun- dingen	Flytning 2 Kbl mod Øst af	Øst-Margate Tønde	.....	5 -	Margate gl. Kirke over vestl. Skorsten paa Margate Badehus i SV og Vestenden af Moro Kastel til N Foreland Fyr i S t. V	NØ-Spilt Tønde 1,1 Kvm. i N t. V $\frac{3}{4}$ V og Longnose Tønde 2,8 Kvm. i S t. V $\frac{1}{2}$ V; det røde Lys fra N Foreland Fyr er bragt ud til Tødens nuværende Plads.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. mod Øst af	NØ-Spilt Tønde	.....	8 -	Neptuns Taarn lidt øst for Havemuren ved N Foreland Fyr i S $\frac{1}{2}$ V og Minster østl. Mølle V for den ny Terrasse i SV $\frac{1}{4}$ S	Tongue Knolls Tønde 2,8 Kvm. i N t. V $\frac{1}{2}$ V, Nord Spilt Tønde 3 Kvm. i V t. N $\frac{1}{4}$ N. (Misv. 19 $^{\circ}$ V i 1871).
do.	do.	ny rød Tønde	i Alexandra Kanalen	.....	4 $\frac{1}{2}$ -	Shingles SV-Tønde i Ø $\frac{3}{4}$ S, Shingles V- Tønde i NV og Gird- ler Baake i SV $\frac{1}{2}$ S	foreløbigt udlagt udfor en Grund, der har dannet sig i Løbet mellem Shingles SV- og Vest- Tønde.
England (S-Kyst)	Kanalen	Taagesignal fra	Sevenstones Flydefyr	.....	.....	N. Br. 50 $^{\circ}$ 3,2 V.Lgd. 6 $^{\circ}$ 7,3	ved stærk Lyd af et Horn hvert 10de Secund.
England (V-Kyst)	Liverpool Bugt, (Queens Kanal)	Flytning $\frac{1}{2}$ Kvm. i N t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø af	Queens Kanal Fair- way Klokke- tønde	.....	6 Favne	NV-Fyrskibet 3 $\frac{1}{2}$ Kvm. i V t. S, Formby Fyrskib 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. i SØ $\frac{1}{4}$ Ø	Victoria Tønde 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. i S $\frac{3}{4}$ V, Zebra Tønde 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. i NØ t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø (Formby Flydefyr er flyttet: see A.).

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England (V-Kyst)	Liverpool Bugt (Queens Kanal)	Flytning 3 Kbl. i NØ $\frac{2}{3}$ Ø af	sort Spidstønde Q 1	.....	1 $\frac{1}{2}$ Favne	Klokke Tønden 1 Kvm. i V t. N $\frac{1}{2}$ N	Formby Fyrskib 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. i SØ $\frac{2}{3}$ S.
do.	do.	Flytning 90 Fv. i NV t. V $\frac{1}{2}$ V af	sort Spidstønde Q 2	.....	3 $\frac{1}{4}$ -	Tønde Q 1 $\frac{2}{3}$ Kvm. i NV $\frac{1}{2}$ N	Tønden Q 3 $\frac{2}{3}$ Kvm. i SØ $\frac{1}{2}$ S.
do.	do.	ny rød Tønde	Q 2 med Stang og Ballon	.....	1 $\frac{1}{2}$ -	Formby Flydefyr og Crosby Fyrtaarn overet i SØ t. Ø $\frac{2}{3}$ Ø, 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra Flydefyret	paa Sydsiden af Barren ved lille Burbo Bankens NV-Spids.
do.	do.	Flytning af	rød Tønde Q 3	.....	2 -	rød Tønde Q 2 i NV $\frac{1}{4}$ V $\frac{2}{3}$ Kvm. og Q 4 i SØ $\frac{2}{3}$ Ø $\frac{2}{3}$ Kvm.	rød Tønde Q 4 ligger nu, hvor før Q 3 laa. Ballonen tages af den.
do.	do.	Flytning 150 Fv. i V t. N $\frac{2}{3}$ N af	sort Spidstønde Q 3	.....	3 -	Formby Flydefyr 2 Kbl. i SØ $\frac{1}{2}$ S og sort Tønde Q 2 $\frac{2}{3}$ Kvm. i NV $\frac{1}{2}$ N	paa Kanten af Jordan Spit.
do.	do. (Crosby Kanal)	Flytning af	alle Tønderne	.....	.....	Tønden Nr. 3 er flyttet 125 Favne i N og alle de andre Tøn- der forholdsvis	paa Grund af at NV-Enden af Store Burbo Banke har udstrakt sig mod Nord.
do.	do. (Victoria Kanal)	nuværende Plads af	Fairway- Tønden	.....	.....	NV-Fyrskibet 3 $\frac{2}{3}$ Kvm. i V t. N $\frac{1}{2}$ N og Queens Kanal	alle de andre Tønder, som laa i Victoria Kanal, ere borttagne paa Grund af Løbets Tilsanding.
do.	do. (Formby Kanal)	Flytning 2 Kbl. i NØ t. Ø af	rød Tønde F (med Ballon)	.....	5 Fod	Klokketønde i N $\frac{2}{3}$ Ø 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. Crosby Fyrskib Kvm. i SV t. V, sort Spidstønde F 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. i NNØ $\frac{1}{2}$ Ø	Crosby Fyrtaarn og Beach Mærke overet i Ø t. S $\frac{2}{3}$ S.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England (V-Kyst)	Liverpool Bugt (Zebra Flak)	Flytning $\frac{1}{4}$ Kv. i N $\frac{1}{4}$ Ø af	Zebra Tønden	.....	.....	i Linie NØ t. Ø $3\frac{1}{4}$ Ø og SV t. V $3\frac{1}{4}$ V midt imell. Queens Kanal Fairway Tønde og Formby F. NV- Tønde	Misv. i 1871 22 $\frac{1}{4}$ ° V.
Spanien (N-Kyst)	Atlantehavet (Gijon Red)	ny sort Spids- tønde m. hvid Stribe	N f. Ydermolen ved Gijon	.....	16 Fod	Sydpynt af indre Havnemole i S 82° V og S ^t . Catharina Mole i S 29° Ø (retv.)	Skibe af større Dybgaende maa holde N om Tønden.
Østerrig	Adriaterhavet	4 nye røde Varpetønder	paa Fiume Red	.....	.....	VNV fra det røde Havnefyri i en Række 5 til 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra dette	Nybygningerne under Vandet ere betegnede med 4 Vagere.
do.	do.	ny guul Varpe- tønde	paa Pola Red	.....	.....	Sydpynt af Øen An- drea i S 61° Ø, Vestenden af Monu- mentet i NNØ og Mussel Taarnet i Ø 20° S (retv.)	Tønden ligger N for Fort Frantz paa Øen Andrea.
do.	do.	Steenvarde	paa Lapad Banken	.....	.....	udfor Gravosa Havns Munding	Varden er en Steenpyramide paa 8 Fod og har Fløi paa Toppen.
do.	do.	Tønde med Stage og Kurv	ved Sottile Pynten	.....	4 $\frac{3}{4}$ Favne	630 Alen NV for Pynten	mellem Tønden og Land findes Skær, saa at større Skibe bør søge uden om Tønden.
Italien	Bugten ved Tarent	ny rød Spids- tønde paa	Banken ved P ^t . San Vito	.....	23 Fod	S ^t . Paolo Fyr i N 71 $\frac{1}{2}$ ° V, S ^t . Vito Fyr i S 32° 20' Ø (retv.)	Tønden rager 7 Fod over Vandet.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
N-Amerika	Halifax Red	Taagesignal	fra Sambro Øen	.....	.....	N. Br. 44° 26',2 V.Lgd. 63° 33',7	istedetfor Trompet-Signal affyres 2 Skud hurtigt efter hinanden, naar Dampskibes Signalpibe høres i Taage.
do.	C. Canso	do.	fra Cran- berry Øen	.....	.....	N. Br. 44° 17',2 V.Lgd. 68° 15',5	Damppipe i 8 Sec. hvert Minut istedetfor Trompet-Signal.
do.	Maine	nyt Taagesignal	fra Little River Fyr	.....	.....	N. Br. 44° 39',7 V.Lgd. 67° 11',8	ved Klokke, 2 stærke Slag hvert Minut.
do.	do.	forandret do.	fra Manhei- gin Fyr	.....	.....	N. Br. 43° 45',9 V.Lgd. 69° 18',6	Damppipe 2 Gange, med Mellem- rum af 8 Sec. i hvert Minut istedetfor Trompet-Signal.
do.	do.	Taagesignal	fra Portland Fyr	.....	.....	N. Br. 43° 37',6 V.Lgd. 70° 12',2	ved Trompetstød af 8 Sec.s Varig- hed og med 40 Sec.s Mellemrum.
do.	Massachusetts	do.	fra Boston Fyr	.....	.....	N. Br. 42° 19',6 V.Lgd. 70° 53',1	ved Trompetstød af 7 Sec.s Varig- hed og med 43 Sec.s Mellemrum.
do.	Maine	ny Klokketønde ved	Penobscot South Breaker	.....	10 Favne	ved Indgangen til Penobscot Floden	½ Kbl. SV fra Grunden.
Vestindien	Florida Strædet	Sandbanke	ved Bemini Øerne	3 Fod	.....	½ Kvm. N 19° V fra Sydpynten af den sydligste Bemini Ø	mellem Banken og Øerne er 3 Favne Vand.
do	Jamaica (Port Morant)	ny rød Tønde med Stang og Kors	Øst Tønde	.....	4½ Favne	Pero Pt. 7 Kbl. i N ½ Ø, Leith Hall Pier i NNV ½ V	i Indløbet til Havnen ved Port Morant. Misv. der 4½ Ø i 1871.
do.	do.	ny rød- og hvidstribet Tønde med Stang og Kors	Vest Tønde	.....	4½ -	Midten af Røde Klint over det midterste Hus paa Høien i N ½ Ø og Batteriet i NV t. V c. ½ Kvm.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Vestindien	Jamaica (Port Morant)	ny graa Tønde	.....	.....	2 $\frac{3}{4}$ Favne	Leith Hall Pier i NV 7 Kbl.	i Havnen.
do.	do.	ny hvid do.	Cotton Tree Spit	.....	3 -	Pero Pynt S t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø 3 $\frac{1}{2}$ Kbl.	paa Vestkanten af Cotton Tree Banken.
do.	do.	ny graa Tønde	Leith Hall Shoal	.....	.....	Leith Hall Pier i V t. N $\frac{2}{3}$ N 4 $\frac{1}{2}$ Kbl.	paa Enden af Banken.
Brasilien	Sydatlanter- havet	formodelt Banke	Reids Banke	.....	.....	S. Br. 30° 50' V.Lgd. 48° 20'	Capt. le Dall, fransk Skonnert «Berthe Jeanne», angiver at have seet Braad i Havet paa dette Sted.
do.	do.	do.	do.	.....	.....	S. Br. 31° 3' V.Lgd. 49° 47'	i 1842 har Capt. Reid, eng. Brig «Sweet Home», stødt paa en Grund, hvis Plads han angav saaledes.
do.	do.	do.	do.	25 Favne	.....	S. Br. 31° 4' V.Lgd. 49° 10'	Lodskud i 1867 af Lt. Roseau Phillippe, Chef for fransk Orlogs- skib «la Désidée».
Ostindien	Ceylon	Vrag ved	Port de Galle	.....	15 Favne	1 $\frac{1}{2}$ Kvm. SV $\frac{1}{4}$ V fra Pt. de Galle Fyr	af Jerndampskibet «Rangoon», Ma- sterne staa i Vraget, og det vil vel i længere Tid være til Hinder for Skibsfarten.
do.	Bengalen	Ophør af Havnebygning	ved Port Canning	.....	.....	i Mutlah Flodens Munding	Havnen svarede ikke til Forvent- ningerne, og Fuldførelsen deraf er opgivet; Tønderne i Floden inddrages, men Flydefyret og Ydertønden blive foreløbigt paa deres Plads.
Japan	Simonosaki Strædet	rød Baake	paa Yodsibi Rock	.....	.....	Kibune Pynt 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. i S 63° V (retv.)	Kegleformet, 8 Fod bred, 20 Fod høi.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Japan	Simonosaki Strædet	hvid Baake	paa Narusi Rock	.....	.....	Kibune Pynt 2½ Kbl. i N 41° Ø (retv.)	Kegleformet, 8 Fod bred, 20 Fod høi.
do.	do.	sort- og hvid- ringet Baake med Ballon	paa Manaita Rock	.....	.....	Oyama no Hana 4½ Kbl. i S 82° Ø (retv.).	Kegleformet, 8 Fod bred, 20 Fod høi.
Tonga Øerne	Sydlig Stille Hav	nylig funden Klippe	mellem Øerne Lete og Kao	1 à 2 Fod ov. Vandet	.....	S. Br. 19° 17' V. Lgd. 174° 45'	efter Opgivelse af det engelske Orlogsskib «Blanche». Vulkaner ere tidligere bemær- kede i denne Egn.
N-Amerika, V-Kyst	Fonseca Bugt	nylig funden Klippe	110 Kv. V for Øen Knob	.....	.....	Nordenden af Knob Øen i N 43° Ø, Sydenden af Samme i S 52° 25' og SØ- Enden af Øen Tigre i S 32° 35' Ø (Alt retv.)	paa Klippen ligger fortiden et Vrag af et Dampskib over Vandet. Misvisningen er her 7° 25' V i 1871.

Officielle Meddelelser.

1871.

Allerh. meddeelt Premierlieut. P. J. Scheel Orlov i 6 à 8 Maaneder. 23 Oct.

Udfærdiget Instrux for Fyringenieuren. 25 •

Allerh. meddeelt Premierlieut. H. P. Holm Orlov i 7 Maaneder for at gaae i Koffardifart. 30 •

Meddeelt Secondlieut. H. T. Hedemann Orlov i 2 Maaneder for at gaae i Koffardifart. 1 Nov.

Meddeelt Premierlieut. C. F. v. d. Recke Orlov i 2 Maaneder. 1 •

Allerh. meddeelt Premierlieut. G. L. Rohde, R.* 4 • efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Alder med Pension efter Pensionsloven fra den 1ste i n.M. at regne, og allern. tillagt ham Capitains Charakter.

Premierlieut. udenfor Nummer S. J. Paulsen beordret at indtræde i Nummer fra den 1ste December d. A. og at tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset. 11 •

Minist. bestemt, at Premierlieutenanterne J. C. Oldenburg og S. J. Paulsen fra 1ste December d. A. indtræde henholdsvis i ældste og næstældste Lønningsclasser for Premierlieutenanter. 11 •

Allerh. anordnet som følger: 11 •

a. Den Høiesteretsassessor, Conferentsraad Herman Andreas Møllerup, C.* og D.M., ved allerh. Resol. af 27de November 1862 meddeelte Constitution som Generalauditeur for Søetaten ophæves fra den 1ste i n. M., og bemyndiges Ministeriet til at tilkjendegive Conferentsraaden ved hans Fratrædelse som Generalauditeur Hans Majestæts allerhøieste Tilfredshed med og Paaskjænnelse af hans nidkjære og udmærkede Tjeneste.

1871.

- 11 Nov. b. Generalauditeur, Etatsraad Georg Bernhard Bornemann, R.* og D.M., overtager fra den 1ste i n. M. Generalauditeurforretningerne ved Søværnet.
- 11 . Allerh. meddeelt Premierlieut. C. K. Moe Orlov i 16 à 18 Maaneder for at gaae i Koffardifart.
- 11 . Commandeur G. F. W. Wrisberg beordret under Commandeur C. W. Schönheyders Sygdomsforfald at indtræde som Medlem af Værftscommissionens 2den Afdeling.
- 13 . I Anledning af Værftschefens Udtalelser og Betænkningen fra Værftscommissionens 2den Afdeling over Capitain Ravns Generalrapport fra Corvetten Heimdal efter Togtet iaar har Ministeriet bestemt:
at Granatmagasinet forbliver, som det er, saalænge Skibet afbenyttes som Cadetskib, og
at de øvrige i Betænkningen nævnte Puncter stilles til Observation ved Orlogsværftet.
- 17 . Allerh. meddeelt Commandeur J. P. F. Wulff, C.* og D. M., og Premierlieut. E. Suenson, R.*, Reisetilladelse til Udlandet henholdsviis i 4 à 5 og i 1 à 2 Maaneder.
- 20 . Ministeriet befalet, at, naar en Skibschef finder Anledning til i sin Generalrapport at anke over Mangler eller gjøre Forslag til Forandringer, som ere omtalte i tidligere Generalrapporter fra samme Skib, bliver det udtrykkeligt at bemærke, at slige Anker eller Forslag ere fremkomne tidligere, med Henviisning til den Rapport, hvori de findes.
- 21 . Igjennem Conseilspræsidiets emaneret en allerhøieste Kundgjørelse, ifølge hvilken Regjeringen under Kongens Fraværelse paa en Reise til Udlandet vil fra s. D. og indtil Allerhøistsammes Hjemkomst blive ført af Kronprindsen i Kongens Navn.
- 23 . Meddeelt Secondlieut. J. T. Olsen Orlov i 6 Maaneder for at gaae i Koffardifart.

Nogle Bemærkninger om Vædderstød og Slagorden for Pandserflaader.

Af Commandeur J. L. Gottlieb.

Allerede i 1869 har Krigsførelsen med Panderskibe og disses Opstilling til Slag været gjort til Gjenstand for Behandling i dette Tidsskrift og nu senest i det sidste Hefte for 1871.

Begge Artiklers Forfattere ere enige i at fordømme Kjølvandslinien som Slagorden og ville erstatte den ved forskellige Frontstillinger, samt betragte Vædderen som Panderskibenes Hovedvaaben.

Det er vistnok vanskeligt at afgjøre, hvilken Opstilling der er den bedste, da man har saa saare ringe Erfaring at støtte sig til, og den Erfaring, man har, egentlig kun er en Belæring ved Feilgreb.

Imidlertid antager jeg, at, da de to anførte Forfattere væsentligst kun have udtalt deres egne Anskuelser og Slutninger, vil det være godt, om ogsaa andre Anskuelser komme til orde, selv om de staae i aabenbar Modstrid mod de tidligere fremsatte, og jeg skal derfor tillade mig at gjøre nogle Bemærkninger som Indlæg i denne for Marinen saa interessante Sag, uden at jeg derfor tør betragte dem som Andet, end som mit personlige Syn paa Sagen.

Det forekommer mig umuligt at opstille en normal Slagorden for Pandserflaader og navnlig at ville bygge

denne paa Vædderangreb en masse, idet man vel maa erindre, at enhver Bevægelse, som den angribende Part foretager for at bibringe et saadant Dødsstød, er den angrebne Part istand til at møde med en tilsvarende Bevægelse for at afbøde det, og det er vist neppe tænkeligt, at to Pandserflaader skulde, i Frontlinie, søge at løbe Stævn mod Stævn imod hinanden; thi Udfaldet af et saadant Forsøg vilde være aldeles uberegneligt for nogen af Parterne, og den nærmeste Følge vilde være at bringe den hele Masse i den allervildeste Forvirring, hvad der neppe kan være Taktikens Opgave. Det vilde ogsaa være en Fortvivlelsens Kamp, hvor Alt sættes paa Spil.

Med Hensyn til Anvendelsen af Stævnstødet, da maa det erindres:

- 1) at det maa forudsættes, at Skibene paa begge Sider ere Herrer over deres Bevægelser, saavel med Hensyn til Fart som til Dreining.
- 2) at, da de store Skibe i Almindelighed ikke have nogen egentlig Spore, men kun en under Vandet fremspringende Jernstævn, vil Stævnstødet kun være fuldt virksomt, naar det er nærligen centralt, og, eftersom det nærmer sig meer og meer til at blive tangentielt, vil Virkningen tabe i Betydning og omsider kun foraarsage, at de sammenstødende Skibe slire langs Siden af hinanden.

Til at foretage et Stævnstød udfordres altsaa særligen gunstige Omstændigheder, saalænge Modstanderen er fuldt bevægelig, og Forsøget vil da vistnok i de allerfleste Tilfælde mislykkes.

Vilde den ene Flaade, i Frontorden, Vinkelorden, Divisionstriangler, eller hvilkensomhelst anden Orden, søge at bære ned paa sin Modstander, for at anbringe Stævnstød, da vil denne, om han er i Kjølvandslinie, neppe være saa godmodig at afvente Stødet i denne ufordeelagtige Stilling, men sikkert gjøre Alt for at pa-

ralysere det, navnlig ved at dreie Stævnen mod Stødet. Den eneste Mulighed, jeg kan tænke mig, for Anbringelsen af Stævnstødet med hele Linien maatte være, naar de to Linier vare i en Artillerikamp i Kjølvandsorden paa nært Hold, og den ene, ved Overlegenhed i Fart, kunde skyde frem for den anden, at den da, ved en pludselig Dreining, søgte at foretage Stævnstødet tværs paa Modstanderens Linie; men selv her vil deels Stødets Kraft forringes ved Dreiningen, og deels maa det antages, at Modstanderen strax vil dreie op mod det forventede Stød.

Saalænge de store Pandserkibes Bevæbning hovedsageligen er Sideskyts, kan jeg ikke indsee, at en Slagorden for dem kan være baseret paa Stævnangreb; man maa antage, at Artilleriet her maa spille Hovedrollen, og at Stævnstødet maa benyttes leilighedsviis, navnlig naar Linierne ere komne i en Opløsningstilstand.

I det Hele gjælder, efter min Overbeviisning, ingen Slagorden — det vil sige: en Orden, hvori Slaget i Regelen vil foregaae, — for Pandserflaader. Man kan vel tænke sig fordeelagtige Stillinger og Grupperinger af Skibene for at bringe Fjendens Skibe i Uorden, bryde hans Linie, overvælde enkelte Dele af denne, forsaavidt han maatte give sig nogen Blottelse; men dette vil Alt sammen være Slagdispositioner for muligen forudseelige Tilfælde.

Hvad det, efter min Mening, kommer an paa, er, at den Commanderende over en Pandserflaade har sine Skibe saaledes øvede og sammenarbejdede ved forberedende Øvelser og Evolutioner, at han er fuldkommen Herre over Flaadens Bevægelser, og det beroer da paa hans strategiske Talent og Fjendens mulige Feil, om han kan bringe sin Flaade i den fordeelagtigste Stilling for at udføre et Masseangreb, hvadenten dette nu bedst kan skee ved Gjennembrydning og Indvikling af enkelte Dele af den fjendtlige Linie eller ved et Vædderstød en masse.

Trods den Ringeagt, hvormed Kjølvandslinien er bleven behandlet i de to førnævnte Artikler i Tidsskriftet, trods den Dødsdom, de fælde over den som forældet og ubrugelig, fordrister jeg mig til at fremsætte det som min Overbevisning, at ethvert Sammenstød mellem fjendtlige Pandserflaader maa i Regelen blive indledet ved en Artillerikamp i tætsluttede Kjølvandslinier, og først efter denne Indledning — i hvilken Artilleriet i en kommende Krig vistnok vil komme til at godtgjøre sin store Betydning — og navnlig naar der skulde opstaae nogen Uorden eller Svækkelse i den ene Linie, kan den anden, med nogen Sandsynlighed for et godt Udfald, vælge en anden Stilling, især naar den troer sig istand til at overvælde Modstanderen. Ere Flaaderne først stødte sammen paa Livet af hinanden, ville de snart være blandede i vild Uorden, al Flaadebevægelse vil ophøre, og den enkelte Skibschef for en Tid komme til at virke selvstændigt. Medens Flaaderne saaledes ere saa at sige i Haandgemæng, vil det være Vædderstødet Tid. Her er Massens fremskridende Bevægelse standset, og de enkelte Modstandere manøvrere om hverandre. Et Stød paa Modstanderens Agterende eller Laaring kan tilintetgjøre hans Skrue og Ror, og, naar han saaledes er lammet i sin Bevægelsesevne, kan et nyt Stød midt paa Livet tilintetgjøre ham fuldstændigt. Navnlig vil Tvillingskruen her komme til at spille en Rolle. Held den Øverstcommanderende, som efter et saadant Sammenstød er istand til at samle hele eller en Deel af sin Flaade, for med denne at tilintetgjøre Modstanderen stykkeviis.

Er det derimod et befæstet Punct iland, der skal angribes af Panderskibe, ja, i saa Fald bliver Angrebet fra en fast Position, og den rimelige Orden for Skibene maa da, hvis de locale Forhold tillade det, blive i en Bue udenom Punctet, hvorved Fæstningen kommer til at sprede sin Ild over hele Buen, medens Skibenes Ild er convergerende.

Slutteligen maa jeg udtale den Overbeviisning, at, som Forholdene nu ere, maa Artilleriet betragtes som Hovedvaabnet. Muligen kan Stævnstødet komme til at afgjøre Slaget, men kun under sær gunstige Forhold.

Der stikker nutildags saa uhyre Capitaler i Søkrigs-materiellet, Vaabnet er saa frygteligt, og Ødelæggelsen saa fuldstændig, at den Commanderende for en Pandserflaade vel maa betænke sig paa at søge en Afgjørelse af Slaget ved at løbe om mellem Fjendens Skibe og — for at bruge et populært Udtryk — drikke Skaller, med mindre Omstændighederne ere saaledes, at han har stor Sandsynlighed for, at en saadan Manøvre vil bringe ham Seiren, eller ogsaa at hans Stilling er saa fortvivlet, at han kun paa denne Maade kan søge at drage sin Modstander med i sin egen Tilintetgjørelse.

Et fremgaaer imidlertid for Betragtningen, nemlig, at der nutildags stilles langt større Fordringer til den Commanderende af en Flaade — til hans Combinations-evne, Snarraadighed og Koldblodighed — end dengang man kunde give bestemte Regler for Flaadens fordeeltigste Opstilling til Kamp.

Om Vigtigheden af et kraftigt Kystværn.

(Efter det Svenske*).

Sverrigs Søforsvar, som i Betragtning af Landets Beliggenhed og øvrige Forhold af hele Nationen burde ansees som Noget, der ligefrem er inderligt knyttet til enhver Tanke om, til ethvert Maal for Landets Selvstændighed, har dog ikke i de senest henrundne Decennier været omfattet med den Varme og Interesse, som det ifølge sin Betydning har Krav paa.

Forskjellige Anskuelser saavel hos de Styrende som hos de Virkende have i væsentlig Grad bidraget hertil; men det Naturlige og det Sande baner sig altid i Tidens Løb Vej, indtil det staaer fast som Klippen. Landets Beskyttelse har i den seneste Tid været Formaal for Nationens Omtanke, og selv for Søforsvaret er Interessen atter vaagnet. En varig Fred hører til de Ønsker, som rimeligviis aldrig ville gaae i Opfyldelse. Den sidste Krig imellem Preussen og Frankrig yder en ny Støtte for denne Opfattelse, og, vil man søge yderlig Støtte for den i Begivenheder, som ligge længere tilbage, saa er det ikke mere end 123 Aar siden, at Diplomaterne

*) Foredrag, holdt af Commandeur-Capitain A. R. Cronstedt i «Kongl. Örlogsmanna-sällskapet» paa Hundredeaarsdagen for dette Stiftelse.

fra Storbritannien, Frankrig, Tydskland og Spanien undertegnede de endelige Fredsforhandlinger i Aix la Chapelle, den 7de October 1748, i hvis Indledning man gjenfinder følgende Udtalelse:

»Europa seer nu oprinde den lykkelige Dag, som det hellige Forsyn har udpeget for atter at skjenke det den eftertragede og nødvendige Hvile.« Herefter forklares i første Artikel, at »en christelig, almindelig og vedvarende Fred ligesom et oprigtigt og uforandret Ven-skab skal opretholdes og altid vorde raadende imellem de contraherende Nationer o. s. v. o. s. v.

Siden disse Fredsformularer nedskreves, have Krigene imellem de ovennævnte Nationer været saa talrige, at de afgive et tilstrækkeligt Beviis for det Usikre og Uholdbare i afsluttede Fredsovereenskomster, og det synes heraf at fremgaae, at det Klogeste, enhver Nation kan gjøre, er efter Evne at vedligeholde og ordne sit Forsvarsvæsen, for i Farens Stund at kunne værne om sin Selvstændighed. At dette overalt antages som en Læresætning, der er paatvungen af Nødvendigheden, fremgaaer deraf, at der ikke findes nogen ordnet Stat, som ikke har skabt sig en Krigsmagt, ligesom at alle Nationer, hvis Land i større eller mindre Udstrækning grændser til Havet, underholde en Søstyrke. Sverrig har heller ikke kunnet unddrage sig disse Nødvendighedens Krav; men, siden Landet har mistet Østersøprovincerne og Finland, hvorved dets politiske Forhold til andre Lande er undergaaet en væsentlig Forandring, har Nationen ikke gjort sig Rede for, i hvilket Maal og til hvilken Udstrækning Landets Søværn i Farens Stund bør kunne deeltage i Fælledskampen for Fædrelandets Selvstændighed.

Naturen synes at have skabt Sverrig til Sømagt; thi Størstedelen af det grændser til Havet, og det raader over Folk, som synes at have medfødte Anlæg til at blive flinke Sømænd, derom vidner den Dygtighed, som der fandtes og fremdeles findes saavel i Orlogs- som i

Handelsmarinen, og den Mængde af dets Sømand, der farer med fremmede Skibe, hvor de have Navn for at høre til de bedste Folk. I selve Landet findes bedre Jern end de fleste andre Steder, og Evnen til selv at bygge Fartøier og til at tilvirke alt Materiel findes ligeledes. Med slige Hjælpekilder skulde det synes, som om Sverrig med forholdsviis ringere Bekostning end andre Lande kunde skabe et baade kraftigt og dygtigt Søforsvar. Nationen kan ikke være tilfreds eller slaae sig til Ro, før den er sig bevidst, at den eier et saadant, som i væsentligt Maal kunde modvirke en fjendtlig Landgang, ja endog umuliggjøre den ligeoverfor en ikke altfor stor Overmagt. Det har til alle Tider været en anerkjendt Regel i Krig at benytte samme Slags Vaaben og om muligt bedre Vaaben end Fjendens; men deraf, at vi maae have ligesaa virksomme Kanoner som Fjendens, følger ikke ligefrem, at vi behøve aldeles samme Slags Skibe. Saavel disse som Krigsmateriellet undergaae efterhaanden Forandringer som Følge af nye Opdagelser og Tidernes Udvikling, og en mindre Nation kan ikke magte at anskaffe den Slags Pandserfartøier, hvoraf et enkelt koster mange Millioner.

Men for os er heller ikke det vigtigste Spørgsmaal, hvilket Slags Skibe vi bør have; Erfaringen har beviist, at vi kunne følge Tiden og dens Krav, naar vi lempe dem efter vore egne Forhold; men netop dette skeer i altfor ringe Udstrækning. Livsspørgsmaalet er derimod: Bør Nationen bringe Offre for at sætte Landets Kystforsvar i en saadan Stand, at det kan blive et kraftigt Værn imod fjendtlige Landgangsforsøg?

Historien lærer os, at den Anskuelse alt for 2000 Aar siden gjorde sig gjældende hos Grækerne, »at den, som vil være Herre i sit Land, bør kunne værne om sine Kyster.» Med vort Lands udstrakte Kyststrækning kan ikke Forsvaret ved Fæstninger og Batterier i Forbindelse med Miner og Spærringer anvendes overalt,

men maa begrænses til visse Stillinger og Løb; vore Landforbindelser langs Kysterne ere endnu meget utilfredsstillende, hvorfor vi under Krigsforhold, hvor Tidsbesparelse kan blive og som oftest er en Hovedfactor, sikkert komme til at benytte Landets talrige Handelsdampere til Transport af Tropper, Krigsmateriel og Fornødheder fra det ene Punct paa Kysten til det andet. Naar vi under slige Forhold ikke have Krigsfartøier, som kunne beskytte disse Transporter, kan Landet ikke drage den Nytte af sine Transportbaade, som det burde, og derfor hemmes og lammes Nationens Forsvarsevne i høi Grad, naar vi ikke ere istand til, under de fleste Forhold, ad Søveien at føre Tropper m. m. derhen, hvor der er mest Brug for dem.

Den Indvending, at vi hverken formaae at beskytte vore Kyster eller Transporter imod en overlegen Fjende, at vor Flaade bliver indespærret o. s. v., ere Tanker, som fødes af Mismodet; men de ere ikke Klogskabens Fostre. Til vor Lykke er ikke Mismodet eneraadende i Landet!

Ligesaa umuligt som det er for vort Land at underholde en stor Flaade, ligesaa unaturligt vilde det være, om det svenske Folk ikke offrede saavel Penge som Tid og Arbeide paa Landets Søværn — og dette gjøres vel, men ikke nok, ikke paa en fyldestgjørende Maade. Søkrigsmateriellets Anskaffelse er saavel som Vedligeholdelsen og Personnellets Øvelse meget kostbart, og dette gjælder for alle Lande; men endeel Orlogsfartøier kunne dog i Fredstid gjøre Handelen og Industrien Nytte i flere Henseender, og saavel England som Amerika og flere andre Lande have erkjendt, at de Penge, den offredes paa Flaaden, ikke vare ilde anvendte, idet deres Krigsskibe have været og bestandigt ere en Nødvendighed baade med Hensyn til Forsvaret og med Hensyn til Handel og Skibsfart. De nysnævnte Nationer have ikke fra først af været saa mægtige, som de nu ere;

Handel og Vindskibelighed have skabt baade deres Magt og Rigdom og dermed Trangen til deres Beskyttelse. Ogsaa vort Land befinder sig i en lykkelig Udviklingsperiode, og i samme Forhold, som Nationen arbejder sig frem og Folkemængden forøges, stiger dets Krav paa et Søværn.

Alt behøver sine Traditioner for at kunne udvikle sig til noget Gedigent og Stort; men Traditionerne begynde at uddøe i den svenske Flaade, thi man har ikke givet dem tilstrækkelig Næring.

For over hundrede Aar siden yttrede General August Ehrensvärd i det kongl. Videnskabs-Akademi: »Kong Carl XI. udvalgte Snillet Greve Wachtmeister til at fuldføre Carlskronas Værft tiltrods for alle sygelige Forhindringer, som lagdes ham iveien, og mangfoldige Forestillinger, som gik ud paa, at Carlskrona var slet skikket dertil. Det svenske Nag var sig selv ligt; men, hvem paastaaer nu, at Stedet var uheldigt, og at Wachtmeister tog feil?»

Dengang fandtes der Ingen i Landet, som vilde optage den tilkastede Handske og bestride Paastanden; men nu er man fristet til med Ehrensvärd at udraabe: »Det svenske Nag er sig selv ligt.»

I alle frie Lande findes to sig imod hinanden brydende Retninger: Forkæmperne for den ene, der ikke længere erkjende det Gode i gamle Institutioner, forkaste disse som uholdbare og betragte dem blot som Brøst, Mangler og Skranker for mere lovende Former; Forkæmperne for den anden Retning betragte de nuværende Samfundsvilkaar som en Udvikling af givne Natur- og Stedforhold, de hylde Grundsætninger for Tilveiebringelsen af sande og virkelige Forbedringer, men ville ikke indrømme, at enhver Forandring medfører en Forbedring; thi det er kun Tiden, som prøver, luttrer og udvikler Alt. En holder paa det Gamle, en Anden er forbittret paa alt det Nedarvede; Andre tænke forskjelligt om nød-

vendige Tillempninger og Forandringer, og Personlighederne give stundom Anskuelse et eensidigt Præg. Bestræbelsen efter større Fuldkommenhed maa være Grundlaget for Fremskridtet. Ligesaa vanskeligt som det er imod Tidsaanden at ville opretholde, hvad ikke mere kan bestaae, ligesaa farlige og blændende ere lokkende Læresætninger, som avle en ubegrændset Bevægelse, og det er derfor en ligesaa agtværdig Stræben at beskytte Alt, hvad der hviler paa en dyb national Grund — det Holdbare, det Ædle og det Gode deri — mod ethvert Omvæltningforsøg, som at sætte sig det Maal at omskabe og forbedre. De klareste og simpleste Sandheder fordre ofte lang Tid for at erkjendes og virkeliggjøres, medens vrangte Anskuelser og store Vildfarelser have Almeenheden for sig; men, hvad der engang har udviklet sig og er indgaaet i Folkets Begreb, Tro og Forestilling, udøver dog en stærk Magt.

Maatte den Gnist af Interesse for vort Lands Trang til at eie et kraftigt Kystværn, som er bleven kaldt til live i vor Repræsentation, udvikles til et klart Lys, indlevs i Nationens Overbeviisning og blive almindelig anerkjendt! thi da, men først da, faaer dette vigtige Spørgsmaal den Livskraft, som det har Behov og uafviseligt kræver. Det er ikke noget simpelt Pengespørgsmaal, men det er Spørgsmaalet om Landets Selvstændighed, som det her gjælder.

Bemærkninger om Islands Fiskeri og Handel.

Af Captain J. C. Tuxen.

Efter den Leilighed, jeg i afvigte Sommer som Chef for den under Island stationerede Skrueskonnert »Fylla« har havt til at gjøre mig bekendt med dette Lands Fiskeri og Handel, har jeg troet, det kunde være af Interesse for dette Tidsskrifts Læsere at modtage en Slags Fortsættelse af den »Indberetning«, som af Chefen for det samme Stationsskib blev afgivet til Marineministeriet 1865 og offentliggjort her i Tidsskriftet *) Aaret efter. Denne Indberetning indeholder med Hensyn til Fiskeriet under Island en Fremstilling af Maaden, hvorpaa dette udføres, af Fisketiderne, Apparaterne m. m., og heri er der siden dette Aar tilsyneladende ikke foregaaet nogen Forandring. Kun Tallene vexle, en Classe aftager, medens en anden tiltager, og noget egentligt Fremskridt er ikke til at iagttage, eller idetmindste ikke iøinefaldende. Det Samme gjælder om Handelen, som Indberetningen imidlertid kun har behandlet meget kort, og som endnu i Island staaer paa et temmelig lavt Standpunct.

I de Bemærkninger, jeg kan have at fremsætte om Islands Fiskeri og Handel, vil det altsaa være ufornødent at forklare Fremgangsmaaderne, der findes anførte i den nævnte Indberetning, og det skal alene

*) Ny Række, 1ste Bind 1866 Side 292 o. f.

være yderligere Betragtninger, som skulle være Gjenstand for denne min Fremstilling. Da Fiskeriet og Handelen staae i det nøieste Forhold til hinanden, og disse tillige træde i nær Forbindelse med Landbruget og Industrien, ville disse Gjenstande ikke ret vel kunne skilles fra hinanden.

Forholdene i Island kunne vanskelig sammenlignes med andre Steders paa Grund af Landets ringe Befolkning i Forhold til dets store Udstrækning, den ringe Forbindelse mellem Landsdelene, de mange Steder næsten ufarbare Veie og de slette Communicationsmidler, der alene ere henviste til Hestens Ryg. Island er over 250 Mile i Omkreds, henimod 3 Gange saa stort som Kongeriget Danmark (1870 □ Mile imod 695), og Befolkningens Antal er kun c. en Trediedeel af Kjøbenhavns (Frederiksberg iberegnet, 69,000 mod 200,000). Mange Mennesker, selv af de bedre stillede, som boe paa Nordlandet eller Østlandet, have aldrig seet Sydlandet eller Vestlandet. Befolkningen lever meget spredt, og navnlig er ikke nogen større Deel af Kysten ganske ubeboet. Landet selv frembringer kun faa Artikler, der er ingen Skove, kun ubetydelig Brændsel, ingen Metaller eller Steenkul, der voxer ikke Korn eller Lignende, saa at de første Nødvendighedsartikler maae tilføres Landet; derimod er der fortrinlige Græsgange, navnlig for Faar, og et forbausende rigt Fiskeri langs Kysterne, en Grube, hvoraf der kan øses Velstand, naar man forstaaer at benytte den paa den rette Maade.

Disse Forhold maa man holde sig for Øie, naar man vil bedømme Islands Fiskeri og Handel paa den rette Maade.

Torske- og Havkalve-Fiskeriet udføres deels ved aabne Baade, deels ved Dæksfartøier. I Reglen anvendes de aabne Baade til Torskefiskeri og Dæksbaadene til Havkalvefangst; men Undtagelser gives ogsaa, idet aabne Baade undertiden gaae paa Fangst efter Havkalve, og

Dæksbaade, navnlig de danske Handelsskibe, som om Foraaret opsendes med Varer, medens de vente paa deres Last, forøge Besætningerne med islandske Fiskere og gaae ud paa Torskefangst. Man har, navnlig ifjor, havt Exempler paa, at en Baads Besætning, og det endda en 6 Aarers, i den gode Tid har kunnet hjembringe ialt over 20,000 Torsk, og Handelsskibene paa Nordvestlandet have ogsaa gjort gode Forretninger.

Vil man see hen til Fiskeriets og Handelens Forde-
deling langs Kysterne, da bør man betragte dem amtsviis
eller efter Kysternes Natur. Island er, som bekjendt,
deelt i 4 Amter; men, da to af disse, det nordlige og
det østlige, ere under samme Administration og iøvrigt
behandles under eet, kunne de kun betragtes som eet
Amt, saa at der alene bliver at regne 3, nemlig Syd-
amtet, som bestyres af Stiftamtmanden, der boer i Rey-
kjavík, Vestamtet (burde maaskee hedde Nordvestamtet),
hvis Amtmand boer i Stykkesholm paa Bredebugten, og
Nord- og Østamtet, med sin Amtmand paa Øfjorden, i
Nærheden af Akureyri.

Sydamtet omfatter hele den golde Sydkyst fra Østrehorn til Cap Reykjanæs, en Strækning af omtr. 60 Mile, paa hvilken der kun findes 2, og det endda maadelige Havne for mindre Skibe, nemlig Papos ved Vestrehorn og Ørebakke, 50 Mile vestligere, midt imellem Vestmanøerne og Cap Reykjanæs. Herfra strækker Amtet sig ind i Faxebugten indtil Borgafjord, omtrent 15 Mile, og har flere gode Havne med Handelspladser, saasom Reykjavík, Havnefjord og Kjeblevig.

Vestamtet indtager den nordlige Halvdeel af Faxebugten, hele Bredebugten, alle de bekjendte Fjorde paa den nordvestlige Halvø, saasom Patrifjorden, Arnarfjorden, Dyrefjorden, Isefjorden osv., rundt om Cap Nord, imod Sydost indtil Bunden af Huna Fløj (Skagestrandsbugt). Det har mange Handelspladser og en Rigdom af gode Havne, flere, end det kan benytte til Handelen, hvoriblandt

jeg kun behøver at nævne den fortrinlige Havn indenfor Svends Eyre i Talknafjord, maaskee den bedste i hele Amtet, men som ikke benyttes til Handelssted. Dette Amt har en Kyststrækning af omtrent 90 Mile, naar Fjordene ikke medregnes.

Nord- og Østamtet strækker sig fra Bunden af Huna Fløi imod Øst langs Nordkysten til Cap Langanæs, og derfra imod Syd omtrent til Østre Horn. Det har ligeledes mange Fjorde med gode Havne og Handelspladser, paa Nordsiden Skagafjord, Øfjord, Skjalfandebugt, Thistilfjord osv., paa Østsiden Vapnafjord, Seydisfjord, Eskefjord, Berufjord osv. Kyststrækningen er, naar Fjordene ikke medregnes, omtrent 80 Mile.

Folketallet var i Aaret 1869, det sidste Aar, for hvilket der foreligger statistiske Optegnelser (jfr. »Skýrslur um Landshagi á Íslandi« 1871):

I Sydamtet	24,433,
i Vestamtet	17,182,
i Nord- og Østamtet	27,918,
i hele Island	69,533.

I det Antal Dæksfartøier og Robaade, som holdes, dels til Fiskeriet, dels til Færgefart m. m., foregaaer der ikke store Fluctuationer; følgende Liste over samtlige islandske Fartøier vil nærmere oplyse dette.

Aar	Dækskibe	12, 10 og 8 Aarers Baade	6 og 4 Aarers Baade	Mindre Baade og Joller
1865	52	241	1169	1870
1866	64	223	1165	1734
1867	74	243	1171	1707
1868	68	242	1134	1677
1869	61	235	1179	1705

Af de 61 Dækskibe i 1869 hørte 12 hjemme i Sydamtet, nemlig 6 i Reykjavik, 5 i den sydlige Deel af Faxebugten og 1 paa Vestmanøerne; flere af dem benyttedes til den indenlandske Vareomsætning, andre til

Fiskeri. Til Vestamtet hørte der 16, nemlig 8 i Bredebugten og 8 i Isefjords Syssel, hvilke saavidt vides alle benyttedes til Fiskeri. De 32, eller over Halvdelen, hørte hjemme paa Nordkysten, fornemmelig i Skagafjord eller Øfjord, og kun 1 paa Østkysten. Allerede denne Fordeling viser, at Havkalvefiskeriet er stærkest udviklet paa Nordkysten, skjøndt Skibene ofte herfra gaae til Vestlandet og selv til Sydlandet; derefter kommer Nordvestlandet og endelig den sydvestlige Kyst.

Fordelingen af Baadene leder ligeledes til en betegnende Bemærkning. Lades de mindre Baade og Joller ude af Betragtning, da de kun i en uvæsentlig Grad benyttes ved Fiskeriet, da bliver der for Aaret 1869 tilbage 1414 egentlige Fiskerbaade i de to første Classer, og deraf $\frac{1}{3}$ eller 17 pCt. af de store 12—10 eller 8 Aarers Baade. Heraf var

langs Sydkysten og					
paa Vestmanøerne	123	med 58	eller 47	pCt. i første	Classe.
Omkring Reykjavik					
og i Faxebugten	447	" 73	" 16	"	do.
I Bredebugten . . .	208	" 46	" 22	"	do.
I Fjordene paa Nord-					
vestlandet	193	" 18	" 9	"	do.
Paa Nordlandet . . .	357	" 40	" 11	"	do.
Paa Østlandet . . .	86	" 0	" 0	"	do.
	1414.	235.			

Paa Sydkysten var der, uagtet dennes store Udstrækning, saaledes kun et forholdsviis ringe Antal Fiskerbaade; men disse vare til Gjengjæld meget store, for at kunne benyttes ved den aabne Kyst. Iøvrigt skal det bemærkes, at Baadene her ere af en noget anden Construction end de andre islandske Baade, bredere og mere fladbundede, for at kunne sættes ud og ind gjennem den høie Brænding, der næsten altid vælter sig ind over den flade Sydkyst.

I Faxebugten og Bredebugten, hvor der deels fiskes i de aabne Bugter og udenfor Næssene, deels inde ved Fjordene og i de mindre Bugter, var Forholdstallet af første Classes Baade som Følge heraf meget mindre, og paa Nordvestlandet, hvor Baadene sjelden ere meget længe ude, og i Reglen kun fra de ydre Fiskerleier gaae langt tilsøes, var Forholdstallet endnu mindre. Paa Østlandet, hvor der i Reglen kun fiskes paa Fjordene og til eget Brug, var der ingen store Baade. Paa Vestlandet var Fiskerbaadenes Antal mere end dobbelt saa stort som paa Nordlandet.

Den Anskuelse er bleven fremsat, at Islænderne vilde vinde et større Udbytte af Fiskeriet, naar dette udførtes med større Fartøier, d. v. s. Dæksskibe, Slupper, Skonnerter og Lignende paa 20 til 30 Tons, og der er i denne Henseende henviist til Franskmændene, som ikke fiske fra Baad, og som vinde et større Udbytte med forholdsviis færre Folk. Jeg deler kun til en vis Grad denne Anskuelse og mener, at efter Forholdene, som de ere i Island, ville Baadene altid blive Hovedmidlet ved Fangsten, navnlig ved Torskefiskeriet. For det Første kan der ikke anstilles nogen Sammenligning imellem Franskmændene og Islænderne, da hine fra et fjernt Land søge op til de islandske Kyster, og det ikkun tillades dem at fiske i større Afstand fra Landet, medens Islænderne ere i deres Hjem og kunne fange baade tæt ved Kysten og inde i Fjordene og Bugterne, hvortil kommer, at det franske Fiskeri beskyttes ved Privilegier og Præmier, medens det islandske er henviist til sine egne Ressourcer. For det Andet mangler der den fornødne Capital til at sættes i de kostbare Apparater. For det Tredie er der mange Steder, hvor det bedste Fiskeri netop findes tæt under Land, saasom i Vogavig i den sydlige Deel af Faxebugten, i Bolungarvig paa Isefjorden osv., hvor en Baad er bedre end et Skib, og til Udlægning og Røgtning af Bakkerne egne Baadene sig ogsaa bedre. Endelig

er der den Omstændighed, at de Fiskerleier, fra hvilke Baadene gaae langt tilsøes, ofte ligge paa saadanne Steder, ved Fjordmundingerne, paa Pynterne, paa den aabne Sydkyst osv., hvor der mangler Havn, Læ eller Tilflugt for Dæksbaadene, og hvor Fiskerbaadene maae trækkes paa Land, saasnart de komme hjem. Dog mener jeg rigtignok, at det vilde lønne sig at benytte et større Antal Dæksskibe end nu, paa saadanne Steder, hvor Forholdene tillade det, og hvor Baadene gaae langt tilsøes og blive længe ude, navnlig i Faxebugten og Bredebugten.

Da Baaden saaledes maa ansees som Hovedredskabet ved Fangsten, maa det imidlertid beklages, at den, idetmindste tilsyneladende, ikke behandles med den Omhu, den fortjener. Den islandske Fisker er en fortrinlig Baad-Sømand; hans Udholdenhed, Mod og Færdighed i at holde Søen under alle Slags Veirforhold, Sommer og Vinter, er hævet over enhver Roes. At det navnlig er Robaade, som benyttes, kan have sin Grund i, at de for Fiskeriets Skyld maae have store Besætninger. Ogsaa Formen af Baadene, der næsten udelukkende bygges i Landet selv, forekommer mig heldig; derimod ere Seilene mindre praktiske. De ere forsynede med en eller to lave Master, der forstøttes stærkt ved 4 Barduner hver, og Seilene ere meget brede og lave, til de smaa Baade ofte vel store. Ogsaa Seilene forstøttes stærkt, Fald og Skjøder kastes til, og det hænder ikke sjelden, at dette medfører Kulseiling under en Byge, naar Seilet ikke hurtig nok kan bjerges. En anden Skjødesynd, der anføres som Grund til Ulykkestilfælde, er den, at Roret hænger saa løst, at det hugger sig ud i et kritisk Øieblik, naar der netop er mest Brug for det. Men, hvad der især savnes ved de islandske Fiskerfartøier, er en omhyggelig Behandling; man finder ikke hos Islænderen i Almindelighed den Kjærlighed til hans Baad, i hvilken han opholder sig saa meget, og til hvilken han saa ofte

betroer sit Liv, som man af disse Aarsager skulde vente. Baadene ere i Reglen ikke, hvad man kalder godt holdte, vel udhalte, i enhver Henseende i brugbar Stand. Det Antal Baade, som hvert Aar forulykker, og det Antal Mennesker, som derved omkommer, er isandhed ogsaa beklageligt og høist sørgeligt. Det er saa heldigt, at det kan oplyses med Tal, og stiller sig da saaledes:

I de syv Aar 1863—1869 incl. var Folketallet i Island i Gjennemsnit 68,719, hvoraf der aarlig døde 2208 eller 3,2 pCt.; men deraf var ikke mindre end 720 Dødfødte og Børn under 1 Aar, saa at der bliver 1488 tilbage. Heraf druknede 94, og omkom ved andre Ulykkestilfælde 22 i Gjennemsnit hvert Aar. Naar det tilføies, at der af Mandfolk imellem 15 og 45 Aars Alder, hvortil de fleste af de Drukneede maae henregnes, aarlig døde kun 240, saa bliver det henved 40 pCt. af disse, som ere drukneede.

Af 1000 Dødsfald falder der i de nævnte Aar:

323,9 under 1 Aar,

105,8 Mandfolk mellem 15 og 45 Aar,

42,6 Drukneede,

10,0 Omkomne ved andre Ulykkestilfælde.

Forbedring af Fiskerbaadene maa derfor ansees for en af de Gjenstande, hvorpaa Opmærksomheden bør henledes. En anden Gjenstand er Tilvirkningen af Fisken, der mange Steder forekommer mig at staae paa et temmelig lavt Standpunct. Paa Nordvestlandet, navnlig paa Isefjorden, bliver Fisken bedst behandlet, og herfra udføres ogsaa den bedste Vare. Det tørre Klima, som findes i denne Deel af Island, bidrager vel ikke lidet hertil; men der anvendes ogsaa større Omhu og offres mere Arbeide paa Tilvirkningen. Der er her paa flere Steder dannet ordentlig steenlagte Virkepladser, Fisken er under bestandigt Tilsyn, vendes, skræbes, stables, oplægges i tørre Rum osv., medens Apparaterne paa mange andre Steder i Island

ere meget simple og Virkepladserne saaledes, som de findes i Naturen. Ogsaa Trankogerierne kunde trænge til Forbedring for at give et mere oekonomisk Udbytte. Det Salt, som bruges til Virkningen, er en kostbar Artikel, og Forsøg burde vistnok gjøres paa at indvinde Salt i selve Landet ved de hede Kilders Hjælp; der har engang i forrige Aarhundrede været et kongeligt Saltværk paa Isefjorden; men det blev forladt af Mangel paa den fornødne Interesse. Jeg troer, det vilde lønne Moien at undersøge Forholdene der paany.

Vil man danne sig en Forestilling om Fiskeriets Udbytte, da maa dette skee ved en Betragtning af Udførselen, da der ikke i Indberetningerne findes Optegnelser, der kunne give dette nøiagtigere. Der mangler nemlig en Fortegnelse af det, som fiskes til eget Brug, og som ikke udgjør nogen ringe Deel af Fangsten. Dog giver Udførselen en god Veiledning til Bedømmelsen og er i hvert Fald den overveiende Part, navnlig hvad selve Stortorsken og Trannen angaaer. Jeg kommer derved over til Handelen og Omsætningen i det Hele taget og skal fremsætte de væsentligste af de Artikler, som udsendes, vedrørende Fiskeriet, Landbruget og Industrien, Fluctuationerne heri for de seneste Aar og Middelværdierne. Udførselen for de sex Aar 1864—1869 incl. var saaledes:

1. Vedkommende Fiskeriet.

Varesort	1864	1865	1866	1867	1868	1869	
Salt Fisk Sk $\text{\textcircled{L}}$	14,726	4,587	7,316	17,594	8,004	9,268	fra Syd-Amtet
	3,108	3,692	3,571	5,174	3,745	5,614	• Vest- •
	53	8	65	35	1	15	• Nord- & Øst- •
	17,887	8,287	10,952	22,803	11,750	14,897	• hele Island.
Tør Fisk Sk $\text{\textcircled{L}}$	326	28	163	477	561	871	fra Syd-Amtet
	64	2	45	440	160	364	• Vest- •
	5	9	19	48	36	23	• Nord- & Øst- •
	395	39	227	965	757	1,258	• hele Island.

Varesort	1864	1865	1866	1867	1868	1869	
Salt Rogn Tdr.	2,384	452	770	1,932	578	977	fra Syd-Amtet
	6	0	0	30	0	0	• Vest- •
	0	0	0	0	0	0	• Nord-&Ø.-•
	2,390	452	770	1,962	578	977	• hele Island.
Tran Tdr.	1,144	1,233	2,054	1,886	1,224	1,552	fra Syd-Amtet
	2,197	3,278	2,318	3,233	3,137	3,807	• Vest- •
	3,231	5,009	4,580	7,964	4,396	2,335	• Nord-&Ø.-•
	6,572	9,520	8,952	13,083	8,757	7,744	• hele Island.

2. Vedkommende Landbruget.

Varesort	1864	1865	1866	1867	1868	1869	
Salt Kjød Tdr.	24	31	351	352	87	115	fra Syd-Amtet
	0	0	103	184	143	234	• Vest- •
	1,878	685	1,752	2,449	1,773	2,409	• Nord-&Ø.-•
	1,902	716	2,206	2,985	2,003	2,758	• hele Island.
Talg ℥	63,052	85,287	93,043	105,323	81,759	62,208	fra Syd-Amtet
	27,799	20,942	26,669	42,698	35,673	32,238	• Vest- •
	321,221	313,038	291,435	357,665	365,112	316,150	• Nord-&Ø.-•
	412,072	419,267	411,147	505,686	482,544	410,596	• hele Island.
Saltede Faare- skind Stk.	20	748	2,423	382	780	932	fra Syd-Amtet
	0	0	166	100	336	120	• Vest- •
	8,418	2,122	8,963	14,110	7,745	13,694	• Nord-&Ø.-•
	8,438	2,870	11,552	14,592	8,861	14,746	• hele Island.
Lamme- skind Stk.	1,874	10,037	10,551	7,025	3,739	4,600	fra Syd-Amtet
	1,985	6,812	5,421	3,708	1,824	4,052	• Vest- •
	4,552	14,800	14,757	16,153	6,830	7,210	• Nord-&Ø.-•
	8,411	31,649	30,729	26,886	12,393	15,862	• hele Island.
Hvid Uld ℥	325,426	386,485	408,434	329,037	456,714	346,215	fra Syd-Amtet
	179,814	211,338	204,127	206,780	229,377	192,032	• Vest- •
	599,453	668,687	793,957	576,529	607,902	569,087	• Nord-&Ø.-•
	1,104,693	1,266,510	1,406,518	1,112,346	1,293,993	1,107,334	• hele Island.
Sort Uld ℥	7,844	11,085	13,925	3,017	2,120	3,858	fra Syd-Amtet
	1,975	3,133	3,218	1,964	2,887	2,347	• Vest- •
	4,630	5,653	6,390	2,568	2,065	1,015	• Nord-&Ø.-•
	14,449	19,871	23,533	7,549	7,072	7,220	• hele Island.
Blandet Uld ℥	27,862	27,387	38,498	19,905	35,330	32,242	fra Syd-Amtet
	18,136	18,887	18,072	17,126	17,852	17,963	• Vest- •
	53,582	59,400	63,789	51,043	58,142	38,539	• Nord-&Ø.-•
	99,580	105,674	120,359	88,074	111,324	88,744	• hele Island.

3. Vedkommende Industrien (Huusfliden).

Varesort	1864	1865	1866	1867	1868	1869	
2 Garns Nattroier	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	fra Syd-Amtet • Vest- "
Stk	85	143	50	134	185	85	• Nord-&Ø.- • hele Island.
1 Garns Nattroier	0 21	0 0	0 0	0 0	0 0	59 0	fra Syd-Amtet • Vest- "
Stk.	1	0	0	0	0	0	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	22	0	0	0	0	59	
2 Garns Strømper	0 70	0 38	3 48	0 1,999	1,165 280	3 38	fra Syd-Amtet • Vest- "
Par	41,491	34,309	37,371	39,026	59,531	76,775	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	41,561	34,347	37,422	41,025	60,976	76,816	
1 Garns Strømper	0 349	0 111	0 80	0 161	0 242	0 72	fra Syd-Amtet • Vest- "
Par	659	187	332	723	666	1,020	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	1,008	298	412	884	908	1,092	
Sokker	0 0	0 0	0 0	0 97	0 95	10 80	fra Syd-Amtet • Vest- "
Par	13,254	37,101	10,930	7,576	5,152	28,341	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	13,254	37,101	10,930	7,673	5,247	28,431	
Søvanter (een Finger)	50 6,499	177 5,060	1,060 3,165	110 4,691	1,240 7,900	4,060 8,496	fra Syd-Amtet • Vest- "
Par	8,123	9,499	22,679	48,466	20,733	43,045	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	14,672	14,736	26,904	53,267	29,873	55,601	
Fingervanter	0 400	0 12	0 0	0 0	0 0	0 0	fra Syd-Amtet • Vest- "
Par	1,223	1,313	744	825	976	69	• Nord & Ø.- • hele Island.
	1,623	1,325	744	825	976	69	
Vadmel	0 20	0 8	0 0	0 50	130 77	152 12	fra Syd-Amtet • Vest- "
Alen	244	816	374	1,158	646	257	• Nord-&Ø.- • hele Island.
	264	824	374	1,208	853	421	

Tages Gjennemsnittet for disse 6 Aar, da udkomne de paa næste Side anførte Tal. For at kunne sammenligne disse, bør hver Sort angives i Penge; men dette kan kun gjøres tilnærmelsesviis, da Priserne vexle og dertil kun sparsomt ere oplyste. For Aaret 1869 findes Priserne for de fleste Varesorter opgivne for 2 af Syslerne, nemlig Isefjords og Snæfells Sysler, og, skjøndt disse ikke kunne betragtes som gennemgaaende i hele Island, ville de dog kunne tjene som et ret godt Grundlag for Sammenligningen, og det er derfor disse, som ere benyttede i den omstaaende Tabel.

Aarlig Udførsel fra Island (1864—1869).

Fiskeriet.	Syd-Amtet		Vest-Amtet		Nord- & Øst-Amtet		Hele Island	
Salt Fisk.....	10,249 Sk	215,229Rd.	4,151 Sk	87,171Rd.	29 Sk	609Rd.	14,429 Sk	303,009Rd.
Tør Fisk.....	404	12,120	179	5,370	24	720	607	18,210
Saltet Rogn.....	1,182 Tdr.	5,910	6 Tdr.	30	0 Tdr.	0	1,188 Tdr.	5,940
Tran.....	1,516	33,352	2,995	65,890	4,594	101,068	9,105	200,310
Tilsammen....		266,611Rd.		158,461Rd.		102,397Rd.		527,469Rd.
Landbruget.								
Saltet Kjød.....	160 Tdr.	3,150Rd.	111 Tdr.	2,185Rd.	1,824 Tdr.	35,910Rd.	2,095 Tdr.	41,245Rd.
Talg.....	81,779	15,334	31,003	5,813	327,437	61,394	440,219	82,541
Saltede Faareskind....	881 Stk.	826	120 Stk.	112	9,175 Stk.	8,602	10,176 Stk.	9,540
Lammeskind.....	6,304	525	3,967	331	10,717	893	20,988	1,749
Hvid Uld.....	375,385	121,218	203,911	65,847	635,936	205,354	1,215,232	392,419
Sort Uld.....	6,975	2,253	2,587	835	3,720	1,201	13,282	4,289
Blandet Uld.....	30,204	6,922	18,006	4,126	54,082	12,394	102,292	28,442
Tilsammen....		150,228Rd.		79,249Rd.		325,748Rd.		555,225Rd.
Industrien.								
2 Garns Nattrøier.....	0 Stk.	0Rd.	0 Stk.	0Rd.	114 Stk.	95Rd.	114 Stk.	95Rd.
1 do. do.....	10	6	4	3	0	0	14	9
2 Garns Strømper.....	195 Par	57	412 Par	120	48,084 Par	14,024	48,691 Par	14,201
1 do. do.....	0	0	169	32	598	112	767	144
Sokker.....	2	0	45	9	17,059	3,554	17,106	3,563
Søvanter.....	1,116	93	5,969	497	25,424	2,119	32,509	2,709
Fingervanter.....	0	0	69	23	858	286	927	309
Vadmæl.....	47 Alen	15	28 Alen	9	582 Alen	188	657 Alen	212
Tilsammen....		171Rd.		693Rd.		20,378Rd.		21,242Rd.
Ialt.....		417,010Rd.		238,403Rd.		448,523Rd.		1,103,936Rd.
Eller for hvert Indtvid af Befolkningen....		17,07 Rd.		13,87 Rd.		16,07 Rd.		15,88 Rd.

Føies der hertil for hele Island de øvrige Gjenstande, som ikke ere nævnte i ovenstaaende Liste, saasom Ederduun (38,064 Rd.), Fjer (9848 Rd.), levende Heste (10,472 Rd.), Sild, Lax, Svaneduun, Ræveskind, Ryper osv., der tilsammen kan anslaaes til en Værdi af 96,064 Rd., da bliver den hele aarlige Udførsel for Island 1,200,000 Rd. eller pr. Individ 17,26 Rd.

Af det første Stykke af denne Fortegnelse sees, hvad der allerede antydedes ved Fiskerfartøiernes Fordeling, at fra Vestlandet udføres saa at sige det hele Quantum Fisk og Rogn, medens det er Nordlandet, som driver det største Havkalvefiskeri og udfører det største Quantum Tran; dog staaer det i Fiskeriudbyttet i det Hele taget langt tilbage for Vestlandet.

Udbyttet af Landbruget er for hele Island noget større end af Fiskeriet, og her har det frugtbare Nord- og Østland med sine rige Græsmarker et betydeligt Forspring for de andre to Amter. Navnlig staaer Vestamtet i denne Henseende tilbage. Dette Resultat vil ogsaa fremgaae af en Betragtning af Kreaturholdet, f. Ex. for Aaret 1869; der var da i

	Hornkvæg	Faar og Lam	Heste
Syd-Amtet	7,347	85,863	12,804
Vest "	3,926	74,922	5,842
Nord- og Øst-Amtet	7,069	195,916	12,189
hele Island	18,342	356,701	30,835

Medens Vestamtet saaledes i det Hele taget, selv henseet til dets mindre Befolkning, stod tilbage, havde de andre to Amter omtrent ligemeget Hornkvæg og ligemange Heste, men der var $2\frac{1}{3}$ Gange saamange Faar og Lam i Nord- og Øst-Amtet som i Syd-Amtet. Man kan derfor sige, at Vestlandet uddrager sin Hovedernæring af Fiskeriet, Nord- og Østlandet derimod af Landbruget.

Industrien og Huusfliden staae i det Hele taget paa et lavt Standpunct i Island. Haandværkere findes kun i ringe Antal, og Størstedelen af dem ere Fremmede.

Raastofferne sendes utilvirkede ud af Landet, og de forarbejdede Varer maae indføres. Uld, dette for Island saa vigtige Product, udsendes raa, og ikkun lidt forarbejdes til Udførsel eller eget Brug. Huusfliden drives dog nogenlunde paa Nord- og Østlandet, hvor man i mange Baier seer Væven i Gang om Vinteren, og den sidste Deel af Tabellen viser ogsaa, at næsten det hele Quantum af forarbejdede Uldsager udgaaer fra denne Deel af Landet. Grunden hertil kan tildeels søges i den Omstændighed, at Arbejderens Tid paa Syd- og Vestlandet deles mellem Landbrug og Fiskeri, medens det Sidste paa Nord- og Østlandet kræver meget mindre Arbeidskraft, der saaledes kan afgives til anden Brug.

For Fiskeriets Vedkommende bør endnu omtales Sildefangsten og Hvalfangsten. Der er neppe nogen Tvivl om, at der rundt om de islandske Kyster findes en stor Mængde Sild, som det maatte lønne sig at fange, naar Islænderne forstode sig paa den Slags Fangst, men som nu gaae omkring næsten ganske uforstyrrede, idetmindste af Menneskehaand. At de ere tilstede, kan sees af de store Fiskes og af Søfuglenes Jagt. Hvalfangsten er derimod prøvet, men synes ikke at ville lykkes. Man træffer mange Hvaler, ofte hele Flokke omkring Kysterne og inde i de store Fjorde; hvert Øieblik seer man paa en Reise om Island en Hval sprøite, snart her, snart der, og de ere ofte meget store. De ere imidlertid vanskelige at fange. Islænderne selv forsøge ikke denne Jagt, og de Forsøg, der have været gjorte deels fra Danmark, deels fra andre Lande i den nyere Tid paa at drive Hvalfangst under Island, har man maattet opgive, fordi Udbyttet ikke svarede til Omkostningerne. Man har ikke endnu lært at gjøre sig til Herre over de store Sædyr. Ifjor har en hollandsk Dampers »Nordkaper« forsøgt sin Lykke; da jeg i Slutningen af Juni Maaned var ved Østkysten, havde den indbragt ialt 6 Hvaler, hvormed man skal have været ret tilfreds; i 1870 fik den kun

2. Hvalfangsten er en Velgjerning for de fattige Islændere, der herigjennem blive forsynede med Rengi og andre spiselige Dele af Kjødet for en billig Priis, og jeg mener derfor, at den bør beskyttes, selv naar den drives af Udlændinge, saalænge vore Egne ikke kunne magte den. Beskyttelsen kunde f. Ex. bestaae i en Frihed til at jage Hvalerne indenfor den ved Folkeretten stipulerede Grændse (3 Qvtmil fra Kysten) og Ret til at handle iland med Kjødet uden at hæve Søpas.

Det er bekjendt, paa hvilken Maade den islandske Handelsomsætning foregaaer. Der er langsmed Kysterne 34 Handelssteder eller Kjøbstæder, som de ogsaa kaldes; men af disse blive de 7 ikke for Tiden benyttede, saa at der i Virkeligheden kun er 27, nemlig 6 i Syd-Amtet, 11 i Vest-Amtet og 10 i Nord- og Øst-Amtet, hvis Beliggenhed er afhængig af Stedets Egenskab som Havn, af Fiskepladserne og af Oplandets Befolkning. Paa disse Steder boe de faste Kjøbmænd, hvoraf der i det Hele taget er 62, nemlig 30 i Syd-Amtet, 16 i hvert af de andre to Amter; af disse 62 ere 26 Islændere, 36 Fremmede, selvfølgelig mest Danske. Kjøbmændene handle enten for egen Regning, eller de ere Agenter (Factorer) for fremmede, navnlig kjøbenhavnske, Handels-huse. Kjøbmanden holder Boutik og maa være forsynet med alle Slags Varer, der søges af Islænderne, Korn, Tobak, Steenkul, Sæbe, Legetøi osv. osv.; der gives ikke nogen Specialhandel, uden forsaavidt man vil henregne Apothekervarer hertil. Kun i ringe Deel betaales Varerne med Penge, den allermeste Handel er Tuskhandel, Fiskeren leverer sin Fisk og sin Tran, Bonden sin Uld og sine Skind, og imellem Kjøber og Sælger holdes der Bog over Udvexlingen. Herved forøges Kjøbmandens Forretning i væsentlig Grad, han maa have Magasiner for de islandske Varer, koge Tran, tilvirke Fisk osv., foruden det Arbeide, der er forbundet med Bortsendelsen.

I de allerfleste Tilfælde maa Kjøbmanden give Forskud, Islænderen staaer næsten altid i Gjæld til ham, først naar han har indvundet sin Fisk eller rensset sin Uld, kan han give Erstatning for de Varer, han har modtaget. Dette System er forkasteligt og giver Anledning til en høist unaturlig Tvang; men det lader sig vistnok kun vanskeligt forandre. En Detailhandel, som føres uden Contanter, er unaturlig og bunden; et Creditsystem som det, der føres i Island, hemmer Concurrencen og gjør Kjøberen afhængig af den Kjøbmand, med hvem han holder Bog, og som kan gjøre sig denne Afhængighed tilgode i Varernes Egenskab og Priis. En anden Ulempe, som denne Handel medfører, er, at det rette Forhold imellem de forskjellige Varesorters Værdi let kan forrykkes, naar Kjøbmanden forener dem alle i sin Haand; dette oplyses bedst ved et Exempel. Der var ifjor forelagt Althinget et Lovudkast om en Skat, Indførselstold, paa Brændeviin, deels for at tilveiebringe en Indtægt, deels for at modarbeide Brændeviinsdrikken. Kjøbmanden vil komme til at betale Skatten, men det staaer ham frit for at lægge den over paa andre Varesorter, dersom han finder sin Regning derved. Hvorledes skal man da ramme det rette Skatteobject? Monopolhandelen er for længe siden ophørt; men dog kan det siges, at de ældre Kjøbmænd igjennem det anvendte System have en Art Monopol. Der gjøres adskillige Forsøg paa at befrie Handelen for dette Baand, et engelsk Compagni (Glasgow) gjorde Forsøg i denne Retning for nogle Aar siden, men maatte snart standse sin Forretning, og en stor, tom Bygning staaer endnu i Reykjavik som Minde om dette Forsøg. Et norsk (bergensk) Compagni arbejder for Tiden i samme Retning; det har sit Hovedsæde i Reykjavik og Agenter paa flere Steder, saasom Havnefjord, Stykkesholm, Seydisfjord; om det vil have bedre Lykke med sig, kan endnu ikke siges.

En anden Mangel, der forekommer mig at være ved Handelen i Island, og som tildeels er en Følge af, at Kjøbmanden fører alle Slags Artikler i sin Forretning, er den, at Oplagene ere smaa, ofte ikke tilstrækkelig store. Naar Foraaret kommer, kan den ene Artikel slippe op efter den anden, og, er Veiret ugunstigt, saa at Skibene komme seent op, kan dette blive meget føleligt. Det er atter her Mangelen paa Capital, som gjør sig gjældende, Beregningen knibes ud til den yderste Skilling.

Handelen med Udlandet føres med fremmede Skibe; saavidt jeg veed, er der ikke mere end eet islandsk Skib, som gaar til Udlandet efter Varer. Det er fornemmelig danske Skibe, som bringe Handelsvarerne op, og de gaae da enten kun til det bestemte Handelssted, undertiden med den danske Kjøbmand eller en af hans Agenter, og losse ved Factorierne, eller de gaae fra Sted til Sted paa Speculationshandel. Efter det danske Flag er det norske Flag stærkest repræsenteret; naar undtages et Par engelske Skibe, som vi ifjor have truffet ved Island, og som vare komne derop for at kjøbe Heste, have vi blandt Handelsskibene, skjøndt »Fylla« har været rundt omkring paa Kysten, ikke seet andre Flag end det danske og det norske. Det er ogsaa disse, der føre Varerne ud, gaae til Spanien med den bedste Fisk, navnlig fra Nordvestlandet, til Danmark og andre Steder med de forskjellige Udførselsartikler.

I Aaret 1869 ankom der til de islandske Handelspladser:

99	Skibe med	4679	Læster fra	Danmark,
50	»	»	2277 $\frac{1}{2}$	» » andre Lande,
137	»	»	6956 $\frac{1}{2}$	» » andre islandske Havne.

Af de anførte 149 Skibe fra Udlandet falder der, naar der regnes efter Lasterummet,

31,1	pCt. paa	Reykjavik,
9,8	»	Akureyri,
9,8	»	Seydisfjord,

8,2 pCt. paa Isefjord,
 6,4 " " Berufjord,
 5,1 " " Havnefjord, osv.

De indførte Varer opløse sig selvfølgelig i en Mængde Specialia, som det for denne Betragtning Vedkommende vilde være unyttigt at opramse; men det har dog sin Interesse at kaste et Blik paa nogle af de vigtigste Artikler, som jeg derfor skal anføre. Ved at tage de samme 6 Aar, nemlig 1864—1869, som ovenfor ved Udførselen, og kun anføre Indførselen for hele Landet, da en Fordeling i dette Tilfælde har mindre at betyde, kan der af Tabellerne for de nævnte Aar uddrages følgende Liste. Den vedføjede Pengesum er, ligesom ovenfor, de for Isefjords og Snæfells Sysler i 1869 opgivne Priser.

Indførsel af de væsentligste Artikler for hele Island.

Aar	Rug og Rugmeel	Byg og Bankebyg	Ærter	Hvedebrød	Sort Brød
1864	35,620Tdr.	17,490Tdr.	4,524 Tdr.	288,378 ₧	16,394 ₧
1865	41,596 "	19,960 "	4,177 "	308,647 "	24,427 "
1866	37,968 "	16,708 "	4,481 "	229,556 "	19,445 "
1867	29,426 "	12,992 "	3,158 "	222,504 "	17,131 "
1868	27,973 "	10,463 "	3,173 "	166,167 "	12,504 "
1869	28,905 "	10,455 "	2,775 "	178,244 "	18,831 "
Gjennemsnit	33,581Tdr.	14,678Tdr.	3,175 Tdr.	232,249 ₧	18,122 ₧
Værdi	369,391 Rd.	220,170Rd	41,580 Rd.	31,450 Rd.	1,888 Rd.

Aar	Brænde- vlin	Kaffe	Cichorie	Candis Sukker	Hvidt Sukker
1864	567,675 Pot	357,413 ₧	79,877 ₧	316,132 ₧	92,653 ₧
1865	608,864 "	420,298 "	109,639 "	390,425 "	138,946 "
1866	529,426 "	439,866 "	98,867 "	350,857 "	123,046 "
1867	479,285 "	367,128 "	92,809 "	373,235 "	107,481 "
1868	385,273 "	367,007 "	93,420 "	305,001 "	103,600 "
1869	351,752 "	354,131 "	121,736 "	313,493 "	101,118 "
Gjennemsnit	487,046 Pot	384,307 ₧	99,391 ₧	341,524 ₧	111,141 ₧
Værdi	111,615 Rd.	128,102 Rd	16,565 Rd.	85,381 Rd.	27,785 Rd.

Aar	Pudder-Sukker	Sirup	Risengryn	Bladtobak	Snuus-tobak
1864	25,229 ₧	14,727 ₧	73,588 ₧	4,954 ₧	65,839 ₧
1865	42,746 •	17,507 •	115,731 •	10,563 •	62,884 •
1866	40,548 •	12,990 •	228,365 •	7,680 •	76,023 •
1867	34,960 •	11,000 •	209,399 •	3,332 •	63,093 •
1868	31,153 •	9,066 •	215,423 •	4,088 •	41,501 •
1869	29,130 •	11,643 •	353,580 •	2,031 •	55,902 •
Gjennemsnit	33,961 ₧	12,822 ₧	199,348 ₧	5,441 ₧	60,874 ₧
Værdi	7,075 Rd.	1,870 Rd.	22,842 Rd.	1,587 Rd.	15,218 Rd.

Aar	Skraatobak	Kardustobak	Cigarer
1864	31,829 ₧	9,049 ₧	274,000
1865	36,280 •	13,504 •	236,100
1866	33,710 •	13,514 •	262,800
1867	31,570 •	9,755 •	191,900
1868	27,834 •	9,574 •	170,100
1869	31,389 •	10,418 •	301,000
Gjennemsnit	32,102 ₧	10,969 ₧	239,300
Værdi	26,752 Rd.	2,285 Rd.	2,393 Rd.

Ifølge denne Fortegnelse er der i de fremstillede 6 Aar foregaaet en Nedgang i Forbrugen af Rug, Byg, Ærter og indført Hvedebrød, der synes noget uforklarlig. Brændeviinsforbrugen er ogsaa aftaget betydeligt, hvilket maa ansees som glædeligt; men det er stort nok endda. Af Befolkningen i 1869, nemlig 69,533 Individuer, vare 32,972 Mandfolk i alle Aldere; regnes Halvdelen heraf, eller omtr. 16,000, til den Alder, i hvilken Brændeviin nydes, da falder der i Gjennemsnit 24 Potter paa hver, foruden Rom, Punschextract og andre Spirituosa.

Forbrugen af Kaffe og Sukker holder sig omtrent paa samme Standpunct og er meget stor; det Samme gjælder om Tobak, navnlig Snuustobak, hvoraf der consumeres et næsten utroligt Quantum. Forbrugen af Risengryn er voxet til næsten det Femdobbelte i de 6 Aar.

Den samlede Værdi for de her anførte Artikler bliver noget over 1,100,000 Rd., altsaa kun 100,000 Rd. mindre end den anslaaede Udførsel; og dog er det kun de væsentligste Gjenstande, som ere nævnede. Af Brændeviin, Kaffe med tilhørende Candis- og Hvidt Sukker samt de forskjellige Arter Tobak indføres og consumeres aarlig for omt. 418,000 Rd., der i Sammenligning med hvad det hele Fiskeri eller det hele Landbrug give i Overskud (henholdsviis 527,000 Rd. og 555,000 Rd.) maa kaldes en meget betydelig Sum, over en Trediedeel af hele Landets Udførsel.

Det fremmede Fiskeri, der nu næsten udelukkende er i Hænderne paa Franskmændene, er ifjor drevet paa samme Maade som tidligere, kun, paa Grund af de ulykkelige Forhold i Frankrig, med et mindre Antal Skibe end sædvanlig, efter Opgivende kun 180 Skibe. En fransk Avisodamper »Kersaint«, og en Seilbrig, »Beaumont-noir«, have havt Station ved Island for at holde Tilsyn med Fiskerne og varetage deres Tarv. Der har kun været ringe Grund til Klage, og Tilstedeværelsen af den danske Orlogsmand har viist sin Nytte i dette Forhold. Franskmændene skulle i det Hele have gjort god Fangst, det antages omtrent 30,000 Torsk pr. Skib; men dette vil sandsynligviis, ligesom tidligere, blive nærmere oplyst i den franske Revue maritime et coloniale. Det indenlandske Fiskeri antages ogsaa at have givet et godt Udbytte, saavel Torske- som Hvalke-Fiskeriet, det første navnlig paa Nordvestlandet, det sidste navnlig paa Nordlandet.

Redningsvæsenets Virksomhed i sidste Finantsaar.

Ved J. H.

Ifølge den nylig udgivne Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Finantsaaret 1870—71 er der i dette Tidsrum strandet paa Kongerigets Kyster 102 Skibe, et Antal, der er betydelig mindre end Gjennemsnitts-Antallet for de 5 nærmest foregaaende Aar, hvortil Grunden for en Deel maa søges i den Standsning, Skibsfarten i vore Farvande var underkastet, dels som Følge af den strenge Iisvinter, og dels som Følge af den fransk-tydske Krig.

Antallet af de ved Rednings-Apparaterne Reddede beløb sig til 140 Mand.

Stationernes Antal udgjør nu 39, efterat der ved Lov af 26de Novbr. 1870 er oprettet en saavel med Redningsbaad som med Raketapparat forsynet Station ved Østerby paa Læsø, hvilken Station dog endnu ikke er bleven indviet ved noget Redningsforetagende.

Redningsvæsenets Materiel synes at skulle komme til at undergaae en deelviis Omdannelse, idet man har søgt de hidtil brugte Redningsbaade, der paa Grund af deres store Tyngde og Dybgaaende frembyde forskellige Ulemper, erstattede ved et Redningsfartøi af en af fhv. Branddirecteur Matthiesen foreslaaet Construction. Et saadant af fire 30 Fod lange Træpontoner bestaaende Fartøi er blevet bygget af Skibbygmester Bonnesen; senere har dels Matthiesen, dels Skibbygmester Laustrup

bygget to andre Fartøier efter samme Princip, men kun bestaaende af to Pontoner. Disse Fartøier ere i Decbr. Maaned 1870 blevne underkastede en Prøve paa Jyllands Vestkyst. Udfaldet af denne Prøve, der har almindelig Interesse, troe vi at burde meddele efter »Beretningen«. Det maa ifølge denne ansees for godtgjort, »at det nye Redningsfartøi er meget lavtgaende og har en stor Bæreevne, saa at det paa en lav Vandstand kan nærme sig tæt til Land med en betydelig Besætning. Det er tillige meget stivt og kan derfor vanskelig kæntre, og, da det er eensdattet til begge Ender, behøver det ikke at foretage den i høi Sø for Redningsbaaden meget farlige Vending. Medens Selvlænsningen, hvor god den end er, aldrig vil kunne indrettes saaledes i Redningsbaadene, at disse sikkert mod Fyldning i stormfuldt Veir, naar Søerne hurtigt efter hinanden gaae hen over Baaden, befries det nye Fartøi for Vandet i samme Øieblik, som det strømmer ind over det, da der Intet er, som kan holde det tilbage paa det aldeles aabne af en Rørflutning bestaaende Dæk. De anstillede Prøver frembøde imidlertid mest Interesse med Hensyn til Oplysning om, hvorvidt det nye Fartøi lod sig roe igjennem Bølgerne, naar Havet var i Bevægelse, og det er navnlig i denne Henseende, at Udfaldet har overtruffet Forventningerne, hvilket navnlig gjælder de for privat Regning byggede to Fartøier. Naar Constructionen underkastes nogle Forandringer, hvis Hensigtsmæssighed de anstillede Prøver have godtgjort, og som yderligere Erfaring maatte gjøre tilraadelige, tør det ventes, at det nye Fartøi vil blive tilstrækkelig sødygtigt, og i saa Fald vil det upaatvivleligt bedre og med mindre Anstrengelse og Fare for Redningsmandskabet end Redningsbaaden fyldestgjøre den stillede Opgave. Naar der til de fremhævede Fortrin endvidere føies, at det nye Fartøi er betydelig lettere og derfor bedre vil kunne transporteres paa Land, at det koster meget mindre at anskaffe (omtrent $\frac{1}{3}$ af en Red-

ningsbaad) og er lettere at istandsætte, synes der at være al Grund til at antage, at det maa egne sig til at afløse de nuværende Redningsbaade. Ministeriet har imidlertid ikke troet, at der var Anledning til at anskaffe et større Antal, forinden man havde indhøstet en sikkrere Erfaring end den, der har kunnet opnaaes ved nogle enkelte Prøver, der, hvor tilfredsstillende de end ere faldne ud, dog alt have godtgjort Nødvendigheden af flere Ændringer i Constructionen. Man har derfor, efterat et dertil fornødent Beløb var bevilget ved Finantsloven for Finantsaaret 1871—72, foreløbig indskrænket sig til, foruden det hos Bonnesen byggede Fartøi, der er anbragt ved Thyborøn, hvor det tillige skal tjene til Sikkerhed for den derværende Befolkning, der trues af Oversvømmelse, deels at erhverve de ovennævnte for privat Regning byggede Fartøier, af hvilke det ene bliver anbragt ved Skagen og det andet ved Flyvholm, og deels til Stationen paa Læsø at lade bygge et nyt Fartøi af samme Slags, der efter Licitation er blevet leveret af Baadebygger Jacobsen for en Priis af 490 Rdl.»

Beretningen er ledsaget af en oplysende Tegning af dette eiendommelige Redningsfartøi.

Den i Beretningen meddeelte Liste over de paa Kongerigets Kyster strandede Skibe er i sin Form ikke undergaaet nogen Forandring. En væsentlig Mangel er dens Ufuldstændighed.

Saaledes er exempelviis intet Skib blevet opført som strandet paa Kysterne af Kjøbenhavns Amt, uagtet der i det nævnte Tidsrum alene i Drogden strandede c. 12 Skibe, af hvilke flere endog forliste totalt. Flere lignende Mangler lade sig paavise. Vi beklage denne Ufuldstændighed, da det er vor Overbeviisning, at der ved Spørgsmaal, som i Fremtiden maatte reise sig med Hensyn til Anlæg af nye Redningsstationer, Havne, eller lignende til Skibsfartens directe Lettelse og Fremme sigtende Foranstaltninger, ikke vil kunne have nogen paalideligere

Veiledning end den Statistik, som lader sig udarbeide af samtlige i vore Farvande forefaldende Strandinger og andre Ulykkestilfælde, ligesom enhver enkelt Grundstødning jo i og for sig afgiver Bidrag til Farvandets Charakteristik.

Vi haabe ved en senere Leilighed at kunne fremsætte nogle Bemærkninger om lignende Beretningers Omfang i andre Lande og da navnlig i England, hvis aarlige »Return of wrecks, casualties and collisions« ere givne med en fortrinlig og i høi Grad efterlignelsesværdig Fuldstændighed.

Om Handelssømandens theoretiske Uddannelse.

(Af G. E. Tuxen.)

Da Forhold vedrørende den ovennævnte Sag have været Gjenstand for Artikler i Dagpressen og i dette Tidsskrift, skal jeg som Bidrag til Sagens Belysning fremsætte følgende orienterende Bemærkninger.

Det er ikke faa Pligter, der paahvile en Skibsfører. Før han afreiser, skal han tilsee, at Skibet er i god og sødygtig Stand, at Ladningen er anbragt paa den forsvarligste Maade med Hensyn til Skibets Sikkerhed og Seilevne og saaledes, at den i bedst mulig Tilstand kan naae Bestemmelsesstedet; han skal sørge for, at Skibet er forsynet med alt Fornødent til Mandskabets Underhold og Forpleining; han skal foretage de fornødne Skridt for at sikre mod Tab ved mulige Uheld, og han skal sørge for, at de fornødne Papirer og Documenter ere i behørig Orden. Paa Reisen skal han sørge for, at denne foregaaer saa sikkert og hurtigt som muligt; han skal være Politimester ombord, han skal være Læge; og, skeer der noget Uheld med Skib eller Ladning, skal han sørge for, at Tabet bliver saa lille som muligt. Kommer Skibet i Havn, skal han varetage alt Fornødent for at aflevere Ladningen i god Stand; undertiden maa han foretage Salg, stundom kan der blive Leilighed til betydelige Pengeomsætninger, og undertiden maa han op-

tage Laan. Hvor der er skeet Uheld med Skib eller Ladning, maa han foretage det Fornødne med Hensyn til Assurancen, og, hvis Skibet har lidt Skade, maa han lade de fornødne Reparationer udføre og tilsee, at de ere forsvarlige. Der kunde endnu opregnes Mere angaaende de Pligter, der paahvile en Skibsfører; men af det her Anførte fremgaaer det tilstrækkeligt, at han foruden Sømand og Navigateur skal være noget Handelskyndig, noget Jurist, noget Læge, og, hvis det er et Dampskib, han fører, tillige noget Maskinkyndig. Han skal tillige kunne tale fremmede Sprog og være istand til at føre en ordentlig Correspondance.

Der er saaledes en heel Deel for Sømanden at lære, inden han kan siges at være en fuldendt Skibsfører; men, see vi os om her i Landet efter de Læreanstalter, hvori han erhverver sin Uddannelse, saa kan det ikke negtes, at der er Noget tilbage at ønske. Det er ikke min Mening hermed at sige, at vore Navigationsskoler ikke opfylde, hvad man kan vente af dem; det er tværtimod min Anskuelse, at disse Skoler med særdeles Dygtighed løse deres Opgaver, som er at meddele Kundskab til Faget paa et almeenfatteligt Grundlag; men det, jeg mener, man kunde ønske, er, at der fandtes en Anstalt, hvor unge Sømænd med gode Forkundskaber lærte Alt henhørende til Faget paa et videnskabeligt Grundlag — man kunde ønske, at der her i Landet fandtes, hvad jeg vil kalde en Sømandshøiskole. Da Navnet Høiskole i den senere Tid har faaet en meget udbredt Anvendelse, saa skal jeg tilføie, at jeg ikke kan tænke mig, at nogen Fagskole med Rette kan bære dette Navn, medmindre det, den meddeler, er bygget paa et til Gjenstanden svarende videnskabeligt Grundlag, saaledes at Eleverne deraf modtage et fyldigt Udbytte for Aanden.

Jeg skal i Korthed angive, hvorledes jeg tænker mig, at Grundlaget for en Sømandshøiskole bør være.

Adgang til Skolen har Enhver, der har bestaaet den høiere Realafgangsexamen, og som har faret tilsøes mindst to Aar. Hovedfagene ere: Navigation, Skibbygningslære, Maskinlære, Dansk, Engelsk, Fransk, Tydsk, Søret og Handelsvidenskab, Farvandsbeskrivelse og Veirlære. Et Cursus vil rimeligviis vare i 2 til 3 Aar. Efter endt Cursus kunne Eleverne aflægge Prøver og derfor erholde Beviser, og Prøverne i Navigation maae indrettes saaledes, at de indeholde fuldgyldigt Beviis for den ved Lov befalede almindelige Styrmandsexamen.

Saaledes omtrent mener jeg, at Grundlaget for en Sømandshøiskole bør være, og, vilde man nu spørge, om det ikke var rigtigt, at Staten, ligesom den har oprettet en polyteknisk Lærestalt, en Landbohøiskole, ogsaa oprettede en Sømandshøiskole, saa skal jeg dertil svare, at dette maaskee nok under visse Forudsætninger kunde være rigtigt, men at der ikke er megen Udsigt til, at det i en nær Fremtid vil kunne skee, fordi der er stor Sandsynlighed for, at en Skole, oprettet paa det ovennævnte Grundlag, for Tiden kun vilde blive besøgt af meget faa Elever. I Aaret 1852 overtog Foreningen til Søfartens Fremme Kjøbenhavns Navigations-skole i den Hensigt at bringe den til i et større Omfang end hidtil at virke til Gavn for Sømanden. Der blev ikke brugt Navnet Høiskole, og man ønskede at gaae gradeviis frem med den Udvidelse, man gav Skolen; men der kan dog ikke være nogen Tvivl om, at man ønskede at føre denne saa vidt, som Forhold og Omstændigheder tillode, og at Høiskolen var det Maal, man stillede sig for Øie og ventede muligen engang at kunne naae. Foreningen har ogsaa stadigt arbejdet henimod dette Maal; men Fremskridtet har været langsomt, fordi man har savnet tilstrækkelig Tilslutning fra de unge Søfolks Side. I de sidste tre Aar er man naaet saa vidt, at man stadigt har kunnet holde Underviisningen i Gang i

flere forskjellige Fag; men man har ikke kunnet betinge Adgangen til Skolen af en videnskabelig Fordannelse, og man har vedblivende maattet bygge Underviisningen paa et almeenfatteligt Grundlag. Der ligger heri en Erkjendelse af, at Tiden endnu ikke er kommen til, at en Sømandshøiskole kan bestaae; men det tør vistnok ventes, at man i Handelsstanden, i hvis Interesse det er, at Skibsførerne følge med Tiden i Kundskab og Dannelselse, vil have Tanken henvendt paa denne Sag. Foreningen til Søfartens Fremme har knyttet sin Hovedvirksomhed til Underviisningsvæsenet, og i den Interesse, der vises denne Forening, har man et Maal for, hvorvidt Høiskolesagen finder Anklang i Handelsstanden. Blicher denne Interesse stor, saa er der gode Udsigter for Høiskolen, og saa vil denne forhaabentlig ogsaa kunne træde i Kraft.

Men selv om Sagen vinder Interesse, og der bliver oprettet en Sømandshøiskole, er det dog kun et Mindretal af de Søfarende, der vil søge den. Det kan antages, at mindst to Trediedele af dem, der underkaste sig den almindelige Styrmandsexamen, ere i en Alder af 22 til 23 Aar og ikke, førend de indtraadte i Navigationsskolen, have nydt anden Underviisning end den, der gives i Almueskolen. Det vil sige, at de før det 14de Aar have lært Religion, Læsning, Skrivning og Regning, og at de derefter i 8 til 9 Aar have været uden nogensomhelst Underviisning. De have fra en tidlig Ungdom gennemgaaet en streng Skole i det praktiske Liv, de ere haardføre, have skærpede Sandser og ere vel øvede i al praktisk Sømandsgjærning; men, som naturligt er, hele deres Tankesæt er vidt forskjelligt fra den unge Mands, der fuldstændigt har gennemgaaet en Realskole og derefter i 2 til 3 Aar har faret tilsøes. De ere i Almindelighed ikke skikkede til anstrengende Aandsarbeide; men de have til Gjengjæld ofte en meget god Hukommelse.

Det er vist aldeles utænkeligt, at de kunne gjenneemgaae en Skole som den oven angivne. De skulde i en Alder af 22 til 23 Aar begynde paa Realskolens lavere Trin, og det vilde mindst vare 2 Aar, inden de kunde faae Adgang til Høiskolen. Deres theoretiske Uddannelse vilde saaledes vare mindst 4 til 5 Aar; i al denne Tid skulde de være uden praktisk Virksomhed, deres dyrt erhvervede praktiske Færdigheder vilde for en stor Deel tabe sig, og det vilde desuden fordre en saa stor Sum Penge, at kun en saare ringe Deel af dem vilde være istand til at udrede den. Vilde man spærre Adgangen for denne, den største Deel af vor Søbefolkning til at blive Styrmand eller Skibsførere, saa vilde man i Retning af Haardsfærdighed, Udholdenhed og Sømandsdygtighed berøve disse nogle af deres bedste Kræfter, og det vilde desuden være at ødelægge en stor Deel af vor Sømandsstand, idet den fattige Befolkning vilde søge sit Livserhverv ad andre Veie, naar den ad Sømandsveien aldrig kunde naae høiere end til at blive Matros. Der maa være Veie, og Erfaringen har viist, at der er Veie, ad hvilke denne med Hensyn til Forkundskaber mindst begunstigede Deel af Sømandsstanden kan naae et Kjendskab til Faget, mindre fuldstændigt end det, hvortil den mere begunstigede Deel kan naae, men dog saaledes, at den kan afgive Skibsførere, der værdigen kunne udfylde deres Plads.

Det er altsaa min Mening, at det er ønskeligt, at der findes en Sømandshøiskole, hvor de, der have gode Forkundskaber, kunne erhverve sig en paa et fyldigt Grundlag bygget Kundskab til Faget, og at der findes en Underviisning af lavere Grad for dem, der møde saagodtsom uden Forkundskaber.

Den Maade, hvorpaa jeg saaledes tænker mig Sømandens theoretiske Uddannelsesmaade ordnet, er ikke uden Analogi. Jeg vil som Sidestykke henvise til Maaden,

hvorpaa Landbostandens theoretiske Uddannelse skeer. Der er ved Landbohøiskolen en særskilt Afdeling for de egentlige Agerbrugere, og for at faae Adgang til denne antages det nødvendigt, at Vedkommende mindst i 2 Aar har deeltaget i det praktiske Landvæsen. For at blive optaget som Elev maa man have bestaaet den lavere Realafgangsexamen; Cursus varer i 20 Maaneder, og ved Afgangen kunne Eleverne aflægge Prøver og derfor erholde Beviser. Men foruden Landbohøiskolen i Kjøbenhavn findes der rundt omkring i Landet Agerbrugsskoler af forskjellig Grad, hvor Underviisningen er bygget paa det Standpunct, som den almindelige Landbruger indtager. Det er Landbohøiskolens Opgave at udvikle og pleie Videnskaben og at meddele Kundskab til Faget paa et til Gjenstanden svarende videnskabeligt Grundlag; det er de øvrige Skolers Opgave at meddele Videnskabens Resultater paa et almeenfatteligt Grundlag.

Paa en lignende Maade tænker jeg mig Uddannelsesmidlerne for Sømanden at kunne ordnes; Underviisningens lavere Grad er i god Gang, og, naar denne faaer Tid til at slaae Rod, er det at vente, at Høiskolen vil udvikle sig af den.

Efterat jeg saaledes har fremsat min Mening om, hvorledes jeg anseer det for ønskeligt, at Sømandens theoretiske Uddannelsesmidler ordnes, skal jeg gaae over til at omtale det Udviklingstrin, hvorpaa Sagen nu befinder sig.

Der er det Eiendommelige ved Sønæringsforholdene, at det af Staten fordres, at Vedkommende skal underkaste sig en Examen for at faae Ret til at fare som Styrmand eller til at føre Skib. Det er Hensynet til, at Menneskelivs Sikkerhed er afhængig af Skibsføreres Duelighed, og at store Værdier ere betroede til disses Omsorg, der har ført dette Forhold med sig. Fandtes dette Forhold ikke ved Sønæringen, saa vilde der ikke

existere nogen særlig Lov for denne, og den vilde falde ind under den almindelige Næringslov. Den Examen, der saaledes er anordnet, kaldes den almindelige Styrmandsexamen. Ved Ordningen af denne har man taget Hensyn til, at Størstedelen af Sømandsstanden er udgaaet fra Almuen, og at derfor det, der fordres, medens det afgiver betryggende Sikkerhed, dog maa hvile paa et almeenfatteligt Grundlag, og man har en lang Tids Erfaring for, at denne Examen opfylder sin Bestemmelse at værne om Skibsfartens Sikkerhed. Den almindelige Styrmandsexamen omfatter kun den Deel af Navigationen, der ansees for absolut nødvendig for at betrygge Skibsfartens Sikkerhed; men, da denne Examen nødvendigjorde en Examensautoritet, benyttede man Leiligheden til at give dem, der ønskede at lægge sig efter den hele Navigation, Adgang til at gjøre deres yderligere Kundskaber gjældende ved et Beviis fra den samme Autoritet. I Aaret 1868 var der Spørgsmaal om at omordne Fordringerne til den almindelige Styrmandsexamen, og der blev i det i den Anledning forelagte Lovforslag tilføiet, at Examens 2den Afdeling kunde foruden Navigation omfatte andre for Sømanden nyttige Fag, som bleve optagne i Navigationsskolerne. Det forelagte Lovforslag modtog i Rigsdagen endeel Ændringer, og der blev indskudt en særskilt §, hvori der blev anført flere Fag udenfor Navigationen, hvori der skulde kunne afholdes Prøve. Det saaledes ændrede Lovforslag udkom som Lov den 6te Marts 1869.

Det udtales tydeligt i Lovens § 11, som omhandler Prøver i de Fag, der ligge udenfor Navigationen, ligesom det ogsaa fremgaaer af Forhandlingerne i Folkethinget og af Udvalgsbetænkningen, at Prøverne maae indrettes saaledes, at de hvile paa et almeenfatteligt Grundlag, og at de maae kunne afholdes paa alle de Steder i Landet, hvor Styrmandsexamen afholdes.

Da Loven udkom, savnede man baade Lærere og Lærebøger i de Fag, der ligge udenfor Navigationen; men i de tre Aar, der ere hengaaede, er der arbejdet med Alvor og Kraft, og, naar Sagen faaer Lov til at skride frem i en rolig Udvikling, er jeg ganske sikker paa, at den vil føre til Gavn og Glæde for vor Sømandsstand.

Bør Maskinmesterne i den danske Handelsmarine underkastes Examen eller ikke?

(Af S. Ph—n.)

Der er i den sidste Tid blevet skrevet og talt en Deel om Styrmands Examen, især om den udvidede, og den er, saavidt jeg kan slutte efter de Kundskaber, der fordres, ingenlunde bleven let for Eleverne, som maae anstrenge sig, dersom de ikke ville studere udover den dertil fastsatte Tid, hvorved det vilde blive dem en meget kostbar Examen. Det er vist fuldstændig rigtigt, at Mennesker, der ville uddanne sig til Officerer i Handelsmarinen, faae al den Dannelse, det er muligt at bibringe dem, da vor Tid i saa Henseende stiller større og større Fordringer, og da det tillige hæver Handelsmarinen og stiller den lige med andre dannede Samfundscasser. Der er imidlertid en anden Stand, som allerede er og med Tiden vil blive endnu mere nødvendig for Skibsfarten; denne Stand er Maskinmesternes, der, eftersom Dampskibsfarten tiltager, vil blive aldeles uundværlig, og det undrer mig derfor, at der, efter det store Opsving, Dampskibsfarten i de sidste Aar har taget her hjemme, aldeles Intet er fordret af vedkommende Stand i Retning af Examina, der kunde garantere Rhederierne eller Skibsførerne vedkommende Maskinmesteres Sødygtighed eller praktiske og theoretiske Kjendskab til deres Maskiner.

I England, der med Hensyn til maritime Institutioner staaer langt over de fleste andre søfarende Lande, maa Maskinpersonalet ombord i Dampskibe, ligesom den øvrige søfarende Officersbesætning, ifølge Loven underkaste sig en Examen, forordnet af Sø- og Handels-Ministeriet og bedømt af dertil af samme Ministerium ansatte Commissioner. Jeg skal her kortelig fremsætte de vigtigste Paragrafer af ovenmeldte Lov, der er af April 1862.

1) Intet Dampskib maa, hverken i udenrigs eller indenrigs Fart, blive klareret eller paa lovlig Maade begynde sin Reise, fra en hvilkensomhelst Plads i Kongeriget England, uden — i Tilfælde af, at det er et udenrigs farende Dampskib paa nominelt 100 Hestes Kraft, eller et indenrigs farende Passageer-Dampskib — at første eller eneste Maskinmester har erhvervet eller besidder et Patent (Certificate), enten for aflagt Examensprøve (Certificate of Competency) eller et Patent for Tjeneste (Certificate of Service), i Forhold til deres forskjellige Pladser i et saadant Dampskib, eller i et Skib af høiere Rang end ovennævnte.

2) Enhver, der har været ansat som første og anden Maskinmester i et udenrigs farende Skib paa nominelt 100 Hestes Kraft eller derover, eller som første eller eneste Maskinmester paa et udenrigs farende Skib paa nominelt 100 Hestes Kraft eller derunder, eller i et indenrigs farende Passageer Dampskib, og gaaer tilsøes som første, anden eller eneste Maskinmester, uden at være berettiget dertil, eller uden at være i lovlig Besiddelse af et Patent (Certificate) som det, Loven fordrer; og Enhver, der i ovennævnte Skibe og Farter antager en Mand som første, anden eller eneste Maskinmester, uden at forvise sig om, at Vedkommende er berettiget til, eller paa lovlig Maade i Besiddelse af, et saadant Patent (Certificate), skal for hver saadan Forseelse betale en Bøde af indtil 50 Livresterling.

3) Der gives to Slags Patenter: Patenter for aflagt Examensprøve (Certificates of Competency) og Patenter for Tjeneste (Certificates of Service), og hvert Patent for Prøve har to Grader, nemlig første og anden Classe Maskinmester Patent.

4) Patent for aflagt Examensprøve (Certificate of Competency) bliver tilstaaet dem, der underkaste sig og bestaae de af Loven forordnede Examina og de øvrige til et saadant Patents Erhvervelse stillede Betingelser.

6) Vidnesbyrd for Ædruelighed, Erfaring, Dygtighed og god Opførsel ombord i Skibet vil blive fordret af enhver Ansøger, og uden disse Vidnesbyrd tillades det Ingen at underkaste sig Examen. — Samme Paragraph omtaler ogsaa, at ovennævnte Examina blive, ligesom de øvrige til Handelsmarinen hørende Styrmands- og «Master»'s Examina, bedømte og Patenterne udstedte af Commissioner, ansatte af Sø- og Handels-Ministeriet. (Board of Trade.)

8) Anden Classe Maskinmestere. — En Ansøger til anden Classe Maskinmester Patent maa være 21 Aar. Han maa have tjent sin Læretid hos en Maskinfabrikant eller kunne bevise, at han ikke mindre end 3 Aar har været beskjæftiget i en eller anden Fabrik, enten ved Fabrikation eller Reparation af Maskiner; han maa desforuden have tjent tilsøes som Maskinassistent i et Aar, eller han maa have været tilsøes i det Mindste i 4 Aar og have arbeidet med en Skibsmaskine.

Dernæst omtales og specificeres Examensfagene for denne Grad.

9) Første Classe Maskinmestere. — En Ansøger til første Classe Maskinmester Patent maa være 22 Aar. Foruden de Qualificationer, der fordres til at være anden Maskinmester, maa han enten være i Besiddelse af eller berettiget til et første Classe Maskinmester Patent for Tjeneste (Certificate of Service), eller han maa have tjent som anden Maskinmester i et Aar

med Patent for aflagt Examensprøve (Certificate of Competency.)

Dernæst specificeres Examensfagene til denne Prøve.

10) Frivillig »Extra-Examensprøve« tilstedes dem, der ønske at underkaste sig en udvidet Maskinmester Examen, og der tildeles dem derfor ligeledes Patent.

16) Patenter for Tjeneste tildeles dem, der inden 1ste April 1862 have tjent en fastsat Tid i udenrigske Dampskibe eller ogsaa i den engelske Orlogs-Marine og derved opnaaet Maskinmesters Rang.

Det sees altsaa heraf, at den engelske Lov fordrer en Garanti for Maskinmesternes Kundskaber og Søfart og underordner dem Mønstrebestyrerens Control ligesom den øvrige Skibsbesætning. Naar man her hjemme vil paamønstre Besætningen og kommer paa Mønstrings-Contoiret med Mandskabets Papirer for at faae disse paaførte Folkelisten, hedder det: »ja Maskinmesterne have vi jo intet at gjøre med, de ere jo ikke i Rullen; men Navnene maae vi have for Listens Skyld,« og dermed blive de indførte paa Folkelisten for at gjøre Tallet complet; men Andet fordres der naturligviis ikke, da Loven jo aldeles ikke i nogensomhelst Retning paalægger denne Stand at aflægge Vidnesbyrd om, at den er sine Pligter voxen. Maaden, hvorpaa mange Maskinmestre ere blevne uddannede, er simpelthen den, at de enten begynde som Fyrbødere, dernæst blive Bedste-Mand i en Maskine, og derfra avancere til 2den og saa til 1ste Mester, eller, at de begynde som Klein-, Bøsse- eller Knivsmede, faae derved Greb paa det finere Smedearbejde, komme saa maaskee i en Maskinfabrik, arbejde der nogle Aar og begynde derpaa endelig deres Søfart. Saalænge Alt gaaer glat og godt paa Søen, er der Intet til Hinder for, at de kunne passe Maskinen; men, kommer der først Noget i Veien, da vil det vise

sig, om det er tilstrækkeligt paa den Maade at uddanne Maskinmestere. Det fremgaaer heraf, at en hvilken-somhelst Smedesvend eller Fyrbøder, der lægger lidt Mærke til Maskinens Arbeide og Samling, uden nogen Anstregelse herbjemme, i kort Tid kan opnaae en Plads som Maskinmester, da Loven jo aldeles Intet fordrer af en saadan Mand, og han for sin egen Skyld jo kun behøver at kunne sætte en Maskine igang, stoppe den, bakke med den, passe, at Kjedlerne stadigt have tilstrækkeligt Vand, og forresten smøre den i rette Tid, for at den ikke skal løbe varm. Han maa vel ogsaa kunne lægge en Pakning og bruge en Hammer og en Fiil; men dermed er ogsaa nævnt det Meste af det, en Maskinmester herbjemme behøver at kunne præstere, og for dette Arbeide faaer en 1ste Maskinmester paa større Baade 90 til 100 Rdlr. om Maaneden, og en 2den Maskinmester 50 til 60 Rdlr. foruden Kosten, der beløber sig til circa 28 Rdlr. Det er ikke min Mening ved saaledes at fremhæve Gagernes Størrelse at antyde, at ovennævnte Gage er for stor for en dygtig første Maskinmester, tværtimod, det er en Plads, som bør lønnes godt, da den er ansvarsfuld, og da en dygtig, samvittighedsfuld Maskinmester kan spare Rhederiet meget, ligesom en uduelig upaapassende Mand kan sætte et Rhederi i meget betydelige Udgifter — kun mener jeg, at Adgangen til disse betroede Poster med store Gager er for let for Vedkommende, og at Rhederierne ikke have nogen forholdsmæssig Garanti for vedkommende Mesters Søfart og Dygtighed. Loven burde fordre Beviser ogsaa for dette Personales praktiske og theoretiske Kundskaber og efter aflagt Examensprøve tildele dem ligesom den øvrige Officersbesætning Patenter eller Beviser, uden hvilke det ikke burde tillades dem at tage Plads som Maskinmestere i noget Skib, og dette burde controleres ved Udmønstringen af Mønstrebestyreren. Hvormange Lærefag der bør fordres til en saadan Examen, kan jeg som

Ikke-Maskinkyndig naturligviis ikke afgjøre; dog forekommer det mig, at man, dersom der skulde opstaae Tvivl derom, da kunde tage de engelske Examensfag til Mønster og derefter udarbeide Planer for en dansk lovbefaleet »Maskinmesterexamen,« der, hvad rimeligt vilde være, blev afholdt paa Kjøbenhavns Navigations-skole af dertil beskikkede Autoriteter, ligesom Underviisningen ogsaa burde henlægges under samme Skole. — Et Misforhold er der dog efter min Mening for Tiden i Gagerne ombord i Dampskibene. Ligesom 1ste Maskinmester har og bør have den tidligere omtalte høie Gage, saa forekommer det mig, at 2den Maskinmester, der jo kun passer Maskinen paa sin Vagt under 1ste Maskinmesters Ansvar, i Forhold til Dækofficererne har for høi en Gage. En Styrmand maa jo nemlig fare først 6 til 8, ja maaskee flere Aar i Lukafet som Dreng og Matros, inden han efter overstaaet Examen kan opnaae en Plads som anden og dernæst som 1ste Styrmand, og da bliver hans Gage 36 til 40 Rdlr. om Maaneden. I Forhold til, hvad der fordres af en flink Styrmand, er denne Gage for lille, naar sideordnede subalterne Officerer med mindre Ansvar og ligeledes lettere og kortere Læretid, uden Examina, strax ved Ansættelsen som anden Maskinmester modtage en Gage, der er en Trediedeel større end Styrmandens. Efter min Mening burde en anden Mesters Gage under ingen Omstændigheder overstige 1ste Styrmands; disse Gager burde rette sig efter Skibenes Størrelse, altsaa efter det Ansvar, der kommer til at paahvile hver især.

Det har ingenlunde været min Hensigt ved denne Artikel at nedsætte vore danske Maskinmestere, blandt hvilke der uden al Tvivl findes mange dygtige, saavel praktisk som theoretisk uddannede Mænd; heller ikke drister jeg mig til at paastaae, at Examen ubetinget vil være en Garanti for en Maskinmesters Dygtighed: men den vil kunne garantere Rhederierne for, at de antage

Mænd, der have tjent en lovbefalet Tid tilsøes, og altsaa have faaet Kjendskab til Skibsmaskinen under dens Arbeide, at vedkommende Mænd ere søstærke, og altsaa istand til i daarligt Veir at varetage deres Gjerning. Ligeledes garanteres Rhederierne for i deres Maskinmestere at faae Folk, der have aflagt Prøve paa deres theoretiske Kjendskab til en Skibsmaskine og følgelig erhvervet sig Kundskaber, som ikke enhver Fyrbøder kan antages at være i Besiddelse af. — Skulde de af mig her fremsatte Anskuelser i enkelte Henseender være feilagtige, saa haaber jeg dog, at de kunne give Impulsen til, at sagkyndige Mænd nærmere overveie en Sag, der vil kunne blive af stor Vigtighed for vor fremtidige Søfart.

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 Søkaart-Archivet.

Januar—Februar.

Afsluttede den 8de Februar 1872.

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.: Kvartmill.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ko	Høide	Lys- vidde		Høide	Farvo, Form	
Sverrig	Kattegattet	Nyt Fyr ved Varberg	B.	rødt og hvidt Blink hver $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	3die	68	3	N 57 6,4 Ø 12 13,5	53	Jern, rødt og hvidt tærnet	paa Sydenden af Skriverklippen V for Byen; Blinket varer 5—7 Sec., begynder med hvidt og ender med rødt Lys, hvorefter Formærkelse i c. 20 Sec.
do.	Øresund	Nyt Fyr paa Hven	B.	hvidt Blink hver 10 Sec.	Lds.	4de	94	3	N 55 55,2 Ø 12 40,5	28	hvidt Taarn, i Gavlen af et rødt Hus	Fyret staaer paa NV-Enden af Hven og sees mod Nord, Vest og Syd til S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø.
Holsten	Kielerfjord	Ny Ledefyr ved Wilhel- minenhøhe	2 F.	røde	Sp.	..	24 20	1 $\frac{1}{2}$	N 54 19,1 Ø 10 8,6	16 14	Træ- baaker	SØ for Byen Kiel, nær Sandkrug; Fyrene staa 100 Alen fra hinanden og føre over eet fri af Landgrunden ved Düsternbrook paa Vest- og ved Kitzenberg paa Øst-siden af Fjorden, men over en Grund paa 24 Fod, betegnet med Vager, udfor Ellerbeck.

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	
Sverrig	Østersøen	Nyt Havnefy- ved Carls- hamn	F.	.....	Sp.	..	2	..	N 56 10 Ø 14 52,3	0	..	Lyser fra S $\frac{1}{4}$ Ø til S $\frac{3}{4}$ Ø over Løbet til Havnen.
do.	Kalmarsund	paatænkt Fyr paa Dæmman	.....	.....	..	..	..	..	N 57 3,6 Ø 16 40,5	..	.....	medens Arbejderne ved dette Fyr vedvare, ligger et Fartøi ved Grun- den, som om Natten viser hvidt Fyr, om Dagen rød Ballon fra Toppen.
do.	Gothland	paatænkt Fyr paa Nærs- holme	B.	.....	..	..	..	..	N 57 14 Ø 18 44	..	.....	Fyret skal have kortvarige Blink og ventes tændt i Slutningen af 1872.
do.	Øregrund Grepn	paatænkt Fyr Flydefyr	F.	.....	..	..	..	..	N 60 27,5 Ø 18 17	..	.....	ventes udlagt i 1872 i NNV for Djurstens Fyr, der da vil vise rødt Lys.
do.	Bottniske Bugt	Flytning af Fingrunds Flydefyr	.....	.....	..	..	..	..	N 61 0,5 Ø 18 30	..	.....	Skibet er flyttet 2 Kvm. nord for den tidligere Plads eller ØNØ for de nordøstligste Puller af Østre Fingrund.
do.	do.	Nyt Fyr paa Skagsudde	B.	hvidt Bl. hver Minut	Sp.	..	69	3	N 63 11,8 Ø 19 2,6	56	rødt- og hvidt- tærnet	Blinket har en Varighed af 10 til 15 Sec.
Holsten	Elben	Forandring af Glückstadt's Havnefy	F.	hvidt rødt	Lds.	6te	30	2 $\frac{1}{2}$	N 53 47,1 Ø 9 24,5	27	Jern, hvidt med sort Hætte	Fyret er flyttet 35 Alen ud; det lyser rødt mellem S 41° V og V 15° N (retv.), hvidt i det øvrige af Kredsen mod S og Ø.
England	Kanalen	Forbedring af S Foreland	.....	.....	..	..	..	..	N 51 8,4 Ø 1 22,3	..	.....	have nu faaet electricke Lys af stor Styrke; det store Fyr lyser paa 41° N og 4 N (retv.) og N 41° Ø

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
England	Nordsøen	Forandring ved Newarp Flydefyr	....	....	..	..	..	..	N 52 45 Ø 1 53	..	....	Fyret paa Formasten er nu 24', paa Stormasten 33' og paa Mesan- masten 20' over Vandet.
Frankrig	Loire Mun- dingen	rød Lysstribе fra Pt. des Dames Fyr	F.	....	..	..	..	3½	N 47 0,5 V 2 13,2	..	....	} fra begge disse Fyr vises en rød Lysstribе i 30° for at advare mod Klipperne Chausses des Boeufs, en anden rød Stribе Lys vises fra Piliers Fyr over «la Couronne», Klipperne i Loire Flodens Munding.
do.	do.	rød Lysstribе fra Piliers Fyr	....	....	..	..	..	3½	N 47 2,6 V 2 21,5	..	....
do.	Øen Ré	rød Lysstribе fra Chaveau Fyr	....	....	..	..	..	..	N 46 8 V 1 16,5	..	....	over Landgrundene og Skærene paa Sydsiden af Øen Ré.
Spanien	Middelhavet	Ny Fyr ved Marbella	2 F.	røde	..	..	23	..	N 36 31 V 4 54,3	..	....	paa Enden af Havnemolen.
Sicilien	do.	Fyret paa C. Passaro	FB.	....	Lds.	4de	126	3	N 36 41,5 Ø 15 9,5	..	....	(s. f. Hefte) Fyret er fast hvidt med røde Blus hver 3die Minut.
do.	do.	Nyt Fyr ved Port Empe- docles	F.	grønt	..	..	20	2	N 37 15 Ø 13 32	..	....	for Enden af den ny Molebygning.
Østerrig	Adriaterhavet	Forandring ved Port Cherso Fyr	F.	hvidt	..	..	24	2	N 44 57,8 Ø 14 23	..	Jern- sølle	paa Covacino Pynt.
do.	do.	Nyt Fyr paa Prestenizze Pynt	FB.	hvidt med røde Blink hver 3 Min.	Lds.	4de	55	2½	N 45 7,3 Ø 14 16,5	..	....	paa Øen Cherso; er tændt den 8 Januar 1872.

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 i Choptank Floden	F.	hvidt	..	6te	..	2½	N 38 39,2 V 76 10,7	..	hvide Jern- piller	istedetfor Flydefyret ved Benoni Pynt, der nu inddrages; i Taage ringes hver 10 Sec. fra Fyret.
do.	Mississippi Sund	Nyt Fyr paa Cat Island	FB.	Blus hvert 1½ Min.	Lds	5te	44	2½	N 30 14 V 89 8,7	..	4kant., hvidt	tændt 15 December 1871 paa Vest- enden af Øen.
Japan	Kjusiu S-Pynt	Nyt Fyr paa Cap Tsiga- koff eller Satano Misaki	F.	hvidt	Lds.	1ste	190	5	N 30 58,5 Ø 130 40	34	8kant., Jern	det midlertidige Fyr, som brændte her, er nedlagt.

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	Kattegattet	Forandring af	Svartskær Baake	.....	.....	i Fjorden V for Malm- øen ved Marstrand	paa Baakens Top sættes en 3kantet hvid Tavle.
do.	do.	ny Vager med rød Ballon paa	Köpenhamns Båden	.....	.....	mellem Høns og Grøts i Danaafjord	ved Gøteborg.
do.	do.	Forandring af Vager paa	lille Middell Grund	.....	.....	N. Br. 56° 56',6 Ø. Lgd. 11° 57'	Vageren faaer 2 sorte Balloner paa en sort og hvid Stage, for at skjelne den fra Vageren paa Grunden Fladen

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Sverrig	Kattegattet	ny Baake med sort og hvid Tavle	paa Holmen Klåback	.....	.....	N. Br. 57° 9',2 Ø.Lgd. 12° 7'	5 Kvm. NV for Varberg.
do.	do.	ny Baake med sort og hvidt Toptegn	paa Skæl- Klippen	.....	.....	N. Br. 57° 5',8 Ø.Lgd. 12° 14',2	S for Varberg paa Løbets Østside.
do.	do.	ny Vager m. rød Ballon	S for Skriver- klippen	.....	.....	N. Br. 57° 5',8 Ø.Lgd. 12° 13'	V for Foregaaende.
do.	do.	ny Vager m. rød Ballon	paa NV-Enden af Påarps Rev	.....	.....	N. Br. 56° 37',5 Ø.Lgd. 12° 51'	2 Kvm. S for Halmstad.
do.	Øsesund	ny Vager m. rød Ballon	paa NV-Enden af Hven	.....	.....	N. Br. 55° 55',5 Ø.Lgd. 12° 39',8	
Danmark	Grønsund	Grund fundet	i Møens Dyb	9½ Fod	.....	2500 Alen VSV fra Madses Klint og 2700 Alen SSØ fra Bonde Møllen	c. 1150 Alen fra Land lidt Nord for Mærkelinien, Næsgaard fri mellem Skovene i V t. N.
Sverrig,	Østersøen	et rødt Belte	paamales	.....	.....	Fyrtaarnet paa Ølands søndre Odde	
do.	do.	ny Vager rød og hvid Stage og 2 røde Balloner	paa SV-Enden af Ølands søndre Rev	.....	.....	N. Br. 56° 9',6 Ø.Lgd. 16° 23'	
do.	do.	ny Vager med rød Stage og 1 rød Ballon	paa SØ-Enden af Ølands søndre Rev	.....	.....	N. Br. 56° 10' Ø.Lgd. 16° 24'	
do.	do.	en rød Ballon	ophæises	.....	.....	ved Hals Huk paa Gothland	naar Lods ikke kan komme ud.
do.	do.	ny Vager m. 2 sorte Bal- loner paa sort og hvid Stage	paa NØ-Siden af Espebåden	.....	.....	udfor Envik paa Goth- land	paa Sydvestsiderne af denne og den følgende Grund stode hidtil Prikker, som nu ere inddragne.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Sverrig	Østersøen	ny Vager med 1 sort Ballon paa sort Stage	paa NØ-Siden af Lille- grunden	.....	.....	udfor Envik paa Goth- land	
do.	do.	ny sort Tønde	paa Sydsiden	.....	.....	af Nykøpings Aaen	i Norrkøping Bugten.
do.	do.	ny rød do.	paa Nordsiden	.....	.....	do.	do.
do.	do.	Telegraferne	.....	.....	.....	ved Arholma og Svartklubb	blive nedtagne.
do.	do.	ny Varde rød-oghvid- stribet	paa Gaase Sten	.....	.....	N om Løbet fra Svartklubb	i Øregrunds Grepen.
do.	Bottniske Bugt	Forandring af Vageren	paa Østre Fingrunds sydlige Pulle	.....	.....	.....	Vageren faaer sort og hvid Stage og 2 Balloner (hidtil 1 Ballon).
do.	do.	Baaken paa	Bremø Kalv	.....	.....	ved Sundswall	er nedblæst og bliver ikke opført igjen.
do.	do.	ny Vager m. sort Ballon	for Nordenden af Ventalitet Grund	.....	.....	N. Br. 62° 30' Ø.Lgd. 18° 17'	SØ for Hernøsand.
do.	do.	ny Vager m. rød Ballon	for Sydenden af Ventalitet Grund	.....	.....	N. Br. 62° 29' Ø.Lgd. 18° 17'	do.
do.	do.	ny Vager m. sort Ballon	f. Nordenden af SØ-Brottet	.....	.....	N. Br. 63° 25' Ø.Lgd. 20° 11'	ved Indgangen til Norra Qvarken.
do.	do.	ny Vager m. rød Ballon	f. Sydenden af SØ-Brottet	.....	.....	N. Br. 63° 22' Ø.Lgd. 20° 7'	do.
do.	do.	ny Vager m. sort Ballon	for Ydre Gaddsnytan	.....	.....	N. Br. 63° 34' Ø.Lgd. 20° 45'	SV t. S for Gaddens Fyr.
do.	do.	ny Vager m. sort Ballon	ved Experi- ment Grund	.....	.....	N. Br. 63° 45' Ø.Lgd. 20° 42'	i Vestre Qvarken.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Busland	Rigabugt	Dybden i Renden	t. Dynamynde	17 Fod	.....	i Retningen NNV $\frac{1}{2}$ V og SSØ $\frac{1}{2}$ Ø	udmuddret til en Brede af over 50 Favne over Barren.
England	Kanalen	ny Baake	paa Dungenes	.....	.....	S for Fyrtaarnet faa Alen fra Stranden ved Høivande	Baaken bestaaer af en Mast 50' høi, hvorover 2 Balloner.
N-Amerika	Maine	Taagesignal	ved C. Elisa- beth	.....	.....	.....	hvert Minut 2 Signaler med Damp- pibe af 5 Sec. Varighed og med 8 Sec. Mellemlum.
Østindien	Sulu Havet	nylig fundet Klippe	Viola Rock	4 Fod	.....	N. Br. 7° 50' Ø.Lgd. 117° 40',8	c. 40 Kvm. Ø for Balabak.

Officielle Meddelelser.

1871.

27 Nov.

Marineministeriet udfærdiget Instrux for Intendanten ved Søetatens Proviant- og Fadeværksmagasin.

I Overeensstemmelse med denne Instrux ville følgende Bestemmelser for Fremtiden være at iagttage af alle Vedkommende:

1. Da Intendanten som Regnskabsfører ved Proviantmagasinet er directe underlagt Chefen for Orlogsværftet, ville i Reglen alle Ordre og Begjæringer til Magasinet eller Indstillinger og Beretninger fra samme være at stile eller sende til Chefen for Orlogsværftet. Dog er Proviantmagasinets Forsyning og Skibenes Proviantering Gjenstand for Marineministeriets umiddelbare Forsorg, ligesom Intendanten ogsaa vil have at efterkomme enhver af Marineministeriet udfærdiget Proviantordre, som directe tilstilles ham fra Ministeriet eller vedkommende Skibschef.

For Fadeværksmagasinets Vedkommende staaer Intendanten i samme Forhold til Orlogsværftet, som Regnskabsførerne ved Værftets øvrige Magasiner.

2. Alle til Proviantmagasinet bestemte Varer leveres directe til Magasinet, og Intendanten har at sørge for, at dette skeer i rette Tid.

3. Besigtelsen og den eventuelle Antagelse af de anskaffede Proviantsorter er i Almindelighed overladt til Intendanten alene, som Følge af, at han alene staaer til Ansvar for alle de af ham modtagne Proviantsorters

1871.

27 Nov.

Godhed og Forsvarlighed; dog har Marineministeriet forbeholdt sig, i ethvert Tilfælde hvor det findes hensigtsmæssigt, at lade Varerne bedømme ved særskilte Sagskyndige i Forbindelse med Intendanten.

Naar en Leverance har fundet Sted, har han uopholdelig at foretage Besigtelsen, uden Hensyn til, om det Leverede udgjør en heel skyldig Leverance eller kun en Deel af en saadan, medmindre Leverandeuren selv ønsker en Udsættelse. Over den afholdte Besigtelse har han at affatte en skriftlig Forretning, hvori anføres, om den paagjældende Vare er »antagen« eller »ikke antagen«, og i sidstnævnte Tilfælde Grunden, hvilken Forretning strax indsendes til Chefen for Orlogsværftet, forsynet med Controleurens Attest og hans egen Qvittering for det Antagne. Naar Varer ved Besigtelsen ikke ere antagne, hvorom Leverandeuren vil erholde Underretning af Chefen for Orlogsværftet, tilbageleveres de til Leverandeuren. I saadanne Tilfælde er denne berettiget til, ved dertil af Magistraten efter hans Begjæring udmeldte Mænd, at lade afholde et Oversyn, der skal foretages i Intendantens Overværelse, og hvorved paakjendes, hvorvidt Varerne svare til Conditionerne, dog at Fedevarer, der leveres tidligere end i det betingede Tidsrum, ikke kunne underkastes saadant Oversyn. Udgifterne herved betales af den Part, Forretningen gaaer imod, og ved dennes Udfald har det sit Forblivende, hvad enten Varerne derved findes antagelige for Marinens Tjeneste eller ikke.

For Varer, der leveres i hermetisk eller paa anden Maade tillukket Emballage, som ikke kan aabnes uden at beskadige Varerne, er Intendanten ikke ansvarlig for en mulig tilstedeværende Mangel ved disse, forsaavidt en saadan ikke viser sig ved den ydre Besigtelse.

4. Udleveringen af Proviant til de kongelige Krigsskibe og Stationer skeer i Overeensstemmelse med de derom udfærdigede Instructioner. Forsaavidt nogen

1871.

27 Nov.

Uenighed skulde opstaae imellem dem, der paa Skibets Vegne have at modtage Provianten, og Intendanten, vil Chefen for Orlogsværftet beordre Eqvipagemesteren at tiltræde og afgjøre det opstaaede Spørgsmaal.

Ved Controlen med Proviantens Modtagelse ombord i de kongelige Krigsskibe bliver iøvrigt Intendantens Ansvarlighed ikke formindsket, men han maa ligefuldt indestaae for de udleverede Gjenstandes Godhed, saa at, dersom ved Modtagelsen ombord Varerne befindes at have nogen Feil eller Skade, som vidner om, at de ikke have været omhyggeligt behandlede ved Proviantmagasinet, eller at Foustagerne ikke have været i forsvarlig Stand, saa bliver han derfor ansvarlig.

5. Ved enhver Modtagelse eller Udlevering af Varer har Intendanten at sørge for, at disse efter deres Beskaffenhed veies, maales eller tælles af Orlogsværftets Controleur, som derom meddeler fornøden Attest.

6. De udrustede Skibe skulle, under deres Ophold her paa Rheden eller ved Orlogsværftet, fra Proviantmagasinet forsynes med ferskt Kjød, grønne Urter og blødt Brød efter nærmere Requisition af Proviantforvalteren for vedkommende Skib.

7. I Overeensstemmelse med Marineministeriets Skrivelse af 26de October 1870 paahvile Intendanten følgende særlige Forretninger:

at besørge alle Requisiter af Olie, Materiale og Proviant fra Orlogsværftet til de forskjellige Fyr og Fyrskibe afsendt, behørigt 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 Requisiter til de Skibe, som ere ude paa Togt.

Meddeelt Secondlieut. G. F. Holm Orlov i 5 à 6 4 Dec.
Maaneder for at gaae i Koffardifart.

Allerh. anordnet som følger: Dampskibene »Ægir« 5 .
og »Skirner« udgaae af Flaadens Tal for paa den hen-
sigtsmæssigste Maade at realiseres.

Allern. meddeelt Premierlieut. E. F. Løitved Orlov . . .
for at fare med det islandske Postdampskib, medens det
i Aaret 1872 er i Fart.

Secondlieutenanterne af Flaadens Officerscorps O. 20 .
F. V. Schwanenflügel og A. C. de Fine Skibsted
udnævnte til Premierlieutenanter.

Minist. bestemt, at Premierlieutenanterne O. F. V. 23 .
Schwanenflügel og A. C. de Fine Skibsted fra
den 1ste Januar 1872 indtræde som overtallige i yngste
Lønningsklasse for Premierlieutenanter.

Den 1ste Januar 1872 udtræde Commandeur J. P. » .
F. Wulff og Capitain H. G. F. Garde, og indtræde
Commandeur J. L. Gottlieb og Capitain P. J. C. Hol-
bøll som Medlemmer af Forfremmelsesraadet for Flaadens
Officerscorps.

Den 1ste Januar 1872 udtræder Commandeur C. W. . . .
Schønheyder og indtræder Commandeur G. F. W.
Wrisberg som Medlem af Værftscommissionens 2den
Afdeling.

Meddeelt, at Marinens Bibliotheks Læsestue vil være . . .
lukket fra Fredagen den 22de d. M. til Torsdagen den
4de Januar n. A., begge Dage inclusive.

Allerh. anordnet som følger: Premierlieut. O. Gyl- 28 .
dencrone, R.*; meddeles der Orlov i 3 Aar fra 1ste
Januar 1872 at regne, for at føre et kongeligt Post-
dampskib.

Ministeriet beordret Commandeur F. L. F. Sommer, 29 .
Søtøimesteren, Commandeur J. C. Kraft, Capitainerne
L. C. Braag og J. U. A. Holm, samt Premierlieut.
J. E. V. Hansen at sammentræde i Commission under

1872.

Commandeur Sommers Forsæde, for at gjøre Forslag angaaende en Ordning af Reservelieutenants-Institutionen.

8 Jan. Allerh. meddeelt Premierlieut. A. C. de Fine Skibsted Orlov i 1 à 2 Maaneder for at gaae i Koffardifart.

11 . Til at forestaae Specialskolen ved Søartilleriet beordret Capitain A. W. Buchwald, og til at gennemgaae denne Skole Capitainerne P. C. H. U. Jessen og L. A. Mourier, Premierlieutenant S. J. Paulsen og Secondlieutenanterne C. F. Scheller og R. L. Hoffmann.

Skolen begynder den 16de d. M.

. . Til den Uddannelsesskole for Reservelieutenanter, der i Henhold til Bestemmelserne i § 24 af Lov om Søværnets Ordning af 24de April 1868 vil blive afholdt paa Orlogsværftet, antaget følgende Elever: Styrmandene Harald Valdemar Caroc, Carl Joseph Rasmus Rude, Christian Hammershøi Kondrup, Hans Peter Larsen, Vilhelm August Christensen, Søren Peder Bang, Mogens Hansen Lauersen, Hans Nielsen Møller Knudsen, Lauritz Peter Jensen, Jeppe Carl Jeppesen, Jens Christian Sophus Jensen, Henning Jørgen Henningsen, Andreas du Plessis de Richelieu, Villads Signius Villadsen, Peter Thomsen Helms, Hans Peter Mathias Predbjørn.

Eleverne beordrede at melde sig til Chefen for Orlogsværftet den 16de Januar 1872, Kl. 12 Middag.

Til at forestaae denne Skole beordret Capitain A. W. Buchwald, og til at forrette Tjeneste ved Skolen som Skoleofficerer Premierlieutenanterne N. C. R. Møller og J. N. Sølling.

De til ovennævnte Skoler bestemte Officerer fratræde deres dahavende Tjeneste den 15de og tiltræde Tjeneste ved Skolen den 16de d. M.

13 . Allerh. meddeelt Premierlieut. F. E. Jøhnke, R.*, Tilladelse til at anlægge og bære den ham af den

franske Republik tildeelte Decoration som Ridder af 13 Jan. Æreslegionen.

Allerh. meddeelt Maskinmester N. C. Jensen, R.* . . .
 efter Ansøgning Afsked i Naade.

Allerh. anordnet: Efternævnte 17 Mand tildeles der . . .
 den 29de ds. Hæderstegnet for 25 Aars god Tjeneste
 ved Sætaten nemlig:

Kanoneer i Artillericorpset Nr. 39, Gotfred Andersen
 Kruse,

Underkanoneer i do. Nr. 54, D. M. Peter Otto Poulsen,
 do. do. " 62, Wilhelm Theodor Peter-
 sen,

do. do. " 64, Johan Peter Christian
 Meyer,

Baadsmand i Matroscorpset Nr. 29, Jørgen Peter Holm,
 Underbaadsmand i do. Nr. 38, Niels Christian
 Petersen,

Skibbygger-Formand i 1ste Afd. Nr. 72, Ulrik Emil
 Mogensen,

Skibbygger i 1ste Cl. 1ste Afd. Nr. 118, Ertho Madsen
 Kragh,

do. do. Nr. 147, Julius August Mathisen,
 do. do. " 168, Niels Peter Andersen,
 do. do. " 180, Harald Wilhelm Mathisen,
 do. do. " 184, Peter Theodor Tostrup,
 do. do. " 186, Adolph Peter Jacob Møller,
 do. do. " 198, Carl Wilhelm Due,

Snedker i 1ste Cl. 1ste Afd. Nr. 274, Johan Christian
 Noack,

Skrivere i 2den Classe af Contoirpersonalet
 Nr. 38, Christian Wilhelm Rohde,
 " 37, Frederik Ferdinand Bartz.

Minist. bestemt, at Premierlieut. A. F. Müller fra 26 . . .
 den 1ste i d. M. er indtraadt i ældste og Premierlieute-
 nanterne N. U. Gad og C. F. Wandel i næstældste
 Lønningsclasse for Premierlieutenanter.

1872.

26 Jan.

Commandoen beordret strøget i Fregatten Tordenskjold efter Værftschefens nærmere Ordre, hvorpaa Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset og det faste Mandskab afgaaer til Værftet.

30 . Premierlieut. E. Suenson beordret at gennemgaae den Specialskole, der fortiden afholdes ved Søartilleriet.

31 . Maskinmester i 2den Classe Carl Marius Hansen allernaadigst udnævnt til Maskinmester i 1ste Classe, og Maskinmestersvend Johannes Theodor Sørensen til Maskinmester i 2den Classe.

Styrmand C. P. H. Jensen optagen som Elev i den Uddannelsesskole for Reservelieutenanter, der fortiden afholdes paa Orlogsværftet.

Statsrevisionen og Orlogsværftet.

Det Landstingsudvalg, der i Slutningen af forrige Aar behandlede den sidste af Statsrevisionens Betænkninger, fremkom som bekjendt med en høist overraskende Henstilling, der gik ud paa intet Mindre end at nedlægge Statsværftet. Denne Henstilling lyder ordret saaledes:

„Ved at sammenstille det Parti af Revisionsbetænkningen, der angaaer de i 1869—70 foretagne Nybygninger, med hvad der er fremkommet om Virksomheden paa Værftet i de nærmeste Aar forinden det her omhandlede, har den Tanke fremstillet sig for Udvalget, om man ikke her burde følge den Vei, der i England er indslaaet, at nedlægge Statsværftet og overgaae til Bygning af Skibe paa private Værfter, hvortil Forholdene netop for Tiden muligen turde frembyde Adgang.“

Da Ordføreren, Tobiesen, fremkom med denne Henstilling i Landstinget, indledede han den ved med levende Farver at gjengive det lange Synderegister, Statsrevisionen har ført til Bogs paa Orlogsværftets Debet-Side, og formulerede selve Henstillingen paa følgende Maade:

„Det har ikke kunnet være Andet, end at Udvalget ved særlig at fremdrage disse Puncter tillige har maattet drage en Conclusion eller ialtfald har maattet gjøre en Henstilling, om der ikke kunde være Anledning til at drage en Conclusion af disse mislykkede Foretagender paa Værftet, og den maatte da komme til at lyde paa, om det ikke maatte ansees for rigtigt at tage under Overveielse

at forlade Bygning af Skibe paa Værftet og gaae over til at lade bygge Skibe paa private Værfter. Det er jo ikke uden Forbillede, og vi have i den Henseende viist hen til, hvad der er skeet i England. Man er der gaaet til at nedlægge to af de større Værfter, Woolwich og Deptford, og omtrent $\frac{3}{5}$ af de større Krigsskibe bygges nu der paa de kongelige Værfter, og $\frac{2}{5}$ paa private Værfter. Jeg skal ikke garantere for denne Brøks fuldkomne Noiagtighed; men nogen stor Feil deri vil jeg dog antage, at der ikke skal kunne paavises. Woolwich er gaaet over i private Hænder og er nu et overordentlig stort privat Værft, naturligtvis fordi man der har haft et heldigt beliggende Etablissement, som den private Industri strax har kunnet kaste sig over med sin hele Kraft. Spørgsmaalet er nu altsaa, om man ikke kan gaae tilværks paa samme Maade her. At man i England, hvor man har en saa overordentlig stor Flaade, kan være henviist til successivt at gjøre Forandringer, er naturligt; at der for os derimod kun kunde blive Tale om et „Enten—Eller“, er ligesaa naturligt. da vi kun have eet Værft og kun bygge meget Lidt paa det. Jeg skal henstille, om man ikke i, hvad der turde være os bekjendt fra de offentlige Tidender, eller i alt Fald vil foreligge Offentligheden om meget kort Tid, turde finde en Opfordring til at gjøre et Skridt, hvorved man nedlagde Skibbyggeriet paa Statens Værft og førte det over til et privat Værft, som da kunde blive her i Landet. Det er en Selvfølge, at paa Sagens nuværende Stadium er det meget vanskeligt at udtale dette som Andet end som en Henstilling til Overveielse, og, naar jeg gjør det, maa jeg ogsaa tilføie, at det kun er for mit eget personlige Vedkommende og ikke som Ordfører for Udvalget.“

Denne Henstilling tilligemed Ordførerens personlige Motivering, hvis Værd enhver Sagkyndig vil kunne bedømme, blev med kraftige og overbevisende Argumenter imødegaaet af Marineministeren og har senere været Gjenstand for Omtale i dette Tidsskrifts Tilbageblik paa det svundne Aar, hvori det fremhæves, at Statsrevisionen har meddeelt vidtløftige Actstykker om de paa Orlogsværftet begaaede Feil uden at have haft Evne eller Villie til at meddele Noget, der kunde veilede til

en besindig og upartisk Dom om dem, hvorved de for det større Publicum ere komne til at staae som noget for vort Orlogsværft Eiendommeligt. medens det er vitterligt, at Feil af den selvsamme Art ere begaaede hele Verden over og blandt Andet have kostet Amerika tyve Monitorer og England et stort og kostbart Panderskib, der med hele sin Besætning begravedes paa Havsens Bund. Dernæst paavises i ommeldte Artikel det Ærmeelige i at søge en større Betyggelse for at faae gode Skibe ved under den samme Control og Ledelse som tidligere at lade dem bygge paa et andet Sted, idet det er aabenlyst, at Feil kun hindres ved at fjerne Aarsagen til dem, men ingenlunde ved at forlægge Skuepladsen for dem. Endelig udtales der, at det heelt at nedlægge Orlogsværftet er saa umuligt og praktisk saa uigjennemførligt, saalænge et Søværn skal bestaae, at man maa være saa høflig imod Landstingets Udvalg at troe, at dets Indstilling kun har skullet gjælde Nybygningerne; men at paa den anden Side det at knytte Nybygningerne til et enkelt Etablissement, der tilmed kun er i Vorden, og lade det købe sine Erfaringer med Hensyn til Krigsskibbygningen paa vort Søværns Bekostning, vil være i høieste Grad ubetænksomt.

»Ved Aarsskiftet« imødegik saaledes navnlig selve Henstillingen og dens — idetmidste tilsyneladende — nærmeste Anledning; men samtidig hermed fremkom i samme Hefte af Tidsskriftet en Artikel, hvori det med tørre Tal og Facta blev paaviist, at Udvalgets Henviisning til, at man i England er slaaet ind paa den Vei at nedlægge Statsværftet og overgaae til Bygning af Skibe paa private Værfter, er saa fuldstændig greben ud af Luften, at man med Forfatteren er berettiget til at udbryde: »Hvorledes en saadan Slutning har kunnet fremstaae, er det os aldeles umuligt at fatte; thi at den skulde være et Resultat af en alvorlig og moden Undersøgelse af bestaaende Forhold, er, som

man vil have seet, en ligefrem Umulighed, og, at den skulde være Resultatet af det meget omtalte Anlæg paa Revshaleøen, der ligger saa nær vort eget Orlogsværft, uden dog derfor at være landfast med det, maa ansees for en ligesaa stor Umulighed.»

At disse Udtalelser i Tidsskriftet ere gaaede sporløst hen, kan ikke undre os. Et Fagskrift som dette har kun sin egen begrændsede Læsekreds, og selv de af dets Artikler, der have en mere almindelig Interesse, kunne, trods Udgiverens indstændige Anmodning, kun undtagelsesviis anmeldes af Dagbladene. Hvad der derimod har undret os og maa undre Enhver, er, at Ministerens klare Paaviisning af det fuldstændigt Feilagtige i Udvalgets Angivelse af den Retning, som Regerings-Skibbyggeriet tager i England, er gaaet ligesaa sporløst hen som Tidsskriftets factiske Angivelser. Man nødsages virkelig til at gaae ud fra, at Folkethingsudvalget over Statsrevisionens Betænkning — dog med Undtagelse af Hr. Réé — lige saa lidet har læst Rigsdagstidendens Referat af Sagens Behandling i Landstinget, som den har læst vort lidet udbredte Tidsskrift; thi ogsaa dette Udvalg er, paa det ovennævnte Medlem nær, fremkommet med Henviisningen til England, idet dets Betænkning om det foreliggende Spørgsmaal lyder saaledes:

„I Landstingets Udvalgsbetænkning er i Aar fremdraget et Hovedspørgsmaal vedkommende § 19 (Marineministeriet), og har man under Drøftelsen i Landstinget samlet Udbyttet af Overveielserne derhen, om man ikke burde forlade Bygningen af Skibe paa Orlogsværftet og gaae over til at lade bygge Skibe paa private Værfter. Idet Folkethingets Udvalg maa paaskjonne, at Statsrevisionen har meddeelt rigelige Oplysninger om denne for Staten høist vigtige Styrelsesgreen, hvilke vistnok ville give Folkethingets Finantsudvalg fornoden Opfordring til at tage det nævnte Spørgsmaal under Overveielse, skal man her kun tilføie, at de Grunde, der skulde kunne tale for en saa vigtig Beslutning, først ere de gjentagne Erfaringer, som have godtgjort, at Beregninger over de nye

Skibes Dybgaende ere slaaede feil, dernæst, at man i England har begyndt at nedlægge Statens Værfter og at lade bygge Krigsskibe paa private, endelig at den Udvidelse, der for Tiden paatænkes for det eneste danske private Skibsværft, hvorpaa Krigsskibe vilde kunne bygges, mulig maatte kunne bidrage til at fremskynde en Afgjørelse. Videre skal Udvalget ikke indlade sig paa denne Sag, der her jo nærmest maa foreligge som Regnskabssag eller som et Spørgsmaal om, hvorvidt Rigsdagens Bevillinger til Marinen have ført til det tilsigtede Formaal. — Med-undertegnede Rée kan ikke tiltræde foranstaaende Udvikling med Hensyn til Værftet.“

De sangvinske Forhaabninger, Nogle havde dannet sig om, at Spørgsmaalet var gaaet til Hvile i Landstinget, ere saaledes blevne skuffede, og ret beseet kunde man ikke vente Andet; thi det er ikke hver Dag, at Medlemmer af det saa sindige og fornuftige Landsting gaae i Spidsen med slige radicale, for ikke at sige ravgale Forslag. Hvorom Alting er, saa udstrækker nu for anden Gang den nyfødte Revshaleø, der lige titter op over Vandskorpen, sine unge Arme efter det ældgamle Orlogsværft, paa hvis Bekostning det gjerne vilde udvikle sine spæde Lemmer. Sagen foreligger atter — denne Gang i Folkethinget — og, da den er et Livsspørgsmaal for Marinen, idet denne staaer og falder med Orlogsværftet, skulle vi her uden nogensomhelst Commentar gjengive de Udtalelser, der under dens første Behandling ere faldne i Folkethinget, hvadenten disse vedrøre selve Henstillingen om Nedlæggelsen eller de af Orlogsværftets Feil, der benyttes som Anledning.

Ordføreren (Zahle): — Jeg skal først gjøre en Bemærkning om det første Punct, vi have fremdraget, hvilket angaaer Marineministeriet. Folkethingets Udvalg opfatter sin Stilling med Hensyn til det Slags Spørgsmaal saaledes, at det Udvalg, der bliver nedsat angaaende Statsrevisionens Betænkning, kun har det Hverv at gennemgaae denne, men har ikke at give sig af med Henstillinger om, hvorledes Rigsdagen eller Ministrene formeentlig burde stille sig med Hensyn til fremtidige Forhold. Vi betragte

Statsrevisionens Betænkning som en Regnskabssag, indeholdende en Undersøgelse af, hvorvidt Posterne paa Statsregnskabet svare til de af Rigsdagen givne Bevillinger. Det er derfor ogsaa nærmest kun, fordi den vedkommende Sag paa et andet Sted er bleven gjort til Gjenstand for Drøftelse, at vi have tilladt os nogle Ord derom, medens det, som sagt, ellers er vor Mening, at de Oplysninger, Statsrevisionen har givet om denne Sag, forsaavidt de ikke strengt taget angaae Regnskabsspørgsmaal, nærmest skulle tjene til at sætte kommende Finantsudvalg i Stand til derpaa at bygge de Indstillinger, som de ansee det for rigtigt at gjøre til Thinget. Naar jeg har forklaret Sagen saaledes, vil man see, at der ikke er nogen stor Uoverensstemmelse mellem Udvalgets Medlemmer, skjøndt et enkelt Medlem har troet at burde gjøre en Bemærkning om, at han ikke kunde tiltræde den af os Andre fremsatte Udvikling. Fleertallet har, som sagt, opfattet Sagen saaledes, at det skyldte Thinget at henlede Opmærksomheden paa det nævnte Punct, medens det ikke meente, at det laa indenfor dets Omraade at gjøre nogen Indstilling om de praktiske Skridt, som senere Rigsdage maatte finde det rigtigt at gjøre i Anledning af de af Statsrevisionen givne Oplysninger. — —

Schönheyder: Efter de Udtalelser, der ere fremkomne i Statsrevisionens Betænkning angaaende de Nybygninger, der blive foretagne paa Orlogsværftet, og efter den Omtale, som disse Bemærkninger have givet Anledning til i det andet Thing, skulde jeg dog nok ønske at yttre et Par Ord om, hvad der saaledes er fremkommet. Hvad nu først angaaer den meget omtalte Skonnert „St. Thomas“, der har været Gjenstand for Statsrevisionens Udtalelser, da troer jeg virkelig, at de Herrer, ved at skjænke denne Sag en noiere Opmærksomhed og navnlig ved at anvende en mere uhildet Kritik, ville indrømme, at, naar man seer hen til de Omkostninger, der ere forbundne med disse Forandringer, og den Indflydelse, som de have havt paa Skibet, da er det en Sag af saa ringe og ganske underordnet Betydning, at, naar den er bleven Gjenstand for Opmærksomhed og Omtale, da kan jeg ikke Andet end tilskrive det den Mistillid, ja, jeg kunde gjerne sige mindre gode Villie, der i de senere Aar desværre mere og mere har gjort sig gjældende lige overfor de Arbejder, der foretages paa Orlogsværftet, og som igjen har fremkaldt en

Tilbeielighed til at slaa Alarm, hvor der, saaledes som i det foreliggende Tilfælde, ingen Anledning er. Jeg troer neppe, at man skal kunne paavise noget større Bygningsforetagende af hvilkensomhelst Art, hvor man ikke, efterhaanden som Arbeidet skrider frem, har fundet sig foranlediget til at foretage en eller anden Forandring, som man finder hensigtsmæssig. De Forandringer, der ere foretagne med det omhandlede Skib, have af rette Vedkommende været anseete som hensigtsmæssige og gavnlige, og, naar man kjender Noget til de Factorer, der ligge til Grund for Beregningen af og Tegningen til et Skib, og som bestemme dettes Hoveddimensioner, saa er det ikke muligt, saaledes som Statsrevisionen har gjort, at fastholde Paastanden om, at der ved de foretagne Forandringer er rokket ved den for Skibet lagte Plan. Det kan ikke negtes, at de Oplysninger, der ere fremkomne fra Ministeriet som Svar paa Statsrevisionens Bemærkninger, ere ikke heldige, og at de ganske vist i enkelte Puncter kunne tage sig besynderlige ud. Jeg skulde derfor meget have ønsket, at man i Statsrevisionens Betænkning kunde have fundet de Erklæringer, som nødvendigviis maae være indhentede fra den Embedsmand, som har anbefalet og foretaget de gjorte Forandringer; det vilde have stillet Sagen i et klarere Lys, og man vilde deraf kunne see, at den væsentlige Anledning til Forandringerne er, at den Maskine, som af Ministeriet er antagen og bestilt til Skibet, hvilket er skeet 14 Maaneder, efter at Skibet var sat i Arbeide, er af et andet Princip og rækker en Deel høiere op i Skibet, end Constructeuren var gaaet ud fra, da han gjorde Tegningen. Den Indflydelse, dette har havt, er ganske vist en stor Ubetydelighed, men det var dog derfor fuldstændig i sin Orden, at man søgte at raade Bod paa denne Indflydelse, hvor dette med Lethed lod sig gjøre og uden væsentlige Forandringer og Omkostninger. Ærede Medlemmer ville forøvrigt ved at eftersee Statsrevisionens Betænkning bedst kunne gjøre sig Forestilling om hele denne Sags Ubetydelighed, og, selv om man for at tilfredsstille Statsrevisionen, der mener, at Omkostningerne ved de foretagne Forandringer ere for lavt anslaaede, vil forheie Summen til det To-, Tre- ja selv Tidobbelte, saa er det dog ikke muligt at puste denne Sag op til en stor Begivenhed, navnlig, naar man betænker, at det gjælder et Byggeforetagende for 300,000 Rdl. Der er for Øvrigt — hvad

Jeg her skal tillade mig at henlede Opmærksomheden paa — ved dette Skib indtruffet det Tilfælde, hvad der vist er sjældent lige overfor Byggeforetagender, som foretages for Statens Regning, at det er bygget, om ikke meget, saa dog en anseelig Sum under Overslagssummen, og det er betydelig billigere, end man byggede for 10—15 Aar siden, uagtet Arbejdslønnen siden den Tid er stegen med 20—25 pCt. Dette er et heldigt Tegn paa Fremgang i den økonomiske Anvendelse af Arbeidskraften paa Orlogsværftet, og jeg vil virkelig haabe, at, naar næste Aar Statsrevisionens Betænkning foreligger, man da vil see, at den har henvendt Opmærksomheden paa dette Punct og derved viist, at den har ligesaa aabent Øie for, hvad der taler til Fordeel for, hvad der foretages paa Orlogsværftet, som den hidtil har havt Øie for Manglerne derved. Jeg skal endnu en Gang gjentage, hvad jeg har sagt. Der er ikke ved de Forandringer, der ere foretagne ved dette Skib, paa nogen Maade rokket ved den en Gang lagte Plan. Det svarer fuldstændig til den gjorte Beregning, og der foreligger Intet, der berettiger til at nære den mindste Tvivl om, at dette Skib ikke skulde være fuldkommen godt og forsvarlig bygget og i enhver Henseende svare til de Fordringer, der bleve stillede, da Tegningen blev gjort. Dette var med Hensyn til Skonnerten „St. Thomas“. — Jeg skal dernæst med et Par Ord omtale et andet af de Arbejder under Nybygningerne, som have været Gjenstand for Omtale saavel i Statsrevisionens Betænkning som i det andet Thing, nemlig den Maskine, som er anbragt i det nye Panderskib „Gorm“ til dermed at dreie Taarnet. Forsaavidt det fremgaaer af Statsrevisionens Betænkning, synes der ikke at være foretaget nogen bestemt praktisk Prøve med denne Maskine til Undersøgelse af dens Styrke, eller hvad den i Øvrigt er i Stand til at udrette; paa den anden Side har den Commission, som af Ministeriet var nedsat til at bedømme denne Maskine, støttet sig til foretagne Beregninger, udtalt sig derhen, at denne Maskine mangler tilstrækkelig Styrke og er for svag i alle sine Dele. Jeg tør ikke have nogen Mening derom; men, hvis det er Tilfældet, er det en meget sørgelig Sag. Under den Discussion, som forefaldt i det andet Thing angaaende denne Sag, har den hoitærede Minister givet nogle meget interessante og omstændelige Oplysninger om Dimensionen og Styrken af flere enkelte

Dele af de Maskiner, som benyttes i de engelske Taarnskibe. Naar man sammenligner disse med den Maskine, som er construeret for Panderskibet „Gorm“, saa synes den, efter hvad der foreligger, ikke at staae tilbage i Styrke for de engelske, naar man tager Hensyn til det respective Arbeide, som skal udføres. Der kunde maaskee derfor have været Anledning til at foretage en praktisk Prøve med denne Maskine, inden man forkastede den, og man vilde ganske vist derved have opnaaet den Fordeel, at faae en hurtig og bestemt Afgjørelse af, hvad denne Maskine egentlig er værd. Ministeriet har imidlertid troet at burde ansee Commissionens Betænkning for at være afgjørende, og det har givet en Bestemmelse, hvorefter denne Maskine kun maa benyttes med en meget indskrænket Haandkraft, og Følgen har været, at det ikke har været muligt at tilfredsstille de tarveligste Fordringer med Hensyn til Taarnets Dreining, og det vil med den mindste indtrædende Vanskelighed rimeligviis staae heelt stille. Naar man nu vil tage i Betragtning, at det hele ombord paa et saadant Taarnskib anbragte kostbare Artilleris Virksomhed som overhovedet Principet for Skibets Construction er fuldstændigt afhængigt af, at man er i Besiddelse af en Maskine, som er i Stand til at tilveiebringe en fyldestgørende Bevægelse af Taarnet, og hvormed man er i Stand til at beherske dets Bevægelser, saa vil man indrømme, at dette Skib er i en fuldstændig utilfredsstillende Tilstand. Men, hvis det er givet, hvad der jo maa antages, at denne Maskine ikke er i Stand til at udføre sit Arbeide, saa forekommer det mig paa den anden Side mærkeligt, at saa lang Tid er hengaaet, efter at Maskinen var indsat i Skibet, inden man er kommen til Erkjendelse af dens Ubrugbarhed, og inden man har kunnet bestemme sig til at træffe virksomme Midler til at faae en anden Maskine sat ind i Skibet. Jeg maa tilstaae, dette synes at vidne om en ringe Grad af Energi i Administrationens forskellige Dele og tyder hen paa, at man ikke har nogen klar Forestilling om den overordentlige Betydning, som en saadan Maskine har for et Taarn, naar det skal benyttes som en saadan Maskine har for et Taarn, og det er derfor meget sørgeligt at tænke sig, at dette vort nyeste og kraftigste Skib, som ved paakommende Leilighed skulde være vort bedste Haab, har lige siden det blev færdigt, allerede over Aar og Dag, i 15 Maaneder, været i en —

for at bruge et mildt Udtryk — tildeels ukrigsdygtig Tilstand. Jeg skal med et Par Ord omtale den Udtalelse, der er fremkommen i Landstingets Udvalgs Betænkning, og som det har støttet paa disse Arbejder, der ere foretagne paa Værftet, idet de nemlig have meent, at der heri laa en Anledning til for Fremtiden at nedlægge Orlogsværftet og at bygge paa private Værfter. Jeg skal nu hertil tillade mig at gjøre den Bemærkning, at man ved denne Tanke er gaaet ud fra en aldeles urigtig Forudsætning. De mindre heldige Resultater, som have været opnaaede med vore to sidst byggede Panderskibe, hidrøre nemlig ingenlunde fra selve Skibbyggeriet, men fra Constructionen; de hidrøre fra feilagtig Tegning, som igjen stammer fra Mangel paa tilstrækkelig Erlaring med Hensyn til Panderskibes Vægtberegning. Skibbyggeriet paa Orlogsværftet har allerede i mange Aar nydt almindelig Anseelse for at levere godt og solidt Arbejde, og — hvad jeg paastaar — er, at man paa vort Orlogsværft bygger ligesaa billigt og, naar man giver det de tilstrækkelige Midler i Hænde, ligesaa hurtigt, som man i Reglen bygger andre Steder. Naar Tegninger og Beregninger ikke ere rigtige, kan det ikke hjælpe, hvor man bygger, enten det er paa private Værfter eller paa Statens Værfter, og jeg kan i den Henseende ikke lade være at henlede Opmærksomheden paa det engelske Skib „Capitain“, som ærede Medlemmer ville erindre for et Par Aar siden gik saa sørgeligt til Grunde i Atlanterhavet. Der var ved Beregningen af dette Skib begaaet den største Feil, der endnu er kjendt i Panderskibenes Historie, idet det kom mere end to Fod dybere i Vandet, end det skulde. Tegningen til dette Skib var gjort af en Mand, som stod udenfor den engelske Flaades Tjeneste, og Bygningen var foretaget paa et privat Værft, nemlig hos Laird & Brothers i Birkenhead ved Mersay Floden. Dette Firma havde bygget mangfoldige Skibe og var anset ikke alene i England, men i hele Europa for sin store Virksomhed og sit gode Fabricat. Jeg troer, at man tør gjøre Regning paa, at man ved et Værft som dette vel kan byde over ligesaa stor Erfaring og praktisk Duelighed, ja endogsaa Talent, som vi nogensinde under vore smaa Forhold kunne gjøre Regning paa. Ærede Medlemmer ville heraf see, at det, at bygge paa private Værfter og at lade Tegningen udføre udenfor Værftet, ikke giver nogensomhelst Garanti for, at der ikke kan indløbe

Feil, og der kunde maaskee i det anførte Exempel være Opfordring til at anlægge en mere billig og skaansom Maalestok, naar Talen er om at bedømme de Skibe, som bygges paa vort eget Værft.

Winther: Det har i længere Tid været gjentaget her i Thinget, at vort Orlogsværft ikke var saaledes, som det burde være. Der har været mangfoldige Undersøgelser anstillede her i Thinget, som have syntes at røbe en saa dybtgaaende Indsigt i disse Ting, at det er underligt, at Regeringen ikke har kaldt nogen af de Mænd, der have vidst saa meget bedre Besked end de Mænd, der forestaae Værftet, til at lade Staten nyde Godt af deres Indsigt. Det har glædet mig at høre den ærede sidste Taler omtale denne Sag; thi hans Indsigt og Sagkundskab troer jeg er almindelig anerkjendt, og der er derhos en anden Egen-skab hos ham, som jeg sætter megen Priis paa, den nemlig, at han, uagtet han hører til Marinen, i visse Tilfælde har viist en stor Fordringsfrihed, som man ikke er vant til at finde hos Fagmænd, og jeg sætter derfor saa meget mere Priis paa de Udtalelser, der ere komne fra det ærede Medlem. Der er imidlertid et Punct, hvori jeg ikke er enig med ham, og det er, naar han meente, at man ikke skulde opgive, at Orlogsværftet drives for Statens Regning. Jeg derimod troer, at det er det Rigtigste at nedlægge Værftet, enten at bortforpagte det, eller paa hvilken anden Maade man kunde lade det gaae over til ikke at drives af Staten umiddelbart. Jeg gaaer derved ikke ud fra den Betragtning, som har ligget til Grund for Statsrevisionens Betænkning; jeg vil tværtimod — hvad jeg allerede har antydnet — meget gjerne troe, at der er Overdrivelser i Kritiken, at den maaskee i mange Henseender er mindre rigtig, og at der muligen i mange Rejninger er mindre Indsigt hos disse Dommere eller Kritikere, end de selv have Anelse om. Det er altsaa aldeles ikke fra dette Synspunct, at jeg gaaer ud, naar jeg ønsker, at Værftet skulde ophøre at drives for Statens Regning, men det er, fordi jeg troer, at vor Stats Stilling nu er en saadan, at vi maae indskrænke os med Hensyn til Flaade og Hær, altsaa her i dette Tilfælde med Hensyn til Flaaden, og navnlig derved, at man maatte kunne anskaffe sig andet Steds fra de faa Krigsskibe, der ville være nødvendige for os til vor Handels Beskyttelse i fjerne Verdensdele, og tillige den Slags Skibe, vi kunne bruge her i Forbindelse med vort

ovrige Forsvar for Landet. Det er altsaa aldeles bortseet fra de Erfaringer, man har troet at gjøre ved Orlogsværftet, og blot af økonomiske og politiske Grunde, at jeg kunde ønske en saadan Forholdsregel tagen. Naar det nu sees her af Betænkningen, at man i England har begyndt at nedlægge Værfter for Statens Regning (Stemmer: Det er galt, det er reent galt.) Ja, skulde det være reent galt, saa maa man undskylde mig, da jeg jo ikke har givet mig af med disse Ting og ikke i dem er sagkyndig, men jeg troer dog at maatte være berettiget til at støtte mig til de Erklæringer, der foreligge fra Statsrevisionen, og jeg mener da — der staaer nu forøvrigt ikke i Betænkningen, at alle Skibsværfter i England ere nedlagte, men kun at der er nedlagt visse Skibsværfter der for Statens Regning — at man ogsaa turde gjøre det her, naar man blot forbeholdt sig Forret for vora Skibe til at komme i Dok og under de Reparationer, der kunne være nødvendige, thi det erkjender jeg fuldstændigt, at denne Indflydelse maae vi vedblive at have paa Skibsortlogsværftet, selv om det bliver privat. Jeg skal ogsaa blot udtale det Ønske, at man en Gang maatte komme til dette Resultat, som jeg antager maa være meget billigere for Staten, end den nuværende Maade at bygge Skibe paa. Jeg har meget store Betæneligheder ved den fortsatte Udvidelse af Krigsmagten tilsees fra Danmarks Side, et Forsøg, der jo aldrig vil kunne lykkes; ikke en Gang om man slaaer sig sammen med andre Magter og anstiller Flaadeøvelser i Østersøen, troer jeg, at det vil være til nogen Gavn for Danmark at gaae frem ad den Vei, som man hidtil er gaet; jeg troer snarere, at dette Sidste kunde være til Skade for vor Stilling, end det Modsatte. — —

Tuxen: Det synes, at de Spørgsmaal, som ville blive gjorte til Gjenstand for Ordskiftet under denne Behandling, nærmest er Spørgsmaalet om Millionen og om Orlogsværftet. Jeg skal ikke gaae ind paa Discussionen om Millionen, skjøndt jeg virkelig har læst, hvad der findes i Landstingstidenden derom, som den ærede sidste Taler omtalte; derimod skal jeg tillade mig nogle Bemærkninger om Orlogsværftet. Den ærede sidste Taler udtalte sig velvillig om Virksomheden paa Orlogsværftet, han vilde ikke deeltage i den strenge Kritik, der af mere eller mindre sagkyndige Mænd var bleven udtalt over denne Virksomhed, og forsaavidt jeg ogsaa har Interesse for Orlogsværftet,

saa takker jeg det ærede Medlem derfor; men, naar han derimod kom ind paa den anden Side af Sagen, nemlig, at det vilde være hensigtsmæssigt at nedlægge Orlogsværftet og overgive det i Entreprise, saa kan jeg desværre ikke følge ham. Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Orlogsværftet er kommet frem i Landstinget; saavidt jeg kan see af den store Betænkning, der er indkommen fra Statsrevisionen, gjøres der ikke nogen Henstilling om, at det vilde være det Rette at nedlægge Orlogsværftet; derimod er en saadan Henstilling kommen fra Landstinget, og den blev gjenoptagen, i det Mindste forsaavidt vedkommer Bygningen af Skibe, af det ærede Folkethingsudvalg, hvis Betænkning foreligger her. Nu sagde vel den ærede Ordfører, at man ikke skal tage det i den Forstand, at Udvalget dermed har meent, at det vilde være rigtigt at skride til en saa betydningsfuld Handling som den at nedlægge vort Orlogsværft, men at Udvalget betragter det Hele som en Regnskabssag og har fremsat dette i Betænkningen, for at Finantsudvalget i sin Tid kunde blive opmærksomt paa, at Landstinget havde forhandlet en Sag af denne Beskaffenhed, og at det dog var værdt at tage den under Overveielse. Dette forekommer mig imidlertid at være en Omvei fra det ærede Udvalgs Side. Naar Folkethingets Finantsudvalg ønsker at gjøre sig bekendt med disse Sager, saa vil det vistnok søge dem op paa de Steder, hvor de findes, og der er ingen Nødvendighed for noget nyt Udvalg at fremkomme dermed. Jeg seer ikke i de Udtalelser, der ere fremkomne fra det ærede Udvalgs Side, Andet end en Tilslutning til den Henstilling, der er gjort af Landstingets Udvalg; saaledes maa jeg betragte den, ellers kan jeg ikke troe, at der var nogen Grund til at komme frem dermed. Hvorfor vil da det ærede Udvalg have, at Orlogsværftet skal nedlægges? Hertil haves forskjellige Grunde. Den første er den, at der ved Beregningen ved Skibes Construction eller maaskee endog ved Skibes Bygning paa Orlogsværftet er begaaet Feil. Den anden er den, at man skal have det store Forbilledet for Øie, nemlig Englands Skibbyggeri, og man har da seet, at man i England, som det hedder i Betænkningen, er begyndt med at bygge Skibe paa private Værfter og er begyndt med at nedlægge Orlogsværfter. Endelig den tredie Grund er den, at der nu er ifærd med at reise sig her hos os et stort privat Skibsværft, som navnlig vil egne sig til Bygningen

af Pandsterskibe. Hvad nu den første Grund angaaer, at der er begaaet Feil paa Orlogsværftet, saa er jeg ikke stillet her for at forsvare det; hvis der virkelig er begaaet Feil, saa lad Grundene dertil blive undersøgte, og lad de Vedkommende, som have begaaet Feilene, blive dragne til Ansvar derfor, forsaavidt der er Aarsag dertil. Jeg slutter mig i dette Spørgsmaal ganske til min ærede Collega for Kjøbenhavns 8de Valgkreds (Schönheyder), der har omtalt de Feil, der ere blevne begaaede, og som flere Gange ere blevne nævnte baade her og andre Steder; men jeg beder lægge Mærke til, at, naar man vil undersøge, hvad Grunden er til disse Feil, saa kan man ikke altid fæste Blikket paa Personerne, men Feilen kan ogsaa ligge i Forholdene. Troer man imidlertid, at det kun er hos os, at der begaaes Feil, saa tager man sandelig storligen feil. Vore Forhold ere saa smaa, vi overskue dem saa let, og de Begivenheder, der foregaae hos os, gjøre et stærkt Indtryk paa os, naar vi lære dem at kjende gjennem Offentligheden. Men hvad der foregaar paa de store Værfter omkring i Europa, seer man ikke; vil man see det, saa maa man studere de store engelske Aviser igjennem, og der vil man finde, at der sandelig ogsaa paa andre Steder kan begaaes Feil. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 8de Valgkreds nævnte det engelske Skib „Capitain“; jeg kunde nævne Exempler i Hundredevis paa, at der er begaaet Feil i England, hvor Offentligheden er saa stor. Jeg skal minde om, at det ikke er mere end et Par Aar siden, at der i en engelsk Krigshavn laa et Pandsterskib, som var bygget, om jeg mindes ret, paa det selvsumme Orlogsværft, hvor „Capitain“ var bygget, og som hed „Scorpion“. Besætningen ombord erklærede paa den hoflige engelske Maade for Capitainen, at den aldeles ikke vilde indlade sig paa at lette Ankeret paa dette Skib eller gaae til Søes, thi den vilde ikke betroe Liv og Lemmer til et Skib af en saadan Beskaffenhed. Det blev anseet for Oprør fra visse Sider, men det blev erklæret for ikke at være Oprør, thi Skibet var virkelig af den Beskaffenhed, at man ikke kunde sende det til Søes. Jeg vil minde om den Sag, der omtales udførlig i alle engelske Aviser i denne Tid, den saakaldte „Megæra-case“. Det var et Skib, som var sendt til Søes i en saa ynkelig Tilstand, at det ikke kunde seile, at Bunden i det rystede itu, og den tidligere engelske Overconstructeur har ved denne

Leilighed rettet de mest indtrængende Bebreidelser til det engelske Admiralitet, ja, han har endogsaa brugt Ord som disse, at han ikke vilde forundre sig derover, om de engelske Søofficerer vilde negte at gaae til Sees paa Grund af den Tilstand, hvori flere af Skibene vare. Jeg skal minde om, at der under den orientalske Krig blev bygget en heel Række af Kanonbaade paa de engelske Værfter, de saakaldte grønne Baade. Det var henimod 100 Baade paa 60—80 Hestes Kraft, som vare byggede af saa grønt og frisk Træ, at de i kort Tid raadnede op allesammen. Saaledes kunde der nævnes 100 Exempler paa, at der er begaaet Feil i England, og, bliver der begaaet Feil hos os, ere vi altsaa ikke de Eneste dertil. Men, siger man, i England har man indseet, at disse Feil, der begaaes, hidrøre fra en daarlig Administration, fra de daarlige Orlogsværfter, og de ville ikke længere have, at deres Skibe skulle bygges paa Orlogsværfter, men de skulle nu bygges paa private Værfter, og det andet Things Udvalg har ved at tage en engelsk Avis i Haanden seet, at det og det engelske Krigsskib er bygget paa et privat Værft og har epdvidere seet, at ikke mindre end to Orlogsværfter, nemlig i Deptford og Woolwich, ere blevne nedlagte, og det er Grund nok for Udvalget til at sige, at vi maae følge det af England givne Exempel og nedlægge Orlogsværftet. Sagen er imidlertid den, at det ikke er nok at tage en enkelt Avis i Haanden og læse Efterretningerne om, hvad der er foregaaet paa et engelsk Orlogsværft paa et enkelt Tidspunct, nei, man maa ganske anderledes følge med Udviklingen for at see, hvad Grunden er til, at England gaar frem paa den nævnte Maade. England er ingenlunde i Færd med at gaae over til at lade sine Krigsskibe bygge paa private Værfter, og England nedlægger ikke sine Orlogsværfter. Der er to Ting, der have spillet en væsentlig Rolle i Marinens Udvikling, nemlig Indførelsen af Dampskibe og Indførelsen af Panderskibe. Begge disse Ting kunne siges at være begyndte i Handelsmarinen og ere først senere blevne indførte i Krigsmarinen. Dengang Dampskibene begyndte at blive indførte, egnede disse Skibe sig ikke til Krigsskibe. Det var nemlig Hjulskibe, og der blev vel bygget nogle saadanne til Krigsbrug, men de kunde ikke fortrænge Krigsskibene. Man var derfor i Handelsmarinen langt fremme med Bygningen af Dampskibe, inden man var kommen til

at bygge dem paa de engelske Orlogsværfter, og den engelske Marine bestilte mange Maskiner paa de private Værfter; men, da man i 1859 i Frankrig begyndte at bygge store pandserklædte Skibe, og da man i England saae, hvad man havde for paa den anden Side af Canalen, og saae, at man maatte skynde sig for at naae til det samme Punct, hvortil man var naaet i Frankrig, saa var det, at England begyndte at bygge store fuldkraftige Panderskibe; men dengang var allerede for mange Aar siden Jernskibes Bygning indført paa de private Værfter. De tynde Plader havde man ikke indført for Krigsskibenes Vedkommende, men havde allerede i lang Tid anvendt dem i private Skibe. Man havde bygget store Skibe som „Scotia“, „Great Eastern“, „Great Britain“ og mange andre, og de private Værfter i England havde udviklet sig til en meget storartet Industri. Saa kom den engelske Marine og skulde have Panderskibe, men paa de engelske Orlogsværfter havde man ikke Værksteder, der vare indrettede paa saadanne Skibes Bygning, og Folkene vare heller ikke vante til dette Arbeide. Da man nu i Hast maatte skaffe sig Panderskibe, hvad gjorde man saa? Man henvendte sig til de store Fabrikanter, der havde Værksteder indrettede paa Jernskibes Bygning, og Folk, der vare vante til at beskæftige sig med at arbeide i Jern, og man gjorde Bestillinger hos dem for i en Hast at faae saa mange store Panderskibe, som Fabrikanterne vare i Stand til at levere. Jeg skal nævne, at der den Gang, det er henved 13 Aar siden, i Lobet af ganske kort Tid blev sat i Bygning ikke mindre end 11 store Panderskibe, og af disse blev kun eet bygget paa Værftet i Chatham, nemlig „Achilles“, medens alle de andre efterhaanden bleve bestilte rundt omkring paa de private Værfter. Den Gang kunde man altsaa sige, at England lod bygge paa private Værfter, men nu arbeider man sig op paa sine egne Værfter; man har i høi Grad lagt Vind paa at uddanne og udvikle Orlogsværfterne til at kunne levere Panderskibe, og det er efterhaanden lykkedes saaledes, at det ene Skib efter det andet bliver sat i Bygning; thi man maa ikke troe, at den engelske Regjering er saa overordenlig vel tilfreds med de Skibe, som blive byggede paa de private Værfter, at den skulde foretrække dem for sine egne, tværtimod! man har Skrivelser fra den daværende Overconstructeur, hvori han kalder det Arbeide,

der bliver gjort paa de private Værfter, for Sjuskeri. Regjeringen selv gjorde sig al Flid for, at Marinens egne Værfter kunne blive indrettede til at bygge Skibe paa; man kostede mange Penge paa at sætte Værkstederne i den Stand, at der kunde bygges Panderskibe derpaa, og Folkene uddannedes ogsaa til den Slags Arbeide. Saaledes gik det efterhaanden meer og meer frem, saaledes at, som jeg nævnedes før, medens man begyndte med at bestille store Panderskibe paa private Værfter, ville vi paa den sidste Flaadeliste fra England fra ifjor kunne see, at Flaaden tæller 51 store Panderskibe, og at deraf 27 ere byggede paa Orlogsværfter og 24 paa private Værfter, og den Plan, som er nedlagt af Mr. Childers, den første Admiralitetslord, gaaer ud paa, at der hvert Aar skal bygges 20,000 Tons Krigsskibe, hvoraf 12,000 Tons Pandser og 8,000 Tons Ikke-Pandser, og af disse 20,000 Tons skulle de 4,000 eller en Femtedeel bygges paa private Værfter, alt det Øvrige derimod paa Marinens egne Værfter*). Man seer altsaa, at England ingenlunde er i Færd med at gaae over til at lade bygge paa private Værfter, men at man tværtimod gaaer i den modsatte Retning, idet man arbeider saa meget som muligt paa at faae bygget paa egne Værfter; men det forhindrer naturligviis ikke det ærede Udvalg fra at gjentage, hvad der for et Par Maaneder siden er sagt af Landstingets Udvalg, og hvorman kunde have indhentet nærmere Erklæring — blandt Andre skulde jeg med Fornøielse have været til Tjeneste, dersom man havde henvendt sig til mig — det forhindrer ikke Udvalget fra at sige, at man i England er begyndt med at bygge Krigsskibe paa private Værfter. Ja, men man nedlægger dog Værfterne. Det er ganske rigtigt, man har nedlagt Deptford og Woolwich, 2 ubetydelige, intetsigende Værfter. Saavidt jeg veed, har der aldrig været bygget noget Skib paa disse Værfter. Woolwich havde, da jeg var i England, nogle Magasiner. Oplagskure, Provianthuse og den Slags Ting; Deptford var, saavidt jeg veed, det Sted, hvor Skibene bleve udrustede, tiltaklede, forsynede med forskellige Ting. Men man har nedlagt disse Værfter, for det Første, fordi der var kommet

*) For det kommende Finantsaar lyder Forslaget til Nybygninger i England paa 20,500 Tons, hvoraf de 17,500 Tons, paatænkes byggede paa Statsværfterne og kun 3,000 Tons privat.

R. A.

en stor Mængde Klager frem over Værfterne baade i Blade og Tidsskrifter, de velbekjendte Klager over „dockyard-abuses“, og dernæst, fordi man bestræbte sig saa meget som muligt for at concentrere Virksomheden paa de andre Værfter; thi efter at disse to ere blevne nedlagte, er der blevet 5 store tilbage, og navnlig da Værftet i Chatham og Værftet i Portsmouth, paa hvis Udvikling man, samtidig med at man nedlagde disse to Værfter i Deptford og Woolwich, har offret henved 25 Millioner Rigsdaler; jeg troer virkelig ikke, man kan sige, at det er at begynde paa at nedlægge Værfterne og lade Virksomheden gaae over til Private. Have vi ikke gjort accurat det Samme hos os, have vi ikke ogsaa nedlagt to Værfter? Have vi ikke nedlagt Værftet paa Gammelholm eller Bremerholm, og have vi ikke for ganske nylig nedlagt Dokken paa Christianshavn? Men det var ingenlunde dermed Meningen at ophæve Virksomheden paa Orlogsværftet; tværtimod, der er kostet mange Penge paa at concentrere Arbeidet ude paa Nyholm, og jeg tør sige, at, medens Værftet paa Gammelholm eller Bremerholm er blevet nedlagt, er vor Virksomhed snarere gaaet frem end tilbage. Men vi bygge ogsaa Skibe paa private Værfter. „Danmark“, „Rolf Krake“, „Absalon“, „Esbern Snare“ ere byggede paa private Værfter. Jeg skal ikke tale meget om disse Skibe; „Danmark“ have vi ikke havt megen Forneielse af, og jeg troer ikke efter de Erfaringer, vi have indhøstet, at vi skulle skynde os med at opgive Orlogsværftet. (Berg: Paris!). Paris, ja, den lille Kanonbaad nede i Paris, som vi ikke have faaet endnu. Hvad endelig den Ting angaaer, at der er i Færd med at opstaae et privat Værft her, hvor vi skulle lade bygge, at nu er Tiden kommen til at bygge paa privat Værft, saa antager jeg, at de ærede Herrer, der ere i Færd med at etablere et privat Værft, ville være Udvalget i høi Grad taknemmeligt for den Anbefaling, de faae, men det er dog et Værft, som først skal komme frem og indhøste Erfaring; det er et Værft, som aldrig har givet sig af med at tegne eller bygge Panderskibe, men som skal begynde dermed, og hvor er det? Paa Refshaleøen, en Ø midt ude i Søbefæstningen, en Ø, med Hensyn til hvilken der er afsluttet en Contract, i hvis første Paragraph det hedder, at i Tilfælde af Krig eller Krigsberedskab skal Eieren være pligtig til at rydde Alt bort, hvad der findes paa

Øen, uden Erstatning. Saasnart man begynder at frygte for, at Fjenden skal komme til Byen, og vi have et Par Pandserskibe staaende under Bygning paa Refshaleøen, saa er det Første, vi skulle gjøre, at rive dem ned. Saa forekommer det mig dog, at, skjøndt de paa Nyholm ligge noget exponerede, ligge de dog bedre end paa Refshaleøen. Har det private Værft bedre Kræfter til at tegne og bygge Skibe, saa lader os tage dem over paa Orlogsværftet. Have vi ikke allerede taget Hovedet for disse Kræfter? Er den Mand, som er den techniske Leder ved det private Værft, ikke ogsaa Marinens techniske Consulent, saa, hvad han finder paa at kunne gjøre paa Refshaleøen, kan han vel ogsaa finde paa at gjøre paa Orlogsværftet. Nei, denne Anbefaling af et privat Værft troer jeg rigtignok er lidt malplaceret. Vi vide, hvilke Feil der er begaaet paa Orlogsværftet, af Skade bliver man klog, lader os gjøre Brug af den vundne Erfaring og lader os ikke kaste os i Armene paa et privat Værft. Og det er det Farlige ved hele Sagen, at man nævner et enkelt bestemt Værft, naar Talen er om at bygge hos Private. Lader os ikke der indhøste nye sørgelige Erfaringer foruden dem, vi have. Vil man gaae over til at bygge enkelte Skibe paa et privat Værft, saa skal jeg sandelig ikke have noget derimod, men lader os blot ikke dermed sætte den Ting i Forbindelse, at man vil nedlægge Orlogsværftet. Nei, mine Herrer, Orlogsværftet og Marinen ere saa nøie knyttede til hinanden, Marinens Virksomhed concentreres saaledes om Orlogsværftet, at det ene ikke kan bestaae uden det andet. Uden Orlogsværftet ingen Marine, og uden Marinen — ja, det maa man da sige — intet Orlogsværft; men jeg mener, at de to Ting staae i uadskillelig Forbindelse med hinanden. See Dem en Gang om, mine Herrer, og see, hvilke Bestræbelser der gjøres paa andre Steder, navnlig af Folk, der ville skabe en Marine, for at skaffe sig et Orlogsværft. Hvis ærede Herrer kjendte den Virksomhed, der udøves hos vore sydlige Naboer langs Østersøens og Nordøens Kyster for at skaffe sig Steder og Havne, hvor Skibe kunne konstrueres, bygges og istandsættes, hvilket Øie de have for, at de ikke kunne skabe sig en Flaade, medmindre de skabe sig et Orlogsværft, saa troer jeg ikke, at De Herrer ville stemme i med det ærede Udvalg om at nedlægge Orlogsværftet. Hvad man seer hos vore sydlige Naboer, det Samme see vi paa den

anden Side af Atlanterhavet og overalt. En uadskillelig Deel af Flaaden er Orlogsværft. Finder man det rigtigt at nedlægge Flaaden, ja, saa maa man naturligviis ogsaa nedlægge Orlogsværftet, men man skal ikke skride til Nedlæggelse af Orlogsværftet, saa længe vi ville besidde en Flaade.

I. Réé: Det ærede Medlem, som sidst havde Ordet, gjorde vistnok Udvalget nogen Uret, thi Udvalget har ingenlunde bestemt udtalt sig for Nedlæggelsen af Orlogsværftet, men i alt Fald gjorde det ærede Medlem mig Uret, thi jeg har jo netop dissentieret paa dette Punct. Jeg indrømmer, at de i Betænkningen brugte Udtryk kunne misforstaaes, og det er Grunden til, at jeg tilføiede, at jeg ikke kunde slutte mig til den Mening, der muligen kunde lægges deri. Hvad selve Sagens Realitet angaaer, er jeg nemlig fuldstændig enig med det ærede Medlem, som sidst havde Ordet, og da han jo langt klarere, end jeg vilde være i Stand dertil, har udviklet Uhensigtsmæssigheden af Orlogsværftets Nedlæggelse, skal jeg ikke udtale mig nærmere herom. Jeg skal indskrænke mig alene til at gjøre den Bemærkning, at man ved at nedlægge Orlogsværftet vilde være fuldstændig henviist til et enkelt privat Værft og ganske være bunden til dette, og dette er Noget, som efter min Mening vilde være i hoieste Grad utilraadeligt.

Jagd: De faa Bemærkninger, som jeg ønsker at fremføre, ere til en vis Grad blevne overflødige ved det, som nys blev udtalt af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds (Tuxen), og kun den Omstændighed, at jeg staaer paa et Standpunct, der i ethvert Fald maa betragtes som aldeles upaavirket af nogensomhelst særlig Forkjærlighed for Marinens Interesser, foranlediger mig til med nogle faa Ord at støtte, hvad det ærede Medlem har fremsat. Jeg kan ikke negte, at jeg ikke blot med Forundring, men ogsaa med megen Beklagelse har hørt Spørgsmaalet om Nedlæggelsen af vort Orlogsværft blive discuteret for Alvor. Jeg er enig med det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther) i, at der maa skee Indskrænkninger i Udgifterne til vort Forsvarsvæsen, og jeg kan maaskee finde mig foranlediget til at gaae et temmelig langt Skridt i denne Retning, men skjøndt dette er Tilfældet, vil jeg dog sige, at i Stedet for begynde med en Handling som Nedlæggelsen af Orlogsværftet, vilde

dette for mig være omtrent det sidste Skridt, jeg vilde gjøre, og jeg vilde først gaae dertil, efter at ethvert Forsvar for vort Fædreland var opgivet. Et Orlogsværft er ikke Noget, som kan nedlægges det ene Aar og skabes det andet Aar. Orlogsværftet er knyttet til den hele Udvikling af vort maritime Forsvarsvæsen, og naar vi see tilbage paa vor tidligere Historie, troer jeg, at Enhver, som kjender den, vil vide, at nogle af de smukkeste Blade i den danske Historie knytte sig til vort Orlogsværft, Noget, som jeg haaber, at det ogsaa i Fremtiden vil bevare, hvis Danmark overhovedet har nogen Fremtid. Jeg for mit Vedkommende maa derfor paa det Bestemteste udtale mig mod enhver Tanke af den Art, og jeg gjør det saa meget mere, som det forekommer mig, at de Domme, der ere udtalte om vort Orlogsværft, i det Væsentlige ere begrundede i en Miskjendelse af Værftets Virksomhed. De Feil, som navnlig have givet Anledning til ugrundede Domme over Værftet, ere, saavidt jeg overhovedet har kunnet gjøre mig bekjendt med Kritiken derover, alle af den Beskaffenhed, at man, naar man vil underkaste dem en grundig Undersøgelse, vil finde, at de knytte sig enten til enkelte Personligheder eller til enkelte Misgreb, hvorfor Værftet som Institution aldeles ikke bærer Skylden. Under en constitutionel Regering maa man saameget mere være belavet paa, at saadanne Misgreb kunne finde Sted, som de vexlende Personer og Indflydelser gjøre det meget vanskeligt altid at have de rette Personer paa de rette Steder, og jeg troer, som sagt, at, naar Sagen underkastes en grundig og upartisk Undersøgelse, maa Aarsagen til de paaankede Feil i Almindelighed søges hos enkelte Personer eller i enkelte Misgreb, for hvilke Værftet ikke bærer Skylden. Der kunde maaskee være Puncter, hvor der var nogen Anledning til at henvende Regeringens Opmærksomhed paa, at de muligen med noget større Strenghed burde undersøges og paatales, for at det kunde opdages, hvor Aarsagerne til saadanne Feil ligge, men dette er et Spørgsmaal, der ligger udenfor min Indsigt, og som jeg derfor ikke skal indlade mig paa.

Winther: Jeg vil kun bemærke, at de Yttringer, hvormed jeg fremkom angaaende Orlogsværftet, ikke gik ud paa at anbefale, at vi skulde lade bygge de Skibe, som vi ere nødte til at have, paa et enkelt Værft. Min Mening var kun, at man enten kunde bygge paa et Værft her i

Landet eller et eller andet Sted i Udlandet, thi vi have jo tidligere ladet bygge i Udlandet og kunne vel altsaa ogsaa gøre det for Fremtiden. Dernæst har jeg ikke meent, at Værftet absolut skulde nedlægges, og dersom jeg skulde have brugt et saadant Udtryk, har jeg i alt Fald ved Siden deraf bemærket, at det burde vedblive at være til, men at det skulde drives ved Entreprise paa en eller anden Maade ved private Folk, og navnlig bemærkede jeg udtrykkelig, at vi i alt Fald maatte have en Forret til at faae vore Skibe reparerede der. Man vil altsaa deraf see, at jeg ikke hører til dem, som mene, at Værftet skal sloifes.

Dinesen: Dette Sidste, at lade Værftet drive ved privat Entreprise, vilde Staten vistnok staae sig slet ved, naar hensees til den store Stok af faste Arbeidere, som nu ere ansatte ved Værftet. Angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt der skal bygges privat eller paa Værftet, kan jeg slutte mig til de to ærede Medlemmer for Kjøbenhavn (Tuxen og Schönheyder). Da disse have oplyst det hele Forhold fuldstændig og efter min Mening rigtig, kan jeg altsaa nu spare, hvad jeg ellers vilde have fundet Anledning til at sige, thi det er sagt bedre af dem. Imidlertid kunde jeg nok ønske, at man fra Administrationens Side gik frem med nogen større Skarphed og Bestemthed over for de Feiltagelser, som undertiden begaaes paa Værftet, thi efter min Mening er det ikke altid Tilfældet, at man griber stærkt nok ind og bringer det hele Forhold tilstrækkelig frem for Lyset. Dette gjælder f. Ex. om Bygningen af „St. Thomas“; men jeg har i Øvrigt det Haab, at den kommende Statsrevision, der fremdeles vil faae med dette Skibs Bygning at gjøre, vil skaffe os Leilighed til senere at komme ind paa dette Spørgsmaal. — Videre har jeg ikke at sige.

Aaberg: Jeg troer dog, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds (Tuxen) har læst Udvalgets Betænkning paa en eiendommelig Maade, naar han har faaet ud af denne, at Udvalget deri retter en Opfordring til at nedlægge Orlogsværftet. Jeg troer tværtimod, at Udvalget, naar det efter at have refereret sig til, hvad der er udtalt i Statsrevisionens Betænkning, siger, at det vistnok vilde give Folkethingets Finantsudvalg fornøden Opfordring til at tage det nævnte Spørgsmaal under Overveielse, og dertil feier, at de Grunde, som skulde kunne

tale for en saa vigtig Beslutning osv., saa ligger der i disse Ord en Svækkelse i Stedet for en Bestyrkelse af de Betragtninger, som det ærede Medlem har villet gjøre gjældende. Jeg troer derfor ikke, at han har nogensomhelst Ret til at lægge den Fortolkning ind i Betænkningen, at det har været Udvalgets Mening at rette en Opfordring til at nedlægge Værftet, og jeg troer heller ikke, at man ved at læse Betænkningen let vil kunne faae denne Fortolkning ud deraf. Det ærede Medlem kan have Ret til at imødegaae, hvad der er fremkommet i saa Henseende i Landsthingsudvalgets Betænkning, men jeg troer ikke, at det, som han her har draget frem og bygget sine Slutninger paa, er rigtigt, og at han her har reist en Strid om Noget, som slet ikke eksisterer. Jeg har derfor ikke villet undlade at nedlægge en bestemt Indsigelse imod, at der lægges den Mening ind i Betænkningen, at det skulde være Udvalgets eller i alt Fald min Mening at rette en Opfordring til Regeringen eller Rigsdagen om at nedlægge Orlogsværftet.

I. Rée: Jeg vil kun tillade mig at gjøre en ganske kort Bemærkning i Anledning af den Yttring af det ærede Medlem for Aarhuus Amts 1ste Valgkreds (Winther), at vi, naar vi nedlagde Værftet, ikke behøvede at bygge paa det private Værft her, men kunde lade bygge i Udlandet. Vi vide jo nemlig af sørgelig Erfaring, at vi risikere ved at bygge i Udlandet, at vi ikke i rette Tid kunne komme i Besiddelse af vedkommende Skib, og dette er en Grund mere til at holde paa Orlogsværftet.

Krigs- og Marineministeren: — — Jeg kan ikke negte, at med Hensyn til den første Deel af Betænkningen, hvori Udvalget dvæler ved Værftet, har jeg opfattet Udvalgets Stilling til det foreliggende Spørgsmaal paa samme Maade, som de ærede Medlemmer for Kjøbenhavns 8de (Schenheyder) og 9de Valgkreds (Tuxen), som en Tilslutning til Landsthingsudvalget om det Ønskelige i at nedlægge Orlogsværftet. Ved at læse Betænkningen igjennem igjen, kan jeg ikke komme til andet Resultat, end at man ikke er berettiget til at drage denne Slutning. Jeg kan med Hensyn til, hvad der vedrører Nedlæggelsen af Orlogsværftet, henholde mig til de Udtalelser, som vi have hørt fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds. For mig staaer det som uhensigtsmæssigt og uforvarligt at tænke paa at nedlægge Orlogsværftet, saalænge vi

overhovedet ville have en Marine, og det er urigtigt i saa Henseende at henvise til, hvad man gjør andre Steder, naar de factiske Forhold virkelig ikke give tilstrækkelig Grund dertil. Det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther) udtalte, at i England — og det Samme har det ærede Udvalg gjort — har man begyndt at bygge paa private Værfter og at nedlægge Orlogsværfterne. Det ærede Medlem udtalte tillige dengang, han havde Ordet, at han i Landstingstidenden havde læst Forhandlingerne i Landstinget. Hvis det ærede Medlem har gennemlæst disse Forhandlinger, vil han have seet, at jeg i Landstinget paa det Bestemteste har benegtet Rigtigheden af den Paastand, som var fremsat af Udvalget. Jeg har oplyst i Landstinget — og det Samme er blevet udførlig oplyst af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds — at man i England i en vis Periode byggede paa private Værfter, men at man ingenlunde havde til Hensigt at nedlægge Orlogsværfterne. Jeg oplyste, at der var to Værfter, der vare blevne nedlagte, nemlig Værfterne i Deptford og i Woolwich, Værfter, som ikke tidligere have havt nogen stor Betydning for Marinen. Just paa Grund af de nye Opfindelser og de kostbare Maskiner, der nu anvendes i Skibbyggeriet, fandt man sig foranlediget til at concentrere Skibbyggerivirksomheden til færre Værfter; men man har i England kun nedlagt de 2 Værfter, men bibeholdt de 4 store Værfter, som ere nævnte tidligere under Forhandlingen af denne Sag, og paa disse 4 Værfters Udvidelse har man anvendt meget store Bekostninger. Det er altsaa fuldstændigt urigtigt at sige, at man i England er slaaet ind paa den Vei, som man her vil, at vi skulle slaae ind paa. Det er ogsaa tilstrækkelig oplyst af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds, at Statsrevisionens Betænkning Intet indeholder om det Ønskelige i at nedlægge Værftet. Det er et Ønske, som er fremsat af det Udvalg, der var nedsat i Landstinget over Statsrevisionens Betænkning. Det ærede Medlem for Holbæk Amts 3die Valgkreds (Dinesen) meente, at man ikke gik strengt nok tilværks ved Undersøgelsen af de Feil, der bleve begaaede paa Værftet. Jeg troer, at Marinebestyrelsen stadig har ladet det være Gjenstand for sine Bestræbelser at bringe fuldstændige Oplysninger til Veie om disse Forhold; men Resultatet af disse Oplysninger har i de allerfleste Tilfælde været det, at de

Feil, der ere blevne begaaede, have været begrundede i Omstændigheder, som ikke directe kunde regnes de Paagjældende til Last. Af det ærede Medlem for Københavns 9de Valgkreds, som jeg skal henholde mig til, er det blevet paaviist, hvorledes Usikkerheden med Hensyn til de nye Skibe, man vilde bygge, Usikkerheden i Planerne, de Forandringer, som ere blevne foreslaaede, medens Skibene stode under Bygning, have havt deres væsentlige Andeel i, at Resultatet ikke har været saa tilfredsstillende, som man havde ønsket. Det ærede Medlem for Københavns 8de Valgkreds omtalte to Nybygninger ved Værftet, nemlig „St. Thomas“ og Pandserbatteriet „Gorm“. Det ærede Medlem meente, at de Oplysninger, som med Hensyn til „St. Thomas“ vare meddelte Statsrevisionen fra Ministeriet, ikke havde været heldige. Det har, troer jeg, været Marinebestyrelsens Bestræbelse at meddele de Oplysninger, som bleve forlangte af Statsrevisionen, saa fuldstændige som mulig, og naturligviis forudsætter et Ministerium, naar det med en høi Grad af Liberalitet meddeler Oplysninger, at disse da af Statsrevisionen blive benyttede med fornøden Reservation og fornødent Hensyn. Jeg kan i Øvrigt stadfæste, hvad der blev udtalt af det ærede Medlem for Københavns 8de Valgkreds, at ved de Forandringer, som ere foregaaede med „St. Thomas“, er Skibets Dygtighed og Brugbarhed ikke i mindste Maade bleven forringet, tværtimod vare enkelte af Forandringerne ligefrem en nødvendig Følge af de Erfaringer, man havde gjort, medens Skibet var under Bygning, og det er jo udtalt af mig i Landstinget ligesom her af det ærede Medlem, at man vistnok ikke skal kunne paavise en eneste Skibbygning, hvor det ikke havde været nødvendigt under Arbeidets Drift at foretage Forandringer. Det nævnte Skib er, som det ærede Medlem udtalte, bygget meget billigt. Naar man sammenligner det med Skibbygninger, der tidligere ere foretagne ved Værftet, vil man finde, at det er bygget flere tusind Daler billigere, end Skibe tidligere have været byggede, og det uagtet, om end ikke Materialierne ere stegne i Priis, saa dog Arbeidslønnen er stegen med 25—30 pCt. Det ærede Medlem kom tillige til at omtale det Maskineri, som er anbragt i Pandserbatteriet „Gorm“ til Omdreining af Kanontaarnet. Jeg skal ikke her komme videre ind paa en Undersøgelse af Forholdene ved denne Maskine, men kun holde mig

til en enkelt Yttring af det ærede Medlem, hvori han beklagede, at man var gaaet saa overordentlig langsomt til værks, inden man havde taget sin endelige Beslutning om, hvorledes dette Taarn skulde dreies, saaledes at Skibet, nagtet det for mange Maaneder siden var sat i Vandet, dog ikke var i Stand til at møde en Fjende. Det er ganske vist, at der, siden Maskinen blev prøvet i afvigte Aar, er hengaaet lang Tid; men Grunden dertil har virkelig været den — tør jeg sige — fra min Side overordentlig samvittighedsfulde Undersøgelse, som jeg ønskede, at dette Forhold skulde gjøres til Gjentand for, og Ønsket om, at enhver berettiget Anskuelse skulde faae Lov til at gjøre sig gjældende, inden der blev taget Beslutning om at cassere det Arbeide, der var blevet udført ved dette Skib. — —

Ordføreren: Jeg har ikke Meget at føie til, hvad jeg fremførte i mit første Foredrag, men jeg maa gjentage, hvad jeg allerede den Gang tillod mig at fremføre, at de Yttringer, som Folkethingets Udvalg har fundet sig foranlediget til at fremsætte om Spørgsmaal, vedkommende § 19, — Marineministeriet — efter vor Mening — hvad der jo ogsaa er udtalt af et Par enkelte Medlemmer af Udvalget — ingenlunde for Udvalgets Vedkommende kunne siges at have nødvendiggjort det Ordskifte, som har fundet Sted, navnlig fra et Par af de ærede Medlemmer i Thinget, som tillige ere Officerer i Marinen. Jeg skal tillade mig at bemærke, at Udvalget netop har valgt saa milde og skaansomme Udtryk som mulig, at Folkethingets Udvalg egentlig ikke billiger den Maade, hvorpaa denne Sag er draget frem i Landstinget, idet vi ere af den Anskuelse, at den Slags Sager nærmest skulle behandles som Regnskabssager af det Udvalg, der skal gennemgaae Statsrevisionens Betænkning, og at det ikke er disse Udvalgs Sag at fremkomme med — for at bruge et fremmed Udtryk — positive Forslag med Hensyn til Administrationen. De Vink, der gives af Statsrevisionen, kunne muligviis af vedkommende Finantsudvalg blive benyttede til derpaa at støtte Forslag; men det er ikke disse Udvalgs Sag, forekommer det i det Mindste os, at stille Forslag, der medføre Ordskifter og Drøftelser som dem, vi have læst om i det andet Thing, og nu have hørt i Dag. — —

Tuxen: Det glæder mig at høre den ærede Ordfører trække sig tilbage fra Bemærkningerne om Orlogs-

værftet og høre ham anføre, at Udvalget egentlig ikke har billiget, hvad der derom er fremkommet fra Landstingets Udvalg. (Ordføreren: Maa jeg bede om Ordet!) Det glæder mig ligeledes at høre det ærede Medlem for Ringkjøbing Amts 2den Valgkreds (Aaberg) nedlægge Protest imod, at han for sit Vedkommende skulde i Betænkningen have sagt Noget, der berettigede mig til at antage, at det skulde være Udvalgets Mening, at det ønskede en Nedlæggelse af Orlogsværftet. Den samme Bemærkning er jo fremkommen fra det ærede Medlem for Randers (Rée), som har anført i Betænkningen, at han ikke tiltraadte de Bemærkninger, Udvalgets Flertal derom har fremsat. Men naar jeg sammenholder disse forskellige Bemærkninger og deraf seer, at Udvalget ikke har havt den Tanke at ville raade til en Nedlæggelse af Orlogsværftet, maaskee ikke engang raade til, at der bygges Skibe paa private Værfter, saa er det mig rigtignok ufatteligt, hvorfor Udvalget har fremsat sine Bemærkninger derom i Betænkningen, uden forsaavidt det forekommer mig at maatte hidrøre fra, at Udvalget har taget denne alvorlige Sag temmelig let. Jeg troer ikke, at de Bemærkninger, der i denne Henseende ere fremkomne fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns 8de Valgkreds (Shønheyder) og mig, ikke skulle komme til at bære Frugt; thi jeg formener, at der har været en ikke ringe Anledning for os til netop at nedlægge en Protest imod den Betragtning, der havde gjort sig gjældende af dette betydningsfulde Spørgsmaal.

Efter at Ordføreren atter havde fastholdt, at Udvalget ikke havde villet indlade sig paa at udtale nogen Mening »om det store Spørgsmaal, om Orlogsværftet skulde nedlægges eller ikke,« men kun havde anseet det som sin Pligt at henlede Folkethingets Opmærksomhed paa, at Statsrevisionen havde fundet sig foranlediget til at drøfte dette vigtige Spørgsmaal, udspandt der sig et Ordskifte nærmest om denne, den formelle Deel af Sagen, og dermed sluttedes Behandlingen af Statsrevisionens Betænkning.

Om Nutidens Krigsførelse tilsøes.

Svar til Hr. Commandeur Gottlieb af f. L.

I sidste Hefte af Tidsskriftet har Hr. Commandeur Gottlieb behandlet Spørgsmaalet om Krigsførelsen med Panderskibe og disses Opstilling til Slag i en Artikel, der nærmest er rettet imod vort lille Arbeide »Om Nutidens Krigsførelse tilsøes«. Vi kunne ikke noksom være den ærede Forfatter taknemmelige for saaledes hos os at have reddet Taktiksagen fra den bedrøvelige Straadød, der, trods den øieblikkelige Sympathi, som Spørgsmaalet i Vinter har fremkaldt i Marinen, lurede paa den i en nær Fremtid, og vi skulle efter bedste Evne søge at imødegaae de fremførte Indvendinger og Anker, idet vi benytte Leiligheden til at supplere vore tidligere udtalte Anskuelser med Et og Andet, som, ikke ret vel dengang kunde passes ind i den begrændsede Ramme.

Vi tilstaae det ærlig: ved første Øiekast var der noget meget Nedslaaende for os i Hr. Commandeurens Artikel. Udtalelser som: »i det Hele gjælder, efter min Overbeviisning, ingen Slagorden for Pandserflaader«, »ethvert Sammenstød mellem fjendtlige Pandserflaader maa i Regelen blive indledet ved en Artillerikamp i tætsluttede Kjølvandslinier«, »som Forholdene nu ere, maa Artilleriet betragtes som Hovedvaabnet« — gaae i den Grad imod Alt, hvad vi ansee for det Rette, at det maatte synes umuligt at opnaae en Overeensstemmelse.

Med dette Indtryk var det ogsaa, at vi paany gav os til at gjennemlæse Artiklen; men efter ret at være blevene fortrolige med denne, er det første Indtryk betydelig modificeret, og vi smigre os nu med det Haab at kunne stemme den ærede Forfatter mildere mod vore Anskuelser.

Uovereensstemmelserne ere nemlig i flere Puncter kun tilsyneladende. Umiddelbart efter at have benegtet Muligheden af en Slagorden siger Forfatteren: »man kan vel tænke sig fordeelagtige Stillinger og Grupperinger af Skibene for at bringe Fjendens Skibe i Uorden, bryde hans Linie, overvælde enkelte Dele af denne, forsaavidt han maatte give sig nogen Blottelse, men dette vil Altsammen være Slagdispositioner for muligen forudseelige Tilfælde.« Er dette nu ikke en Udvikling af Begrebet »Slagorden«, saa tydelig og klar, som man kan ønske sig den? Den Indvending mod en Slagorden for Pandserflaader, som Hr. Commandeuren et andet Sted opstiller: at man vel maa erindre, at enhver Bevægelse, som den angribende Part foretager, er den angrebne Part istand til at møde med en tilsvarende Bevægelse for at afbøde den, — troe vi heller ikke vil holde Stik, thi dette Forhold har været tilstede, saalænge der har været ført Søkrig mellem Dampskibe.

Det for os Afgjørende med Hensyn til Muligheden af en Slagorden vil afhænge af Besvarelsen af det Spørgsmaal: Er det rimeligt, at Krigen tilføes i Fremtiden vil blive leveret imellem isolerede Skibe, eller bør det antages, at man vil komme til at operere med større Masser? Svares der, som vi troe: Nu som altid vil en alvorlig Krigsoperation fordrø større Midler, end et enkelt Skib kan raade over, — ja, saa er det ogsaa dermed afgjort, at man vil faae en Slagorden. Til den daglige Seilads i Fredstid og Magsveir vil intet Menneske indrømme Muligheden af, at en Flaadeafdeling skulde seile om efter de enkelte Skibschefers Forgodtbefindende, hvormeget mindre

da, hvor der til Vanskelighederne ved Seiladsen kommer Faren for et Angreb.

Løvrigt nævner Forfatteren jo selv en Slagorden, idet han udtaler som sin Overbeviisning, at ethvert Sammenstød imellem fjendtlige Pandserflaader i Regelen maa blive indledet ved en Artillerikamp i tætsluttede Kjølvandslinier; ligeovenpaa hedder det: »og først efter denne Indledning, og navnlig naar der skulde opstaae nogen Uorden eller Svækkelse i den ene Linie, kan den anden, med nogen Sandsynlighed for et godt Udfald, vælge en anden Stilling.» Stilling eller Orden, vi troe det kommer ud paa Eet.

Efter saaledes at have, som vi haabe, tydelig constateret, at Uovereensstemmelsen imellem Hr. Commandeuren og os angaaende Muligheden eller Nødvendigheden af en Slagorden kun er heelt tilsyneladende, skulle vi gaae over til at betragte Angrebsmaaden, der jo bestemmer, hvilken Slagorden eller hvilke Slagordener man bør foretrække. Af ovennævnte Citater er det bekjendt, at Forfatteren tillægger Artilleriet størst Betydning, betragter det som Hovedvaabnet. Heldigviis for vore Anskuelser tilføier han dog strax: »Mulig kan Stævnstødet komme til at afgjøre Slaget, men under sær gunstige Forhold«, og et andet Sted: »medens Flaaderne saaledes ere saa at sige i Haandgemæng, vil det være Vædderstødet Tid.

Vi troe det overflødig her at gjentage Alt, hvad vi tidligere have sagt om den hensigtsmæssigste Angrebsmaade; men for at forebygge enhver Misforstaaelse af Læsere, der maaskee ikke have forrige Aargangs 9de Hefte for sig, fremhæve vi, at det, vi saa stærkt betonedede som Hovedtrækket i den moderne Krigsførelse, ikke er Vædderstødet, men Stævnangrebet, idet dette i sig indbefatter 1) Anbringelsen af Stævnminen, 2) Vædderstødet (det normale, der seiler Fjenden overende; det tangentiale, der mulig kan afbløde en Skrue, beskadige

Roret) og endelig 3) den bedste Anvendelse af Artilleriet. Vi troe det saameget mere nødvendigt at gjøre dette ret klart, som den ærede Forf. ved sin Yttring om »at løbe om mellem Fjendens Skibe og — for at bruge et populært Udtryk — drikke Skaller« og ved et andet Sted at tale om Vædderangreb en masse ligesom tilskriver os Anskuelser, der ikke ere vore.

Vi have aldrig fremstillet Rimeligheden eller Sandsynligheden af et Vædderangreb en masse; og, at vi ikke have tænkt os et saadant, fremgaaer vist tilfulde af vort Forslag om Indførelsen af »Divisionstriangelen«, der blandt andre Fordele besidder den i og for sig at være en tilstrækkelig stor Styrke baade til Angreb og til Forsvar. Vore Udtalelser om, at Divisionerne skulle være Reserve for hinanden, gaae i samme Retning. Hvad selve Stævningangrebet angaaer, da mene vi ingenlunde, at det er nok at »brase paa«, eller at selv et vellede Angreb altid vil lykkes. Paa ingen Maade! Saasnart de Chancer til et godt Udfald af Vædderstødet, som et Øieblik frembød sig og bestemte Divisionschefen til at prøve dette, formindskes eller forandres, vil den dygtige Fører dreie af og afvente næste gunstige Øieblik.

Dette, at en Plan ikke altid eller trods Alting lykkes, er ingen Anke mod Planen, ligesaa lidt som en Angrebsmaade bør falde bort, fordi den ei er anvendelig i alle Tilfælde.

Siden vi for nogle Maaneder siden nedskrev vore Anskuelser om Krigsførelsen tilsøes, er der kommet et Moment til, som sikkert vil faae en overordentlig Betydning. Vi mene Harvey-Torpedoen. Vort Kjendskab til dette nye Vaaben er altfor ringe, til at vi kunne have nogen Mening om dets Anvendelighed; men, hvis, som det almindelig udtales af Officerer, der have haft Leilighed til at experimentere dermed, Tingen er praktisk, vil den give Stævningangrebet forøget Værdi. Hvem vil med et saadant Vaaben ihænde finde sig i at ligge paa Afstand

og udvexle Skud med lidet eller intet Udbytte, forsaavidt Fjenden er En jævnbyrdig i Artilleri og Pandser, og med afgjort Sikkerhed for at bukke under, hvis man er ham underlegen i Henseende til disse to Kræfter (et Tilfælde, som vi Danske bestandig maae tænke os).

Naturligviis vil Indførelsen af denne Torpedo i Begyndelsen væsentligst komme Forsvaret tilgode: det er Tanken om dette, der har fremkaldt den; men det vil snart staae klart, at 3 saadanne Torpedoer, en agter og en paa hver Laaring, ogsaa kunne bruges til Angreb, og at et saadant Angreb vil være mindre farligt for Angriberen end selve Vædderstødet. Medens man altsaa tidligere søgte at naae saameget forud for den medgaaende Fjende, at man efter endt Dreining og Holden ned ramte ham tværs — dette er jo i Korthed Principet — saa vil Maalet nu være at passere foranom Fjenden og lade ham løbe sig op i Harvey-Torpedoerne.

Er dette nu da saa lige en Sag? Nei, og atter nei! Men det er ligesaa nemt, eller rettere, ligesaa svært som et almindeligt Stævnstød. Faren er større, vil man sige; ja for den, som ikke itide dreier af, naar det viser sig, at hans Bevægelse er opdaget og Fjenden rede til at parere Stødet, og endda maa man i det Skib, der forsvarer sig, huske paa Ordsproget »ingen Roser uden Torne«: godt er det at have Harvey-Torpedoer slæbende agter, men slemt at faae dem i Skruen eller Skruerne, og man maa derfor være forsigtig med at bakke og sakke. Den Frihed i Bevægelserne, som Hr. Commandeuren med Rette fremhæver som saa vigtig, har altsaa lidt et væsentligt Skaar.

Vi have hørt Officerer, for hvis Anskuelse vi nære den største Høiagtelse, udtale, at med Harvey-Torpedoen Indførelse vilde al Taktik være bortfalden; men vi tillade os i al Beskedenhed at være overbeviste om det Modsatte. »Le Roi est mort, vive le Roi!«: et Udtryk for Tak-

tiken bliver ved nye Vaabens Indførelse forældet — et andet kommer frem.

Dem, som det ikke tidligere er lykkedes os at overbevise om Rigtigheden af vore Anskuelser med Hensyn til Stævnangrebet, ville disse Linier vel heller ikke overbevise. Vi skulle derfor tillade os at belyse Spørgsmaalet om Artilleriet som Hovedvaaben med et Par Argumenter hentede andensteds fra.

I et Møde af Royal United Service Institution, afholdt 15de Januar d.A. (kort refereret den 20de s.M. i Naval & military Gazette) oplæste Cpt. Colomb, Englands mest bekendte Marine-Taktiker for Øieblikket, en Afhandling om Flaadetaktik, hvori han med Hensyn til Artilleriets Betydning fremhævede, at i Kamp mellem søgaaende Bredsideskibe vilde kun 10 pCt. af Skuddene »take effect«, og det kun paa eller indenfor en Afstand af c. 1500 Alen; den største Skydehastighed, meente han, vilde give 1 Skud pr. Kanon hver 3die Minut.

Vi ere ikke ganske sikre paa at forstaae Ordene »take effect« rigtig, men vi tænke, at de bedst oversættes ved »ramme med Virkning« : Gjennembrydning. Naar vi altsaa overføre disse Tal (som endda forekomme os vel høie) paa et af vore Taarnskibe, saa vil det sige, at en »Gorm« skal vedligeholde en uafbrudt Ild i en halv Time for at have 2 pandserbrydende Træffere (er Fjenden et Taarnskib, vil Forholdet være endnu ugunstiger). Det er en grumme lang Tid for et Resultat, der neppe vil være afgjørende, og vi henstille trøstigt til Læseren, der veed, at man med 10 Miles Fart bruger 3^m. om at tilbagelægge 1500 Alen, om Artilleriet efter dette kan siges at være Hovedvaabnet, hvor Skibene desforuden ere i Besiddelse af Stævnmine eller Spore og Harvey-Torpedoer *).

*) Med Hensyn til Sporen, som Hr. Commandeuren mener, at store Skibe ikke i Almindelighed have, være det os tilladt at nævne

Det andet Argument ville vi hente fra den nyeste Tids Søkrigshistorie; denne er saa fattig paa Erfaringer med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal, at man i en Discussion vel maa være forsigtig med at tillægge den altfor stor Betydning; Lissaslaget giver den eneste store Lære; men denne er da ialfald afgjort imod Artilleriet som Hovedvaaben. Admiral Persano havde ikke gjort sig Rede for den nye Kampmaade, han holdt paa Artilleriet og Opstillingen i Kjølvandsorden og bukkede under for Admiral Tegethoff, der med et dristigere Blik paa Forholdene vovede sig til at bryde med Traditionen.

Endskjøndt Hr. Commandeuren efter det Foranførte er en afgjort Modstander af enhver Slagorden og en ivrig Forfægter af Artilleriet som Hovedvaaben, har han dog i Slutningen af sin Artikel udmalet et Sammenstød mellem fjendtlige Pandserflader, hvor det, efter en indledende Artillerikamp i tætsluttede Kjølvandslinier — altsaa en Slagorden! — kommer til et »Haandgemæng med Vædderstød«. Vi skulle ikke dvæle ved det, at Forfatteren paa et tidligere Stadium af sin Artikel har udtalt om Kjølvandslinien, »at en Modstander neppe vil være saa godmodig at afvente Stødet i denne ufordeelagtige Stilling« (skjøndt det Spørgsmaal ligger nær: hvorfor indlede Slaget i en ufordeelagtig Stilling); vi ville blot gjøre opmærksom paa, at Flaaderne »støde sammen paa Livet af hinanden«, ikke ubetinget behøver at medføre, »at de snart ville være blandede sammen i vild Uorden«. Det kommer ganske an paa, i hvilken Orden man vil samle sine Skibe efter Sammen-

følgende 21 franske Pandserkibe paa 3300 tons Displacement eller derover, der alle have Spore: Magenta, Solferino, Friedland, Marengo, Océan, Suffren, Belliqueuse, Alma, Armide, Atalante, Lagalissière, Montcalm, Indienne, Reine Blanche, Thétis, Bouledogue, Bélier, Cerbère, Tigre og Rochambeau; endelig Taureau paa 2400 tons.

stødet, og hvilket Samarbejde der finder Sted imellem Flaadens Skibe. Ganske vist er det et Held, om den Øverstcommanderende efter et saadant Sammenstød er istand til at samle hele sin Flaade eller en Deel deraf; men dette Held behøver ikke at være blindt, og det bedste Middel at sikre sig det paa er itide at vælge en simpel Formation, hvor ikke 6, 8 Skibes Bevægelser paralyseres af 2 eller 3 Skibe.

Vi tiltræde ganske Commandeurens Slutningsbemærkning: »at der nutildags stilles langt større Fordringer til den Commanderende af en Flaade — til hans Combinationsevne, Snarraadighed og Koldblodighed — end dengang man kunde give bestemte Regler for Flaadens fordeelagtigste Opstilling til Kamp»; men netop derfor anbefale vi saa varmt at opstille nye bestemte Regler. Man skal vogte sig for at sætte Alt paa eet Kort, for at lade Alt komme an paa enkelt Mands fremragende Begavelse, og man skal ikke gjøre det umuligt at kræve en Mand til Ansvar for hans Handlinger.

Vi have ovenfor nævnt Admiral Persano. Intet Navn kan bedre belære os om Rigtigheden, Nødvendigheden af, at man bøier sig for Tidens Fordringer. Efter i en ung Alder at have naaet Tinden i sit Lands Marine, efter at have glimret blandt vor Tids udmærkede Sømænd, saae Admiral Persano sig efter Slaget ved Lissa pludselig nedstyrtet i den dybeste Elendighed, anklaget for Forræderi og Feighed og forhad og forbandet af den samme Nation, der tidligere havde løftet ham til Skyerne. Var Admiralen en Forræder eller en Feig? eller var han blot pludselig bleven berøvet sin Dygtighed? Ingen af Delene. Han tabte Slaget ved Lissa mod en langt svagere Fjende, fordi det System, hvorpaa han havde bygget, var brøstholdent, og fordi han ikke havde den Genialitet at gjette sin Modstanders Plan; han faldt som Offer for de Anskuelser, der dengang vare gjældende i den italienske Marine med Hensyn til Kampmaaden for Pandserskibe.

Enhver, der ret af Hjerte elsker sit Land og sin Stand, vil sikkert gjøre sit Yderste for at forhindre en Gjentakelse af en saadan Ulykke og — vi sige det ligefrem — af en saadan Uretfærdighed, som den, der er bleven Italiens Admiral tildeel. Efter vor Overbeviisning truer en saadan Gjentakelse enhver Marine, som ikke itide forbereder sin Kampmaade. Ingen kan sige, naar Prøvelsens Øieblik kommer; det gjælder derfor at tage fat strax, uden Tøven og med al den Kraft, man raader over. Naar Enhver giver sit Bidrag, og de ældre fremragende Officerer, der ere bestemte til at være Flaadens Førere, gaae foran, vil Maalet sikkerlig kunne naaes.

Om Kattogattets Temperatur og Strømforhold.

Af E. Løffler Dr. phil.

Under Indflydelse af Forchhammers og Irmingers Virksomhed havde jeg allerede længere Tid efter Evne og Leilighed beskæftiget mig med Studier over Havets Naturforhold, da min Opmærksomhed for nogle Aar siden blev rettet paa vore egne Farvande og da særligt paa Kattogattet. Medens dette med Hensyn til Dybde, Bundart og Saltholdighed er fortrinligt undersøgt, viste det sig snart, at Temperaturforholdene næsten vare ganske ukjendte, og, skjøndt Strømningerne ere behandlede i en lille Afhandling af Fritz i Industriforeningens Quartalsberetninger for 1861 samt leilighedsviis i »Danske Lods», beroe dog de meddeelte Oplysninger gennemgaaende paa et praktisk Skjøn og savne et Grundlag af directe Observationer; kun ved Helsingør har Forchhammer ladet saadanne anstille fra 27de Apr. til 11te Septbr. 1846. Ved Forekommenhed af Marineministeriet og særligt af Fyringenieuren Lieutenant Grove er det imidlertid lykkedes mig at tilveiebringe et hensigtsmæssigt Materiale, idet der paa min Anmodning er blevet anstillet lagttagelser ombord i vore Fyrskibe i Kattogattet og Sundet efter en dertil af mig udkastet Plan, og, da der paa hvert af Skibene daglig 5 Gange foretoges Observationer (kl. 6, 10, 2, 6 og 10) med Hensyn til Overfladens Temperatur

og Strømsætning, er jeg allerede i Besiddelse af en smuk Række lagtagelser, hvis Resultater jeg her skal tillade mig at meddele for Aarene 1869 og 1870. I Listerne ere rigtignok de anførte Temperaturer angivne med en Nøiagtighed af $\frac{1}{4}^{\circ}$; men, da der ofte maa observeres under vanskelige Forhold, i Mørke og ved Lanterneskin, har jeg anseet det for rigtigst kun at beregne den daglige Middelværme med $\frac{1}{2}^{\circ}$ Nøiagtighed og deraf atter uddrage de maanedlige media.

Therm. R^o.

	Jan.	Febr.	Marts	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Octbr.	Novbr.	Decbr.
Trindelen	1869		1,7	4,3	7,3	9,7	12,4	13,1	11,1	8,7	4,9	2,3
		1870	1,3		3,0	7,0	9,7	12,6	13,9	10,3	7,5	5,3	2,1
Kobber- grunden	1869		1,4	4,1	7,1	9,4	12,6	13,5	11,3	8,5	4,4	2,7
		1870	1,6		3,6	7,5	10,5	13,3	14,3	11,2	8,7	5,9	2,6
Læsø-Rende	1869		2,5	5,2	8,5	10,6	13,3	13,6	12,1	9,7	5,0	3,7
		1870	2,5		4,2	7,5	10,7	12,8	14,6	10,6	7,9	5,9	2,8
Knoben	1869		2,2	5,1	8,4	10,6			11,7	8,9		3,4
		1870	2,6		4,3	7,4	10,3	13,1	14,1	10,4	7,7	5,2	1,8
Drogden	1869		1,5	4,3	7,8	9,8	12,1	12,0	10,8	8,4	4,6	3,2
		1870	1,6		3,1	6,6	9,9	12,3	13,9	11,2	8,7	6,2	3,0

Medens jeg med Hensyn til Overfladens Temperatur ikke har videre at tilføie og ganske kan henholde mig til ovenstaaende Liste, vil det derimod være nødvendigt at gjøre nogle Bemærkninger med Hensyn til den efterfølgende tabellariske Oversigt over Strømforholdene. Paa Grund af den ringe Saltholdighed og deraf følgende ringe Vægtfylde, som udmærker Østersøens Vand i Sammenligning med Nordsøens (see forresten Forchhammer: Composition of sea water: Phil. Trans. 1865), er en Afdrift fra Syd som bekendt den herskende Overfladestrømning i Kattegattet, Sundet og Bælterne, naar ikke en Storm fra Vest eller Nord-Vest sætter

Nordsøens Vand ind med en saadan Kraft, at det er i Stand til at trænge det sydfra kommende Østersøvand tilbage. De foreliggende Observationer bekræfte ogsaa i det Hele denne Kjendsgjerning baade for Kattegattets og Sundets Vedkommende; men herved maa dog bemærkes, at, medens Undersøgelserne paa »Læsø-Rende» godtgjøre et langt stærkere Søndenvande i den vestlige Deel af Kattegattet end i sammes østlige Deel og i Sundet (»Drogden»), maa det derimod efter de paa »Knoben» gjorte lagttagelser ansees for temmelig utvivlsomt, at der i den midterste Deel af Kattegattet løber fremherskende Nordenvande. Dette Forhold synes i alt Fald tildeels at beroe paa, at Kattegattets dybe Rende stryger midtvejs mellem Læsø og den svenske Kyst, parallelt med sidstnævnte indtil Høiden af Kullen, thi der var vistnok paa Forhaand Grund til at antage, at det indtrængende Nord-søvand fortrinsviis vilde følge denne, og det sydfra kommende Østersøvand fornemmelig søge Udvei mod Vest og Øst. — Da det ifølge Brevvexling med de paagjældende Capitainer er mig bekjendt, at Strømmens Retning paa 3 af Fyrskibene, nemlig »Trindelen», »Knoben» og »Kobbergrunden», er betegnet modsat Vindens, altsaa efter det Himmelhjørne, henimod hvilket den gaaer, har jeg saaledes for disse Stationers Vedkommende havt et ikke ringe Arbeide med at vende Angivelserne om, idet jeg nemlig altid betegner Strømmens Retning ligesom Vindens, altsaa efter det Himmelhjørne, hvorfra den kommer. Endnu maa jeg kun med Hensyn til Forstaaelsen af efterfølgende Tabeller tilføie, at jeg ved nordlig forstaaer NV, N, NO og Mellemlretninger, samt, at jeg opfatter sydlig paa tilsvarende Maade.

		Strøm.				
		Januar.	Februar.	Marts.	April.	Maí.
Trindelen	1869			130 Obs. sydl. 116 nordl. 6	150 Obs. sydl. 124 nordl. 15	155 Obs. sydl. 62 nordl. 67
	1870	155 Obs. sydl. 131 nordl. 15			150 Obs. sydl. 100 nordl. 41	155 Obs. sydl. 109 nordl. 35
Kobber- grunden	1869			122 Obs. sydl. 94 nordl. 20	150 Obs. sydl. 58 nordl. 82	155 Obs. sydl. 59 nordl. 85
	1870	155 Obs. sydl. 82 nordl. 63			150 Obs. sydl. 54 nordl. 78	155 Obs. sydl. 68 nordl. 58
Læsø-Rende	1869			155 Obs. S. 134 N. 20	150 Obs. S. 131 N. 17	155 Obs. S. 111 N. 34
	1870	155 Obs. S. 146 N. 5			150 Obs. S. 120 N. 28	155 Obs. S. 119 N. 29
Knoben	1869			115 Obs. sydl. 71 nordl. 29	150 Obs. sydl. 44 nordl. 97	155 Obs. sydl. 49 nordl. 94
	1870	155 Obs. sydl. 56 nordl. 80			150 Obs. sydl. 28 nordl. 99	155 Obs. sydl. 66 nordl. 59
Drogden	1869			155 Obs. S. 106 N. 17	150 Obs. S. 59 N. 60	155 Obs. S. 66 N. 48
	1870	155 Obs. S. 81 N. 51			110 Obs. S. 47 N. 58	155 Obs. S. 92 N. 49

Strøm.

Juni.	Juli.	August.	Septmbr.	October.	November.	December.
150 Obs. sydl. 95 nordl. 37	155 Obs. sydl. 68 nordl. 66	155 Obs. sydl. 134 nordl. 14	150 Obs. sydl. 88 nordl. 54	155 Obs. sydl. 91 nordl. 54	150 Obs. sydl. 108 nordl. 33	155 Obs. sydl. 133 nordl. 18
150 Obs. sydl. 82 nordl. 39	155 Obs. sydl. 112 nordl. 30	155 Obs. sydl. 150 nordl. 4	150 Obs. sydl. 76 nordl. 50	155 Obs. sydl. 124 nordl. 26	150 Obs. sydl. 100 nordl. 39	140 Obs. sydl. 96 nordl. 41
150 Obs. sydl. 54 nordl. 85	155 Obs. sydl. 68 nordl. 70	155 Obs. sydl. 68 nordl. 72	150 Obs. sydl. 71 nordl. 69	155 Obs. sydl. 91 nordl. 50	150 Obs. sydl. 65 nordl. 73	155 Obs. sydl. 99 nordl. 40
150 Obs. sydl. 63 nordl. 55	155 Obs. sydl. 64 nordl. 68	155 Obs. sydl. 119 nordl. 26	150 Obs. sydl. 80 nordl. 66	155 Obs. sydl. 118 nordl. 31	150 Obs. sydl. 73 nordl. 66	180 Obs. sydl. 97 nordl. 27
150 Obs. S. 96 N. 50	155 Obs. S. 105 N. 49	155 Obs. S. 127 N. 23	150 Obs. S. 99 N. 49	155 Obs. S. 106 N. 41	150 Obs. S. 101 N. 47	155 Obs. S. 131 N. 22
150 Obs. S. 121 N. 24	155 Obs. S. 120 N. 34	155 Obs. S. 144 N. 11	150 Obs. S. 90 N. 54	155 Obs. S. 119 N. 36	150 Obs. S. 131 N. 19	110 Obs. S. 91 N. 17
150 Obs. sydl. 21 nordl. 86			125 Obs. sydl. 21 nordl. 85	155 Obs. sydl. 66 nordl. 75		115 Obs. sydl. 39 nordl. 55
150 Obs. sydl. 22 nordl. 103	155 Obs. sydl. 40 nordl. 64	155 Obs. sydl. 60 nordl. 57	150 Obs. sydl. 63 nordl. 43	155 Obs. sydl. 70 nordl. 64	150 Obs. sydl. 55 nordl. 76	135 Obs. sydl. 85 nordl. 35
150 Obs. S. 70 N. 37	155 Obs. S. 86 N. 41	155 Obs. S. 68 N. 54	150 Obs. S. 64 N. 66	155 Obs. S. 89 N. 47	97 Obs. S. 48 N. 41	155 Obs. S. 99 N. 41
150 Obs. S. 82 N. 48	155 Obs. S. 91 N. 41	155 Obs. S. 70 N. 50	150 Obs. S. 93 N. 45	155 Obs. S. 87 N. 53	150 Obs. S. 98 N. 43	110 Obs. S. 66 N. 35

Summa.

Trindelen	{	1869.	1505 Obs.	{	sydl. 1019
				{	nordl. 364
	{	1870.	1515 Obs.	{	sydl. 1080
				{	nordl. 320
Kobber- grunden	{	1869.	1497 Obs.	{	sydl. 727
				{	nordl. 646
	{	1870.	1505 Obs.	{	sydl. 818
				{	nordl. 538
Læsø-Rende	{	1869.	1530 Obs.	{	S. 1141
				{	N. 352
	{	1870.	1485 Obs.	{	S. 1201
				{	N. 257
Knoben	{	1869.	965 Obs.	{	sydl. 311
				{	nordl. 521
	{	1870.	1510 Obs.	{	sydl. 545
				{	nordl. 680
Drogden	{	1869.	1477 Obs.	{	S. 755
				{	N. 452
	{	1870.	1445 Obs.	{	S. 807
				{	N. 473

Som allerede anført, har jeg ved de ovenfor meddeelte Oplysninger om Kattegattets Temperatur og Strømforhold alene taget Hensyn til Overfladen. Da det imidlertid var meer end sandsynligt, at en indgaaende, nordfra kommende Bundstrøm maatte svare til Overfladens fremherskende Søndenvande, Noget, der allerede længe har været kjendt ved Helsingør, hvor Bundstrømmens Forarsvarme og Saltholdighed i sin Tid var Gjenstand for Forchhammers Undersøgelser, benyttede jeg et Ophold paa Læsø Rendes Fyrskib i Sommeren 1870 til at anstille en Række lagtagelser over Dybets Varme og Strømretning. Skibet ligger paa omtrent 12 Favne Vand, og af mine Observationer, som bleve udførte den 5te, 6te og 7de Aug., viste det sig: 1) at der ved Bunden løb Nordenvande, medens der i Overfladen herskede et stadigt og kraftigt Søndenvande; 2) at Middelttemperaturen i Overfladen beløb sig til 15,5° R. medens den ved Bunden udgjorde 13, og 3) at Middelsaltstyrken i det udgaaende Østersøvand var 12 pr. mille, medens den i det indgaaende Nordøvand ved Bunden var 22 pr. mille. Bundvandet tog jeg op ved Hjælp af en huul

Metalcylinder med paaskruet Laag, som jeg rask firede ned til Bunden, og, naar jeg da atter halede den op efter 12 til 15 Minuters Forløb, var den fuld af Vand (selvfølgelig Bundvand), som havde presset sig ind gennem Skruegangen. — En Række Undersøgelser, som efter min Anordning bleve foretagne d. 13de, 14de og 15de Marts 1871, gav en Middelvarme af omtrent 2° R. i Overfladen og ved Bunden.

Til Forsvar for „Taktik og Evolutioner“.

Af Capitain W. Carstensen.

Forfatteren til »nogle Bemærkninger om Vædderstød og Slagorden for Pandserflaader« indleder sine Udtalelser med at henvise til, at dette Spørgsmaal allerede i 1869 har været behandlet her i Tidsskriftet. Det er ganske rigtig nu omtrent tre Aar siden, at vi ved vor Artikel »Taktik og Evolutioner« *) søgte at fremkalde en Discussion om dette for enhver Marine høist vigtige Emne. Dengang tog imidlertid Ingen til Gjenmæle imod os, medens derimod den ommeldte ærede Forfatter nu langt om længe har taget Anledning af en for nylig fremkommen Artikel, der gaaer meget nær i samme Retning som vor, til ogsaa at imødegaae de af os fremsatte Anskuelser. Der kan neppe være Tvivl om, at vi vilde være fuldt berettigede til atter at lade hengaae tre Aar, inden vi besvarede dette Indlæg; men, selv om vi ikke nærede en altfor levende Interesse for Sagen til af egen Drift at vælge en saa langsom Discussionsmaade, vilde vi strax svare for at tilkjendegive den ærede Forfatter vor Paaskjønnelse af, at han har bidraget Sit til, at vor Artikel ikke ties ihjel.

Inden vi gaae over til Sagens Realitet, maa det være os tilladt at fremhæve det mindre Nøiagtige i den

*) Tidsskrift for Søvæsen, ny Række, 4de Bind, Pag. 17.

ærede Forfatters Opfattelse af vor gjensidige Stilling. Han gaaer nemlig ud fra, at vi »væsentligst have udtalt vore egne Anskuelse og Slutninger«. I Indledningen til Artiklen »Taktik og Evolutioner« staaer der imidlertid: »Vi kunde have ønsket, at værdigere Kræfter havde paataget sig at aabne Discussionen herom; gjøre vi det, er det kun, fordi vi hos fremragende Standsfæller i andre Mariner *) have fundet Argumenter for den Anskuelse, vi med vor fulde Overbeviisning slutte os til«. Det er altsaa her ligefrem sagt, at vi — rigtignok af vor fulde Overbeviisning — hos Andre have tilegnet os de fremsatte Anskuelse, ja endog laant de Argumenter, hvormed vi støttede dem. Dette har forsaavidt Betydning, som det derved godtgjøres, at det i dette Tilfælde ikke er den mere Erfarnes Opfattelse, som træder i Skranken ligeoverfor den mindre Erfarnes, men derimod en ligefrem personlig Opfattelse, der brydes med en Anskuelse, som i de senere Aar er trængt mere og mere igjennem i de fleste Mariner.

I Artiklen »Taktik og Evolutioner« kom vi igjennem en nøiagtig Undersøgelse af Panderskibenes Angrebs- og Modstandsevne og ved Erkjendelsen af den Langsombhed og ringe Sikkerhed, hvormed Nutidens svært handelige og faatallige Kanoner kun kunne virke ligeoverfor Skrueskibenes hurtige og pludselige Bevægelser, til den Slutning, at Vædderkampen, eller om man vil, Stævnkampen, ikke blot vilde blive et fremtrædende Træk i Fremtidens Flaadekampe, men at endog Fremtidens taktiske Bygning maatte have Vædderkampen til Grundlag. »Indtræder der da specielle Forhold,« yttrede vi, »som medføre en indledende Artillerikamp, vil Bredsidestillingen altid kunne indtages uden Fare, medens en

*) »De franske Admiraler Bouët Willaumez og Touchart, den engelske commander Colomb, den russiske Flaadeofficer Sæmetschkin o. m. Fl.«

Overgang fra Bredsidestillingen til Stævntillingen i det yderste Øieblik før Sammenstødet let kan fremkalde en Uorden og Usikkerhed, der kan have de beklageligste Følger.*

Hvad vi saaledes ad Analysens Vei vare komne til, søgte vi at paavise Rigtigheden af ved de praktiske Erfaringer, der kunde uddrages af Lissaslaget, som netop er blevet saa belærende ved Italienernes store Feilgreb, der skaffede Østerrigerne en let Seir. Vi fremhævede, at der ved Lissa paa Østerrigernes Side havde viist sig en kraftig Tilegnelse af Forfædrenes Fremgangsmaade i høiere Forstand*), men et fuldstændigt Brud med de Principer, som vare Affødninge af heelt andre Krigsredskaber, hvorimod der paa Italienernes Side havde været en blind Vedhængen ved disse forældede Principer og dermed en Fornegtelse af Hovedbetingelsen for ethvert Vaabens rette Anvendelse ∴ Erkjendelsen af dettes stærke og svage Sider, og vi kom ad denne Erfaringens Vei til den Slutning, at Italienerne kun undgik et fuldstændigt Nederlag, fordi deres forældede Kamporden, Kjølvandslinien, havde, trods alle den ældre Taktiks Fordringer, været saa lidt sluttet istedenfor saa tæt sluttet som muligt.

Dette er et Par af vor Artikels Hovedmomenter, som vi have tilladt os at gjengive, da det er saa længe siden, den fremkom.

Hvad anfører nu den ærede Forfatter som sit personlige Syn paa Sagen og i Modsætning hertil? Først og fremmest, at det forekommer ham umuligt at opstille en normal Slagorden for Pandserflaader og navnlig at ville bygge denne paa Vædderangreb en masse. De Argumenter, hvortil han støtter denne Anskuelse, skulle vi tage i den Rækkefølge, hvori de forekomme i hans

*) Det er igjennem Stævnbewægelser med de derpaa følgende Gjennembrydninger, at man i Fortiden har vundet nogle af de mest glimrende Seire.

Bemærkninger. Vi møde da først den Udtalelse, at den angrebne Part er istand til at møde enhver Bevægelse, som Angriberen maatte gjøre for at bibringe Stævnstødet, med en tilsvarende Bevægelse, og dette udvikles nedenfor til, at, om en Flaade i en hvilkensomhelst Stævnstilling vilde bære ned paa sin Modstander for at foretage et Vædderangreb, da vilde denne, om han var i Kjølvandslinie, neppe være saa godmodig at afvente Stødet i denne ufordeelagtige Stilling, men »sikkert gjøre Alt for at paralyserere det, navnlig ved at dreie Stævnen mod Stødet«.

Den sidste Deel af denne Beviisførelse er det let at blive enig om, da vi jo selv have udtalt, at, hvor stor Uvillie man end maatte være mod Stævnkampen, blev man dog tvungen til under et Stævnangreb at gjen-gjælde Lige med Lige; »thi der er vel Ingen,« sagde vi, »som af Hensyn til det Vanvittige i Fremgangsmaaden skulde være vanvittig nok til at gjentage Persano's Forsøg ved Lissa og vende de saarbare Bredsider til den fremstormende Vædderrække.« Men denne Overeensstemmelse paa dette enkelte Punct kan dog ikke føre os til at give den ærede Forf. Medhold i Resten af hans Argument. Det er en bekjendt Sag, at den, der tager Initiativet til en Angrebsmaade, derved saa at sige til-egner sig den, idet han faaer et Forspring, som han benytter med en forudfattet Hensigt, og han har derved erhvervet sig en Overvægt over Modstanderen, som denne, der pludselig tvinges ind paa en Manøvre, der ikke umiddelbart forinden har været betænkt eller forberedt, vil have saa ondt ved at modvirke, at han maa prise sig lykkelig, hvis han slipper heelskindet fra det. Jo mere man gjør sig til Herre over Slagets Gang, jo mere man forstaaer at sikre sig imod uventet at trænges af Fjenden ind i en bestemt Stilling eller Orden, desto større bliver Udsigten til et heldigt Resultat, hvorimod man ved at indtage en Orden, der som Kjølvandslinien

under bestemte Forudsætninger umuligt kan holdes, er stærkt udsat for fuldstændigt at maatte give sig Tilfældet eller sin Modstanders Planer i Vold.

Med Hensyn til Anvendelsen af Stævnstødet fremhæver den ærede Forf., at det maa forudsættes, at Skibene paa begge Sider ere Herrer over deres Bevægelser «saa-vel med Hensyn til Fart som til Dreining», og at de store Skibe i Almindelighed kun kunne virke ved et saakaldet normalt Stød, da de som oftest kun have en under Vandet fremspringende Jernstævn.

Hvad det første af disse to Puncter angaaer, skulle vi kun henvise til, at Skibe i en hvilken som helst Orden aldrig ere aldeles Herrer over deres selvstændige Bevægelser, men at, jo nøiagtigere Ordenen holdes, jo lettere vil det være at vige af Veien uden at forulempe sine egne eller forulempes af dem, med andre Ord, uden at bringe Forstyrrelse i hele Ordenen. Holder man paa Kjølvandslinien, og bliver man pludselig tvungen ud af den og ind i en Stævnstilling, da vil denne umuligt kunne blive nøiagtig, og Friheden i Bevægelser vil saaledes end mere indskrænkes. — Det andet Punct kunne vi heller ikke tillægge nogen væsentlig Betydning; thi Stævntorpedoerne ville sandsynligviis nutildags gjøre baade Sporen og de normale Stød temmelig overflødige.

Længere hen siger Forfatteren: «Saalænge de store Panderskibes Bevæbning hovedsagelig er Sideskyts, kan jeg ikke indsee, at en Slagorden for dem kan være baseret paa Stævnangreb; man maa antage, at Artilleriet her maa spille Hovedrollen, og at Stævnstødet maa benyttes leilighedsviis, navnlig naar Linierne ere komne i en Opløsningstilstand.»

Herpaa kunne vi kun svare ved at henvise til det Beviis, vi have ført for, at den for Artilleriets Virksomhed fordeelagtigste Stilling, Bredsidens mod Fjenden, hos Panderskibene tillige er den med Hensyn til Usaarbarhed mest ugun-

stige, og endvidere til den ringe Evne, som en Kjølvandslinie af Panderskibe har til med sit Artilleri at standse et Stævnangreb, om hvilket sidste Punct vi yttrede Følgende: »Med Panderskibenes lidet talrige Kanoner kan der allermindst være Tale om at standse et saadant Dystløb. Fra det Øieblik man med nogenlunde Virkning kan bruge sit Skyts imod den med fuld Fart fremstormende Stævnorden, indtil Angriberen er En paa Livet, hengaaer der en fem, sex Minuter, under hvilke Afstandene forandres saa hurtigt, at et nøiagtigt Visirsigte næsten bliver en Umulighed; de to, tre Skud, hver af de svære Kanoner i dette Tidsforløb kan affyre, ville under normale Forhold være usikre nok, men, seer man hen til den Spændingens Uro, som Angrebet ved sin særegne Natur maa fremkalde hos en stor Deel af Kanoncommandeurerne, vil man vist indrømme, at neppe Halvdelen af de udsendte Projectiler ville ramme Maalet *) — een til to Træffere for hver af Escadrens Kanoner kunne med deres skarpe Anslagsvinkel umuligt antages at have tilstrækkelig Virkning til at forstyrre, endsige forhindre Stævnangrebet, og, er dette givet, da bliver Kjølvandslinien ligesaa umulig til Forsvar, som den er meningsløs til Angreb, da den ikke tilsteder Anvendelsen af det mest ødelæggende Vaaben, man raader over, berøver En Evnen til at tage et kraftigt Initiativ, og dog maa forlades i det Tilfælde, Fjenden opmuntret ved Modstanderens Uskadelighed finder paa at forsøge et Stormløb.« Naar altsaa Stormløbet ikke frembyder nogen stor Fare for den Angribende, og paa den anden Side giver ham Udsigt til, selv om det ikke ved første Løb lykkes ham at løbe noget Skib ned, at rokke Sammenholdet hos Modstanderen og paa nært Hold at an-

*) Kanonerne kunne vel nu begynde deres Ild noget tidligere end for tre Aar siden; men til Gjengjæld paastaae anseete Forfattere, at en langt ringere Brøkdeel end Halvdelen ville blive Træffere.

bringe sine svære Projectiler, er der ingen tænkelig Aarsag til, at det ikke ved første gunstige Leilighed skulde benyttes. Den Escadrechef, der altsaa i Tillid til sit Artilleri vil holde Kjølvandslinien til det Yderste, opnaaer kun, hvad vi ogsaa tidligere have yttret, »at hvert enkelt af hans Skibe, naar det kritiske Øieblik til Sammenstød nærmer sig, dreier hver sin Vei, sækker eller skyder op — kort, at hele hans Linie i den mest fortvivlede Uorden kommer til at gaae Kampens Fortsættelse imøde, og det en Kamp, som er begyndt med Alt, hvad der i moralsk Henseende kan hæve hans Modstandere og nedstemme hans Egne.«

Forøvrigt ere Forfatteren og vi ikke saa uenige, som det skulde synes, i Spørgsmaalet om Vædderangreb, idet han nemlig gjentagne Gange antyder, at denne Kampmaade vil kunne benyttes efter en indledende Artillerikamp. Uenigheden dreier sig her egentlig nærmest om, i hvor stor en Udstrækning denre Artilleriets Indledning skal bringes til Anvendelse.

Vi komme imidlertid nu til en Udtalelse af den ærede Forf., som vi mindst af Alt kunne tiltræde. Han siger: »I det Hele gjælder efter min Overbeviisning ingen Slagorden — det vil sige en Orden, hvori Slaget i Regelen vil foregaae — for Pandserflaader,« og hertil føier han, at man vel kan tænke sig fordeelagtige Stillinger og Grupperinger til at virke mod Fjenden, naar han blotter sig, men at disse kun ville »være Slagdispositioner for muligen forudseelige Tilfælde.«

At vi ikke kunne tiltræde denne Opfattelse, vil tydeligst fremgaae — man tilgive os de hyppige Citater — af følgende tidligere Udtalelse fra os: »Først og fremmest maa man arbeide hen til det Maal at tilveiebringe en saa stor Enighed som muligt om de Principer i Opstilling og Bevægelser, man vil gennemføre, og dernæst maa man af yderste Evne stræbe efter at tilegne sig disse taktiske Principer. Det kan lidet hjælpe, at Escadre-

chefen umiddelbart før Angrebet har den rette Opfattelse af den Maade, hvorpaa han skal skride til Værket, naar ikke alle hans ledende Undergivne ere istand til at slutte sig til og følge hans mindste Vink. Signalerne kræve Tid, og Skibene løbe hurtigt; det er derfor for seent for Admiralen at gjemme sin Anskuelse om Forsvar og Angreb til sidste Øieblik, stolende paa, at han kan klare Alt med de Signaler, som Skibenes Stilling, Krudtdamp og Kulrøg i de fleste Tilfælde gjøre ulæselige.»

Man vil heraf see, at den ærede Forf.s Opfattelse er diametral modsat vor egen. Efter de af hans Yttringer, vi have gjengivet, er man næsten berettiget til at sige, at han kaster Vrag paa enhver Taktik for Panderskibe som Noget, der ikke lader sig skabe, medens vi tværtimod antage, at der af al Magt maa stræbes hen til, at der hos alle Officerer, fra den øverste til den nederste, udvikles en bestemt og klar Opfattelse af Hovedtrækkene i den Kampmaade, der skal benyttes. En saadan fælles Opfattelse havde man tidligere igjennem Traditionen, og denne var derfor de ældre Mariner en saa væsentlig Støtte, — nu, da Materiellet saa at sige har bortveiret enhver Tradition, maa man snarest mulig søge at erstatte den ved nye efter Nutidens Kampredskaber afpassede Regler; forsømmer man at arbejde henimod dette Maal, vil der, trods den bedste Overcommando, spores Usikkerhed og Løshed, hvergang den mindste af Søtræfningernes tusinde Tilfældigheder forhindrer den Commanderende i at meddele sin Tanke eller gennemføre sin Villie.

Den ærede Forf. meher, at det, som det kommer an paa, er, at den Commanderende har sine Skibe saadan sammenarbejdede ved «forberedende Øvelser og Evolutioner», at han er fuldkommen Herre over Flaadens Bevægelser; men hvor væsentlig dette end er, saa er det efter vor Anskuelse ingenlunde nok. Evolutionerne ere kun Taktikens Middel; de ere, hvad Ordet er for

Sproget; savnes Sætningsbygningen, er Ordet kun en begrændset articuleret Lyd, kun et Brudstykke af et ufuldendt Hele. Forfatteren vil lade sig nøie med et Brudstykke, i Tillid til, at Heelheden, altsaa her Taktiken, fuldbaaren skal springe ud af den Commanderendes Hjerne i Slagets Øieblik, og vil lade Alt beroe paa hans strategiske Talent og Fjendens mulige Feil. Med andre Ord, hele Flaadens og dermed i visse Maader hele Landets Skjæbne, skal i Afgjørelsens Øieblik afhænge af en eneste Personlighed. Den Commanderendes Personlighed spiller sikkert i enhver Krig en meget væsentlig Rolle; men Bestræbelsen skal netop derfor efter vort Skjøn gaae ud paa at forberede Alt saaledes, at Udfaldet ikke udelukkende kommer til at afhænge af en enkelt Person; thi, selv om en saadan fandtes i det givne Øieblik — hvad man i ingen Marine er berettiget til at gjøre Regning paa — maa det vel erindres, at den Commanderende, som tidligere antydet, nutildags langt mere vil være henviist til at gjøre sig gjældende før Slaget end under dette, og Krigene udbryde i vor Tid saa pludseligt, at der for den dygtigste Personlighed neppe før Kampen vil være Stunder til at skabe Alt fra Nyt. Den Commanderendes Indgriben under selve Slaget er efter vor Anskuelse nu uforholdsmæssig vanskeligere end nogensinde før. Man mindes blot, hvilken forsvindende Rolle Signalerne spillede ved Lissa, og hvorledes det eneste Signal, som heistes under Helgolands-Affairen, først kunde aflæses saa seent, at det vilde have tabt sin Betydning, selv om »Jyllands« Styreredskaber ikke havde været beskadigede.

Denne Hoved-Uovereensstemmelse imellem den ærede Forf. og os afføder i Grunden Uovereensstemmelsen i de følgende Puncter.

Forfatteren siger saaledes: »Ere Flaaderne først stødte sammen paa Livet af hinanden, ville de snart være blandede i vild Uorden, al Flaadebevægelse vil

ophøre og den enkelte Skibschef for en Tid komme til at virke selvstændigt. Medens Flaaderne saaledes ere saa at sige i Haandgemæng, vil det være Vædderstødet Tid.» — Netop denne Anskuelse, der er den ligefremme Conseqvents af Benægtelsen af Muligheden af at skabe et bestemt Grundlag for Pandserskibenes taktiske Optræden, kunne de, som kæmpe for et saadant Grundlag, ikke tiltræde, og paa en Maade indrømmer den ærede Forf. det Berettigede i denne deres Stræben, idet han siger: »Held den Øverstcommanderende, som efter et saadant Sammenstød er istand til at samle hele eller en Deel af sin Flaade, for med denne at tilintetgjøre Modstanderen stykkeviis«; thi, hvad vi ville, at der skal stræbes hen til igjennem Taktiken, er netop hverken mere eller mindre, end at enhver Øverstcommanderende efter et udført Vædderstød en masse sættes istand til uden Ophold at samle, hvad der er Heelt af hans Flaade, for dermed at skride til nye, samlede Angreb.

Betragter man som den ærede Forf. ethvert samlet Stævnangreb som Indledningen til en vild Uorden, hvorunder de kæmpende Skibe efter eget Godtbefindende og løste fra ethvert Baand løbe om imellem hverandre og »drikke Skaller«, saa forstaae vi fuldt vel, at man slutter sig til den Opfattelse, at sligt et Angreb bør undgaaes saalænge som muligt; men, betragter man som vi og de, vi støtte os til, Stævnangrebet en masse som Noget, der Slag i Slag kan gjentages, saa maa ogsaa dette Angreb fortrinsviis ansees som det, hvorigjennem man paa den hurtigste og mest afgjørende Maade kan betvinge sin Modstander, og det er dog det, som det først og fremmest kommer an paa, hvad enten Skibene koste Tusinder eller Millioner. Det er naturligviis en given Sag, at en saadan Kampmaade ikke er »lige at løbe til«. Skal den anvendes, maae de Commanderende lige fra Escadrechefen til den yngste Skibschef have gjort sig fortrolige med Tanken om den og derigjennem

have faaet Tro til den. Kun igjennem denne Tro kunne de forberedende Øvelser, Evolutionerne, faae den Retning, hvorigjennem Evnen udvikles med det bestemte Maal for Øie. Herved, og ikkun herved, kan Grunden lægges til et bestemt taktisk Element, hvortil den almindelige Dødelige blandt Flaadeførere med Tilkid kan støtte sig, og ved Hjælp af hvilket det strategiske Talent vil kunne udrette Underværker.

Lidt mere Signalsag.

Af —r—n.

Skjøndt Hr. Ingenieurprmltnt. Sommerfeldt i sit Indlæg i Tidsskriftets forrige Hefte egentlig ikke indlader sig paa Argumenter, men med et overlegent »Vi alene vide« affærdiger enhver Mening, der ikke stemmer med hans, har jeg dog med Fornøielse læst hans Svar, thi det indeholder den vigtige Indrømmelse, at Marinen ikke bør bortkaste sit Signalmateriel for at følge Hærens Signaleringsmaade, som altid kun kan være ufuldkommen. Thi igjennem Hr. Prmltntn.'s første Artikel gik der en anden Tendents end igjennem hans sidste Indlæg, og, at Hær og Flaade ere Eet, er han dog nu heldigviis kommen bort fra. Det er min Overbeviisning, at disse to Grene af Forsvarsvæsenet virke bedst sammen ved ikke at være Eet, thi under dette sidste Forhold vil netop smaalig Skinsyge og Ængstelse for Indgreb i hinandens Rettigheder snarere komme frem, og det var navnlig denne den ærede Forfatters Bemærkning, der gav Anledning til min Protest.

Jeg skal, hvad selve Signaleringen angaaer, villig anerkjende, at Hr. Prmltnt. S. altid har holdt paa Ordbogen, om han end et andet Sted har brugt Udtrykket »chinesisk« om den. Imidlertid ere de øvrige Apparater ikke saa uvæsentlige, som Hr. Prmltnt. S. vil gjøre dem; vi holde tværtimod vedblivende paa, at det, Marinen bør have til sin Signalering, er et »Ordbogssystem med Flagapparater«, eller i Korthed, et Flagsystem netop i Modsætning til et homographisk System. Til

dette Sidste er jo ganske vist Apparaterne nemme, idet man jo endog sletningen behøver; men, hvad dette System i det Hele angaaer, da kan jeg henvise til en Afhandling af Hr. Prmltnt. S. om optiske Signaler, i hvilken han siger: »Sikkerhed, Tydelighed og Hurtighed ere altsaa tre Hovedegenskaber, der maae være knyttede til ethvert velordnet Meldingsvæsen«. Men om det homographiske System kan man sikkert sige, at det vel er simpelt, men yderlig langsomt og paa nogen Afstand meget utydeligt, og, hvad Langsomheden angaaer, kan man vel sige det Samme om Intervalsystemet. Det har derfor ikke et eneste Øieblik kunnet falde mig ind, at Nogen vilde vælge det homographiske System som Grundlaget for Signaleringen mellem Hær og Flaade, og jeg har af denne Aarsag ikke omtalt det. Ombord vil det være ubrugeligt, undtagen i ganske specielle Tilfælde; hvorvidt det er brugeligt i Land, kan jeg ikke have nogen Mening om; thi, da jeg ikke kjender de Forøringer, der her stilles, maa jeg lade de Fagkyndige, o: Hærens egne Officerer, afgjøre dette, ligesom jeg paa den anden Side maa fastholde, at Signaleringen og dennes Installation ombord bedst bedømmes og udvikles af Flaadens Officerer. Rigtigheden af denne Bemærkning beviser Hr. Prmltnt. S. i begge sine Indlæg. Det staaer saaledes ikke klart for ham, hvilken Rolle Apparaterne spille ombord. Efter hans Mening har man alle mulige Ting og alle mulige Bekvemmeligheder ombord, medens man omtrent fuldstændig maa savne dem iland. Men dette turde dog være nogen Tvivl underkastet. Man har ombord kun de Ting, man har været betænkt paa at tage med, og som man dernæst har Plads til, og til disse Ting er man indskrænket, hvorimod man i Land ikke behøver at medføre saamange Sager, fordi man meget lettere kan skaffe sig dem, naar man har Brug derfor. Af denne Grund spille Apparaterne en saa stor Rolle ombord, hvilket Hr. Prmltnt. S. synes at overse, naar han siger, at Apparaterne ere

Biting og kunne forandres i Løbet af et Par Minuter, thi man maa jo dog have noget Andet at sætte isteden.

Med Hensyn til Opstillingen af Semaphorer har jeg ikke med et Ord omtalt denne Sags Hurtighed eller Billighed, hvilket Hr. Prmlnt. S. synes at antage. Imidlertid maa jeg være af den Mening, at vort dygtige Ingenieurcorps snart vilde kunne opsætte de fornødne Semaphorer uden overdreven Bekostning; men det er et Spørgsmaal, jeg fuldstændig maa overlade til dem, der ere Sagkyndige paa Landjorden; dog troer jeg neppe, at jeg her trækker for store Vexler paa vort Ingenieurcorpses Dygtighed.

Dernæst antager Hr. Prmlnt. S., at jeg har overseet hans Bemærkninger om Semaphorer; men om disse siger jeg: »Paa Søforterne og andre eventuelle Strandbatterier vil det jo være en Selvfølge, at faste Semaphorer opstilles.» Hvis Hr. Prmlnt. S. er uenig med mig heri, da maa han have glemt, at han i sin første Artikel (Pag. 306) omtaler Muligheden af en saadan Opstilling, hvis Nytte desuden maa være saa iøinefaldende, at der ikke skulde kunne synes at herske nogen Tvivl herom.

Endvidere skal jeg bemærke, at jeg vel kan forstaae det Utilgivelige i, at en Befalingsmand taber Hovedet, naar det kniber, men derfra at slutte til, at dette ikke kan skee, og at man ikke behøver at være forberedt paa et saadant Tilfælde, synes mig dog lidt forunderligt. Imidlertid, mener Hr. Prmlnt. S., »gaaer man ud fra, at dette Tilfælde kan indtræffe, saa er det vist særdeles farligt at give Manden et Stykke beskrevet Papir ihænde». Jeg skal hertil kun bemærke, at Hr. Prmlnt. S. i sin ovenfor citerede Afhandling selv siger om Signalforholdene i Amerika, efter Oberst Myer, som han jo netop anbefaler som Autoritet: »Man kan vente og antage, at det egentlige Signalcorps kan opbevare Alt, hvad den simple Signalering angaaer, i Hukommelsen, men denne

Fordring kan ikke udstrækkes videre; for alle andre Officerers Vedkommende maa man komme Hukommelsen til Hjælp.» Og der følger nu en Anviisning paa, hvorledes man bar sig ad i Amerika, hvor enhver Officeer, saavel af Land- som Søetaten blev forsynet med et »løst« Kaart, paa hvilket alle Signal-Regler vare trykte, og som han kunde gjemme i sin Lommebog! Jeg veed ikke, hvad der er farligst: en »Taschenwörterbuch« eller et løst Kaart; muligt mener Hr. Prmlnt. S., at et »beskrevet« Papir er farligere at tabe end et »trykt«.

Den ærede Forf. fremhæver endvidere det Uheldige i, at Flaaden for Øieblikket anvender en halv Snees forskellige Signalsystemer hvert med sin Ordbog, og jeg skal være særdeles villig til at indrømme, at det i det Hele taget vilde være bedre, om der kun var et eneste Ordbogssystem, hvilket dog ikke er muligt, da Flaaden foruden sit eget System maa bibeholde det internationale. Man skulde imidlertid nu troe, at den naturlige Consequents af at ville indskrænke disse Systemer skulde være at formindske deres Antal, men nei: Hr. Prmlnt. S. opstiller tværtimod den Fordring, at Flaaden skal anskaffe sig et nyt System til Signalering med Hæren, fordi det ikke convenerer denne at bruge noget af de forhaandenværende Systemer.

Til Slutning skal jeg med Fornøjelse anerkjende den Iver og Interesse, hvormed Hr. Prmlnt. S. omfatter den vigtige Signalsag; men det forekommer mig dog, at hans Iver har ledet ham til lidt for dristige Slutninger, navnlig i Henseende til Hærens og Flaadens indbyrdes Stilling, hvormed han indledede sin første Artikel, og, at han ikke har modbeviist mine Indsigelser herimod, kan jeg ikke Andet end betragte som en Indrømmelse af, at man ikke alene maa give Hærens, hvad Hærens er, men ogsaa Flaaden, hvad Flaadens er.

Blandinger.

Torpedobaade. I Portsmouth paatænkes der bygget en Torpedobaad paa 450 Tons og med meget stor Hurtighed, da man efter den første Admiralitetslords Udtalelser i Parlamentet anseer Farten for et af Hovedmomenterne ved Torpedobaade. Maskinerne skulle derfor være meget kraftige, og, da Fartøiet bygges i den Hensigt at anstille Forsøg, med Hensyn til hvilken Art Skibe der bedst egner sig til at føre »Søtorpedoer«, skal det ogsaa være et godt Seskib. De mangesidige Fordringer, Formaalet stiller, medføre, at selv et godt og hurtigt ældre Fartøi ikke kan benyttes til Forsøgene. »Baaden» skal have Dobbeltkrue, Maskinen skal arbejde uden Støi, og der skal anbringes saa mange vandtætte Skillerum som muligt. Tillige stilles den Fordring, at den skal ligge saa lavt paa Vandet, som det er muligt, naar den tillige skal kunne bjerge sig i al Slags Veir, selv det haardeste. Foruden Torpedoen skal den føre to Gatling Kanoner. Bekostningen anslaaes til 30.000 £. — Der skal anstilles Forsøg med forskjellige Slags Torpedoer for at prøve, i hvor stor Udstrækning Søtorpedoer kunne anvendes i aabent Hav.

Ogsaa det amerikanske Marineministerium har i den senere Tid havt sin Opmærksomhed henvendt paa de active Torpedoer. I Admiral Portens sidste Beretning til Congressen foreslaaes der at nedsætte en Commission, som særligt skal drøfte denne Sag, og som skal bestaae af to farende Officerer, to Skibbyggere, to af Marinens

Maskinmestere, Chefen for Torpedoafdelingen og to eller flere private Maskinmestere. Der foreslaaes bygget sex Torpedoskibe paa 1000 Tons til søgaaende Tjeneste og endeel mindre til Kystforsvar. De søgaaende Torpedofartøier skulle have Reisninger og Seil, være skikkede til at holde Søen i al Slags Veir og dog ikke stikke dybere, end at de kunne anvendes paa Floderne i China og lignende Steder.

Den tyske Marine har, som man vil erindre, 6 smaa Torpedobaade, dels færdige, dels under Bygning.

Den tyske Marine. Som tidligere berort skulde den tyske Pandserflaade, ifølge »Grundingsplanen» af 1867, i 1877 være bragt op til 16 Skibe. Naar de fem Skibe, som ere under Bygning, ere fuldendte, vil Marinen ialt have 11 større og mindre pansrede Fartøier, nemlig de otte store Panserskibe: König Wilhelm, Kronprinz, Prinz Friederich Carl, Bismark, Friederich der Grosse, Grosser Kurfürst, Metz og Sedan, Corvetten Hansa og de to mindre Skibe Arminius og Prinz Adalbert. Det er aabenlyst, siger »Ostseezeitung», at man ved de i 1867 og 1869 anviste Midler ikke vil kunne tilveiebringe denne Styrke, foruden de i Planen foreslaaede Corvetter og Avisoer, naar der sees hen til, at man kun for to af Panserskibene har kunnet holde sig indenfor Overslagssummen, 2 Millioner Thaler. Kronprinz og Friederich Carl koste henholdsvis 2.098.907 Thlr. og 2.151.098 Thlr., König Wilhelm har derimod kostet 3.367.609 Thlr. De under Bygning værende fem Panserskibe koste gennemsnitlig $2\frac{1}{4}$ Millioner Thlr. Stykket, Bestykningen ikke iberegnet, saa at de i det Mindste ville komme paa 3 Millioner hvert, naar de ere fuldt færdige og rustede.

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.

Februar—Marts.

Afsluttede den 8de April 1872.

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	Høide	Lys- vidde	Høide	Farvo, Form			
Preussen	Østersøen	Nyt Fyr ved Stolpe- munde	F.	rødt	..	..	38	1½	N 54 35 Ø 16 46,5	..	..	ved den østlige Side af Havnen, paa en Banke ved det gl Lods- hus, holdes i SSØ for at søge Havnemundingen, der ikke bør løbes ind i uden Lods.
Neder- landene	Øen Goere	Forandring af Steenbakens Fyr	F.	..	..	..	92	3	N 51 49,1 Ø 3 56,1	..	..	Fyret viser nu rødt Lys mellem Peilingerne SSØ og S ¾ V eller mellem sort Tønde I i Slykgat og hvid Tønde I i Bockkegat.
Italien	Adriaterhavet	Nyt Fyr ved Ortona	F.	hvidt	Lds.	..	35	1¾	N 42 19,8 Ø 14 24,7	..	..	c. 80 Alen fra Enden af den ny Havnemole.
Østerrig	do.	Nyt Fyr ved Fasana	F.	hvidt	..	..	22	2	N 44 55,7 Ø 13 47,9	..	Jern- stativ	paa Enden af Havnediget, tændt 9 Febr. 1872.
do.	do.	Nyt Fyr paa Punta Dente	BF.	hvidt Blus hver 3 Min.	Lds.	5te	40	3	N 45 17,8 Ø 13 34,2	..	hvidt Hus, grøn Lan- terne	ved Quietø Havn i Istrien, tændt 26 Febr. 1872.	
do.	do.	Nyt Fyr ved Pirano	2 F.	rødt	Lds.	5te	33	2¼	N 45 31,3 Ø 13 33,5	..	..	paa Pynten Madonna della Salute.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ko	Hoide	Lys- vidde	o	i Fod	Hoide	Farve, Form	
Tyrkiet	Dardanellerne	Vagtskib med Fyr	3 F.	1 rødt og 2 hvide	..	..	..	..	..	N 40 21 Ø 26 40	..	gult Fartøi	er flyttet fra Galata Burnu til Lampsaki paa den anden Side af Strædet. Skibet bærer en rød Lygte paa Masten og 2 hvide do. paa begge Ender af en Raa.
Rusland	Sortehav (Dniester Fl.)	Fyrene ved Tsaregrad	2 F.	.....	..	..	..	2½	..	N 46 4,7 Ø 30 29,2	..	.....	ere forbedrede.
N-Amerika	St. Laurents Floden	Flydefyret ved Roche Pynt er flyttet	2 F.	hvide	..	..	23	..	..	N 47 20 V 70 17	..	.....	paa Vestenden af St. Roche Banke, c. 4 Kv. NV t. N fra St. Roche Kirke, paa 3 Favne Vand (see Januar Hefte).
do.	Fundy Bai (SV-Side)	Nyt Fyr paa søndre Wolf Ø	B.	hvidt Bl. hver 1½ Min.	Sp.	..	107	4½	..	N 44 56,5 V 66 44,2	34	hvidt	paa SØ-Enden af Øen.
Vestindien	Ny Granada	midlertidigt Fyr ved Sava- nilla	F.	hvidt	..	..	56	2½	..	N 11 0 V 75 1,8	..	hvidt	paa Nisperal Pynt; et Fyr af 5te Orden med Blus er under Byg- ning her, en hvid Baake bygges paa SV-Enden af Isla Verde.
S-Amerika Uruguay	Plata Flodens Munding	Nyt Fyr paa C. St. Maria	B.	hvidt Blink hver Min.	Lds.	1ste	116	4	..	S 34 40,5 V 54 9	..	Skant.	tændes 15 Juni 1872.
Ostindien	Java N-Kyst	Nyt Havnesfyr ved Samarang	F.	hvidt	..	6te	..	2	..	S 6 57,7 Ø 110 24,2	..	Jern	i Bygning.
do.	do. Balistrædet	Nyt Fyr paa Duiven (Due Øen)	F.	hvidt	..	4de	52	4½	..	S 8 2,5 Ø 114 27	30	Jern	paa Østsiden af Duiven Ø eller Gilboan i det nordlige Indløb til Balistrædet.
do.	do. Surabainstrædet	Nyt Fyr ved Kresik	B.	hvidt	Lds.	6te	42	2	..	S 7 9 Ø 112 40	..	.....	Kresik, ogsaa kaldet Grissée

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoids	Lys- vidde		Hoids	Farve, Form	
Østindien	Java NØ-Kyst, Surabaja- strædet	Flydefyret i Nordre Ind- løb	.....	.....	..	..	..	..	0	0	i Fod	er flyttet, det ligger nu ved den 3die hvide Tønde.
do.	do.	Nyt Fyr paa Boompies (Træ Øen)	B.	Blink hvert 36 Sec.	..	1ste	170	5½	S 6 57,5 Ø 112 38	160	Jern	i Bygning paa SØ-Siden af Pulo Rakit, den Sydligste af Boompies Øerne.
do.	Sunda Strædet	Bifyr fra 4de Pynts Fyr- taarn	F.	hvidt	..	..	..	2	S 6 4,5 Ø 105 53	..	..	i Retning af Telegraftouget i Strædet fra SØ ¼ Ø til Ø t. S ¾ S. Fra 4de Pynt til Anjer er udlagt 3 hvide Tønder over Touget.
China	Østkyst	Nyt Fyr paa Chapel Ø	FB.	hvidt Blus hver ½ Min.	Lds.	1ste	220	5½	N 24 10,3 Ø 118 13,5	61	sort foran et hvidt Hus	
do.	Wusung Fl.	Fyret paa Barren	F.	hvidt	Sp.	..	..	..	N 21 23,3 Ø 121 29,5	..	..	er forbedret; et nyt Fyr bygges nær dette til yderligere Veiled- ning for Indsællingen i Floden.
Japan	Simonisaki Strædet	Nyt Fyr paa Øen Rockuren	F.	hvidt	..	4de	86	3	N 33 59,3 Ø 130 52,5	24	Granit	paa Øens Østende i det vestlige Indløb til Strædet.
do.	do.	Nyt Fyr paa Isaki	F.	rødt hvidt	..	4de	118	4½	N 33 58 Ø 131 1	30	Granit	viser rødt Lys fra Ø t. S gennem S til NV ¾ V, og hvidt herfra til N ½ Ø.
Australien (Ny Hol- land)	Sydskyst	Nyt Fyr paa C. Jaffa	B.	hvidt Blink hver ½ Min.	Lds	1ste	97	4	S 36 55 Ø 139 36	..	Skrue- piller	tændt 1 Febr. 1872.

B) Sømærker (Vagere, Bøler), Landmærker (Baaker, Varder) Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Limfjorden	Dybden ved Høivande	paa Havrevlen	8½ à 9 Fod	.....	i Tyborøn Kanal	i Marts 1872.
do.	do.	Dybden ved Høivande	paa Fjord- grunden	9 Fod	.....	do.	do.
do.	Kattegattet	Stang med grønt Flag	paa et Vrag	8 -	.....	Sæby Kirke i N, Lyngsaa Mølle i SV t. S	c. ½ Mill S for Sæby.
do.	do.	sort Tønde med Ballon	som Ydertønde	.....	.....	for Limfjordens Barre	istedetfor Spidstønden, som før laa der; den 2den Tønde i Løbet er nu en Spidstønde.
do.	Østersøen	en Vager med Kors	over et Vrag ved Gjedsør	4 Fod	.....	900 Alen NV t. V fra Gjedsør Indre Vager og 600 Alen tværs af Revet	Gjedsør Fyr i N t. V ¼ V, og det graa Hus vel fri vest for det gamle Lodshus.
Preussen	do.	Baake m. hvid Mast og Ballon	paa den østlige Mole	.....	.....	ved Kolberger- münde	Baaken er 27' høi, Ballonen 5' i Diameter.
do.	do.	Baake med rød Mast og rød Kegel	paa den vest- lige Mole	.....	.....	ved do.	Baaken er 27', Keglen 7' høi.
do.	do.	Baake med hvid Mast og rød Kegel	paa den vest- lige Mole	.....	.....	ved Stolpemünde	Baaken 27', Keglen 6' høi.
do.	do.	Baake med sort Mast og rød Ballon	paa den østlige Mole	.....	.....	ved do.	Baaken 27', Ballonen 6' i Dia- meter.
do.	do.	Baaken paa	Erik	.....	.....	en Mill S for Vormsø	er nedlagt, da den hver Vinter

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Rusland	Finske Bugt	Baaken paa	Græsgrund	.....	.....	3 Mil øst for Odens- holm	er nedlagt, da den hver Vinter borttoges af Isen.
do.	do.	ny Vager m. rød Stage	p. Hegholms Nordgrund	2 Fod	.....	mellem Graaskær og Hegholm	i Løbet til Helsingfors.
do.	do.	ny Vager m. hvid Stage	paa Truthæl- lan Banke	4 -	.....	mellem Ruskær og Truthællans Skær	do.
do.	do.	ny Vager m. hvid Stage	paa Obnæs Grund	6 -	.....	$\frac{5}{8}$ Kvm. fra Obnæs paa Sydsiden af Løbet	i Løbet til Porkala.
do.	do.	ny Vager m. rød Stage	p. Utastenene	16 -	.....	60 Favne fr. SØ-Enden af Kirkegaardsøen	do.
do.	Bottniske Bugt	ny Baake (Træpyramide) 38 Fod høj, 53 Fod ov. Vandet	p. Berggrund	.....	.....	N. Br. 63° 12',7 Ø. Lgd. 21° 28',2	i Wasa Lodsdistrikt, istedetfor et nedlagt Sømærke.
Frankrig	Kanalen	grøn Tønde med Trekant	NV for Vraget af en Brig	.....	.....	N 23° 20' Ø (retv.) 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra C. Gris- nez Fyr	udlagt i Febr. 1872.
Østerrig	Adriaterhavet	ny Steenvarde	paa Lusnac Banken	5 Fod	.....	i Curzola Kanalen	Vardens nederste Deel er hvid- malet, dens Top er 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.
N-Amerika	Fundy Bai	Taaesignal	fra Digby Fyr	.....	.....	N. Br. 44° 41',6 V. Lgd. 65° 47',1	ved Damppipe 8 Sec. i hvert Minut, Lyden kan høres i 1 $\frac{1}{2}$ à 5 Miles Afstand.
do.	Alle større Havne i de Forenede Stater	Stormsignaler	rødt Flag med sort Rude	.....	.....	om Natten rød Lygte	betegner, at der er Sandsynlighed for Uveir eller Storm.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærknin ger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
S-Amerika	Columbia	Forandret Be- tønding	v. Cartagena	.....	.....	ved Indgang i Havnen og Løbet	alle Styrbords Tønder røde med lige Numere og alle Bagbords Tønder sorte med ulige Nu- mere, Middelgrunds Tønderne ere rød- og sortstribede.
Afrika	Cap Colonten	ny Baake med Ballon	paa Struys Pynt	.....	.....	.....	Baaken er 10 Fod høj og 32 Fod ov. V. Den er rød mod N og S, rød- og hvidstribet imod Ø og V
do.	do.	nylig fundet Klippebanke	ved Indløbet til St. Johns Floden	11 Fod	...	2½ Kvm. Ø for C Her- mes og ¾ Kvm. fra Land	mellem Algoa og Natal; fra Grun- den til Land er dybt Vand.
Ostindien	Molukkerne	nylig fundne Koraløer	Nordl. Tiger Øer	.....	.....	S. Br. 6° 21' Ø. Lgd. 121° 3'	efter Oplysning af Føreren af Skibet »Hertug Bernard«, der beskriver dem som bevoxede Smaaholme.
do.	Chinesiske Hav	nylig fundet Klippebanke	.....	16 Fod	.....	N. Br. 8° 0' Ø. Lgd. 107° 0'	Barkskibet »Banda« skal have stødt paa denne Grund i Sept. 1871.

Officielle Meddelelser.

1872.

3 Febr.

Premierlieut. O. F. V. Schwanenflügel og Second-lieut. H. T. Hedemann fritagne for Tjeneste indtil i Begyndelsen af Mai d. A.

Minist. bestemt:

5 .

at der for Fremtiden i ethvert Krigsskib, der sendes paa Togt, skal, saavidt det er muligt, anvises et bestemt Sted, som kan benyttes til Sygelukaf, og som ved Orlogsværftets Foranstaltning indrettes saaledes, som det med Hensyn til Localiteterne og andre Omstændigheder findes mest hensigtssvarende;

at der i Skibe med over 200 Mands Besætning bliver at indrette et Lukaf til Apotheke, samt

at en Jernseng til Brug ved Forbinding m. m. saavel som andre til Sygelukafet nødvendige Requisiteer reglementeres for Flaadens Skibe.

Allerh. anordnet, at Fregatten Tordenskjold udgaaer 17 .
af Flaadens Tal.

Capitain H. J. V. Rambusch beordret at fratræde 20 .
Tjeneste hos Chefen for Orlogsværftet ved de Hvervingen vedkommende Forretninger og at tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Minist. bestemt, at Pandserbatterierne Lindormen og Rolf Krake sættes under Udførelsen af de befalede Forandringer ved samme, eventuelt indtil midt i Marts, udenfor Oplægnings-Regulativets Kategori 1. . .

1872.

20 Febr.

Minist. bestemt, at der fra 1ste Juli d. A. at regne skal forfremmes ved Kjøbenhavns Lodseri 2 Extralodser til Reserverlodser og ved Dragør Lodseri ligeledes 2 Extralodser til Reserverlodser, saaledes at Classeforholdet ved disse Lodserier fra samme Tid foreløbig bliver:

ved Kjøbenhavns Lodseri:

7 Fastlodser, 9 Reserverlodser, 6 Extralodser;

ved Dragør Lodseri:

15 Fastlodser, 15 Reserverlodser, 10 Extralodser.

I Anledning af Brochuren »Flaade og Hær, ikke: Hær og Flaade, af —j—«.

Af r.

Vi Danske ere en søfarende Nation, det glemme vi ikke selv at rose os af ved høitidelige Leiligheder, i løs som i bunden Stil, og det høre vi gjerne Udlændinge sige om os; men dog er det kun en aldeles forsvindende Minoritet af det dannede Publicum — vi tænke særlig her paa det, som deeltager i det offentlige Liv —, der har Interesse for Søvæsenet eller Kjendskab dertil. Lad være, at de Fleste have en ubevidst Sympathi for vore kjække Søfolk, at Taaren let kommer i Øiet, hvergang en ny Beretning lyder om de Offre, det ubarmhjertige Hav kræver, at den altid redebønne Gavmildhed villig og gjerne yder Hjælp, naar Opfordring stilles i det enkelte Tilfælde, dog udover disse Grændser naaer Interessen ikke. Vil man have et Beviis for Rigtigheden af denne Paastand, saa betragte man det eneste Bidrag af **1000 Rd.**, som Staten aarlig, og i den sidste Tid endda kun efter megen Kamp, yder til »Søfartens Fremme«, og sammenligne det med de anseelige Summer, der samtidig voteres til Agerdyrkningens Fremme, Landbohøiskole, skjøne Kunster osv. osv.

Men, er Interessen for og Kjendskaben til Søvæsenet i Almindelighed saa ringe, hvad skal man da sige om Publicums Stilling til Marinen? ja, der seer det endnu værre ud. Den militaire Side af Søvæsenet er endnu

mere uforstaaet end den civile, hvad jo ligger i Sagens Natur, — og som »tærende Stand« er Marinen desuden selvskreven til at betragtes med Mistillid. Publicum har ikke glemt Fædrenes Bedrifter paa de »Danskens Vei til Roes og Magt«, en ubestemt Følelse, der vel mest er vakt ved Udlandets hædrende Omtale, siger det, at den nuværende Slægt ikke er vanartet, og dog, lige i det Øieblik, da den kunstige Muur imellem det og Marinen vakler og skal til at falde for at give Plads for det inderlige Forhold, der bør bestaae mellem Landets Indvaanere og dettes Forsvarere, og som disse i fuldt Maal fortjene, — i dette Øieblik gribes det af denne forunderlige Hang til Kritik, af denne fortvivlede Mistillid til det Nationales Værd, der er et saa fremtrædende Træk i Nationens Charakter og — man forklare det Vidunder — trives ved Siden af de ædleste Egenskaber. Det Hjerte, der nys aabnede sig, lukkes atter, og Forholdet bliver paany det, at Publicum betragter sig som en Hovmester, der ved enhver nok saa lille Begivenhed, ved hvert Uheld, hver en Feiltagelse absolut vil have sin Myndling — Marinen — til at tilstaae sin Uforstand, Udygtighed, Uvidenhed; thi, hvad der saa skeer, maa der bestemt ligge »something rotten« til Grund derfor.

Kjendskabet er saa saare ringe til Søværnen og særlig til Flaadens Anliggender; men det udelukker paa ingen Maade de strenge Domme, ja, man kunde maaskee sige, at det netop fremkalder disse Domme. Man paa-tager sig en Dommermine, dømmer efter Lovens Analogi, d. v. s. man overfører sine Begreber om Forholdene i en eller anden Stilling paa Marinen saaledes, at det bliver »fornuftigt« og »rimeligt«, og fremfor Alt taaler man ingen Indsigelser. »Dommen er sagt af«, som Nille siger til Jeppe.

Hvis er Feilen? Vi tør ikke sige Marinen fri for ethvert Ansvar. Den har forsømt i Tide at gjøre Publicum dets Uretfærdighed tydelig, inden Kløften endnu

blev for stor, til at den udstrakte Arm og Haand kunde naaes fra den anden Side; den har paa en Tid, da Bladene bleve almægtige og saa at sige ene formaaede at trænge igjennem, idet de tilegnede sig Administrationens gamle Devise: »vi alene vide«, manglet Talent til at benytte dette Middel til at forstaaes; den har viist et kun altfor skrøbeligt Sammenhold og fundet sig altfor stiltiende i, at dens Interesser forsømtes af Regjering og Rigsdag; men Hovedskylden troe vi ligger i hiin omtalte Særegenhed i Nationens Charakter, hvortil der paa en ingenlunde heldig Maade kommer den gængse Tilbøielighed hos Mængden til at tale, skrive og dømme om Alt, ligegyldig om den forstaaer sig derpaa eller ei.

Saaledes er, troe vi, Forholdet fra Publicums Side i Almindelighed, og denne Mangel paa Forstaaelse gjør Officererne ængstelige for Ansvar, berøver dem den Selvtillid og Koldblodighed, der overvinder Vanskeligheder og Farer og i værste Tilfælde formindsker Ulykken. Hvad den frie Luft er for Planterne, Bifaldet for Kunstneren, det er Tilliden for Krigeren: uden Troen paa en velvillig Dom vil han langt hellere sætte sit eget Liv paa Spil, end han vil vove den ringeste Indsats i det farlige Lykkespil, der bærer det afskrækkende Navn: Ansvar! Kun Troen paa en velvillig Dom kan bære et dristigt Foretagende.

Vi ere dog ikke hermed færdige med Forholdet mellem Publicum og Marinen. Ved Siden af det ovenfor nævnte »moralske« bestaaer der et »physisk« Forhold, nærmest repræsenteret gjennem Rigsdagens aarlige Bevillinger til Materiel og Personel. Den Behandling, Marinen undergaaer i Rigsdagen, svarer omtrent til den, der, efter hvad vi nys have udtalt, bliver den tildeel fra Publicums Side, om end Motiverne ere andre og til en vis Grad mere antagelige.

I den almindelige Bevidsthed stilles der visse Krav til Marinen med Hensyn til Landets Forsvar, og, eftersom

disse Krav opfattes af Regjeringen, fremkommer der paa de aarlige Finantslove Begjeringer til Anskaffelse af Materiel, ligesom man fra Tid til anden ved Organisationslove søger at give Personellet den Form og Udvikling, der bedst svarer til Formaålet. Men hvorledes gaaer det nu til ved disse Bevillinger? Folkethinget, der jo i Bevillingssager har en langt større Indflydelse end Landstinget, er væsentlig gennemtrængt af den Anskuelse, at et Forsvar er umuligt, og at det derfor gjælder om at slippe fra Militairbudgetterne saa billigt som muligt, og efter uendelig lange Forhandlinger, hvorunder det mest Mulige er blevet Ministeren »afpruttet«, og hans Hænder bundne, indtil der ikke bliver Spor af fri Villie tilbage, vedtages Ordningen efter gammel Maalestok saaledes, at Armeens Budget omtrentlig forholder sig til Marinens som 5 til 2. De allerfærreste af Folkethingsmændene ere istand til at danne sig en selvstændig Mening, og Majoriteten følger ikke de Mænd, det være i Regjeringen eller i Rigsdagen selv, der have en begrundet Anskuelse og erklære sig villige til at bære Ansvar for deres Anskuelse; nei, den stemmer med »Partiet« og trøster sig med, at, saalænge Fagministeren kan modtage Loven, kan den sagtens skrive den.

Under disse Omstændigheder er det just ikke nogen taknemmelig Rolle at prøve paa at oplyse Publicum, baade det store og Rigsdagen, og de enkelte Sagkyndige, der offere Tid og Kræfter herpaa, tale kun altfor ofte for døve Øren, hvorpaa vi for Marinens Vedkommende nylig havde et slaaende Exempel i Forhandlingerne i Folkethinget i Anledning af Landstingets Revisionsbetænkning om Orlogsværftets Nedlæggelse, hvor som bekjendt de vrangeste Anskuelser bredte sig i Høisædet. Vanskelighederne ved at deeltage i Discussionen forøges for de Sagkyndige, der ikke ere Medlemmer af Rigsdagen, endmere derved, at de paalidelige Detailkundskaber til Forholdene i Hjemmet og i Udlandet sjældent staae til

deres Raadighed, hvilket har til Følge, at de nu og da ikke kunne undgaae at give sig Blottelse, ligesom paa den anden Side den Færdighed som Skribent, der fordres for at blive læst og forstaaet af Publicum, ikke let erhverves under de mangehaande forskjelligartede Krav, som stilles til de Sagkyndige, hvorved vi i dette Tilfælde nærmest tænke os de farende Officerer. —

Efter det her Fremførte ligger det nær, at vi med Glæde og Tak modtage ethvert Forsøg, der fra Marinens Side gjøres paa at lede Stemningen, og særlig Rigsdagen, i den rigtige Retning ved den forestaaende Revision af Loven om Hærens og Søværnets Ordning, thi et saadant Forsøg har i vore Øine ene sit Udspring i virkelig Fædrelandskjærlighed. Vi vente os som sagt ikke noget stort Udbytte af selv en noksaa livlig Deeltagelse i Discussionen fra Marinens Side, men Et kan dog reddes — og til dette Ene have vi allerede i nogen Tid været henviste — det nemlig, at, naar engang den Ulykke er skeet, som vi stræbe efter at besværges, det da kan siges om Marinen: dens er Feilen ikke, den advarede i Tide, den raadede indtrængende til at træffe kraftige Forholdsregler til ikke at lulle den offentlige Bevidsthed i Søvn ved sød men usand Tale om, at vi eiede et virkeligt Værn; den skyede hverken Møie eller Utak for at tale den gode Sag.

Forfatteren til den Brochure, som har fremkaldt disse Betragtninger, er gaaet systematisk frem i sin Undersøgelse af Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade vi bedst kunne indrette vort Forsvar. Han har kastet Blikket om mod Nord og mod Syd, mod Øst og mod Vest, og er kommen til den Anskuelse, som alle Uheldede iøvrigt for Tiden dele med ham, at vi under en Krig med eller rettere Overrumpling af vor sydlige Nabo, der indtil videre maa betragtes som vor eneste Fjende, vor Arvefjende, ville komme til at staae fuldstændig isolerede. I god Conseqvents hermed indskrænker han vor Rolle

til i saa Fald at optræde defensivt, hvorved vi dog formene, den Indskrækning bør gøres, at den defensive Holdning ikke udelukker offensive Stød med Flaaden, forsaavidt Leilighed dertil frembyder sig: saadanne Angreb yde undertiden det bedste Forsvar. Vi dele ogsaa hans Opfattelse af, at det vil blive Flaaden og Hovedstaden, der ville komme til at afgjøre Spørgsmaalet om vor Tilværelse, medens Armeens Rolle udelukkende vil bestaae i at forsvare Sjælland mod en Landgang, og vi kunne tiltræde en stor Deel, af hvad han anfører med Hensyn til Forsvaret mod en saadan Landgang; Fremstillingen af Landgangen og den Kamp, som derved vil blive leveret, er rig paa klare, sande Tanker og forekommer os at høre til det mest Vellykkede af hele Bogen. Saaledes ere de tre forskjellige Stadier, Fjenden maa tilbagelægge, inden Forsvaret kan siges at være brudt, ypperlig skildrede; men mon Forfatteren vurderer høit nok den Omstændighed, som han iøvrigt omtaler, at der, hvor de stedlige Forhold begunstige en Landgang — og til disse Puncter vil Fjenden selvfølgelig holde sig — der gjælde ikke de opstillede Afstande af een Miil for den ydre Flaade og en halv Miil for den indre? vi troe ikke, »at man i Almindelighed vil være Herre over, at de (Afstandene) ikke blive mindre«. Ideen med at lade de til det locale Forsvar hørende Skibe seile langs Kysten, paa Signalafstand fra hverandre, ansee vi heller ikke for praktisk; de maae ligge paa deres Stationer, klare til Afgang, og kun undtagelsesviis gaae ud, nemlig naar den fjendtlige Styrke har passeret Stationen.

Vi skulle ikke her gaae ind paa Detailler; men det maa dog være os tilladt at berøre et enkelt Punct, der særlig egner sig til Overveielse. Vi mene Skibenes Forsyning med Dampfartøier og Fartøiernes Armering med lette Kanoner af tilstrækkelig Kaliber til at virke mod Transportbaade og større ubeskyttede Masser. Marinen har virkelig »været for beskeden« i sin Forlangen

af Dampfartøier — Beskedenheden burde maaskee betegnes med et andet Navn — og der vil Intet være til Hinder for at medgive vore større Taarnskibe som »Gorm« og »Lindormen« 2 saadanne, anbragte under Jollebomme; det er Noget, man godt kjender i Udlandet, og som vore Teknikere ere fuldkommen inde i. Med Hensyn til Artilleriet, da eier f. Ex. den franske Marine et ypperligt Fartøisartilleri i en lille 4-pundig Metallriffelkanon, der udskyder en aflang Granat paa 8 Pd. (iberegnet Sprængladning) med 0.^K 300 Ladning; Kanonen veier selv c. 102^K. = 204 Pd. og fordrer til Betjening iland 6 Mand; 2 Mand bære den med stor Lethed ned i en Baad og iland; indtil noget Bedre opfindes og har bestaaet Prøven i Praxis, er dette et Vaaben, der særlig egner sig for os.

Vi have fulgt Forfatteren saa langt i stadig Overeensstemmelse, ja, det er sandt, vi maae ikke glemme at takke ham for hans smukke Fremstilling af Marinens Virksomhed i de to sidste Krige, en Virksomhed, for hvilken Publicum desværre endnu ikke har faaet Øiet op; men vi skilles aldeles i Besvarelsen af det næste Spørgsmaal, det om Forsvarets Organisation. Vi kunne paa ingen Maade dele Forfatterens Anskuelser med Hensyn til Armeens Ordning, og vi skulle vel vogte os for at synde mod det Samme, som vi altid have bebreidet Armeen. Vi Sø-officerer, der, for at Landet kan spare en Ministergage paa 6000 Rd.*), maae finde os i at gaae sammen med Armeen paa samme Maade som — man tilgive os det lidt trivielle Billede — Piltis (i »De to Baronesser«) gik paa Loftet sammen med Claus (Claus aad nemlig Piltis), vi, som stadig maae leve i Frygt for det Farlige i det Princip, i Spidsen for Administrationen at have en Minister, der maae antages at gjøre Vold paa sin Udvikling og de paa denne grundede Anskuelser for at

*) Meget nær, hvad Folkethingssalens sidste Decorationsforandring beløb sig til.

skifte lige mellem det Værn, han er opfødt i, og det, for hvilket Interessen kun kan vækkes ved hans Stilling; vi, hvis eneste fagkyndige Værnething er en maritim Directeur, som kun kan gjøre sin Indflydelse gjældende igjennem Ministeren, vi kunne mindst af Alle ville paatvinge Armeen vor Opfattelse af den bedste Maade at organisere den paa, ligesaa lidt som vi nogensinde ville gjøre Fordring paa at commandere Afdelinger af Hæren. Vi have hørt Sagkyndige sige, at den nuværende Armeestyrke paa 30,000 Mand kun er til paa Papiret, at den aldrig med de Midler, der nu tilstaaes Hæren, vil kunne blive effectiv, særlig ikke mod en Fjende, der pludselig som Lynet falder over os, og vi kunne ikke andet end ønske, at Landet snarest, mulig maa blive befriet for en Ordning, der kun er til paa Papiret; men selv at have nogen alvorlig Anskuelse om det Feile, eller hvorledes det Feile skal rettes, det ligger langt udenfor vor Horizont. Vi komme stundom til at trække paa Smilebaandet ad Yttringer om, at den commanderende General ogsaa skal lede Flaadens Operationer, at det ikke er sværere at manøvrere med det flydende Artilleri end med Feltartilleriet, og lignende naive Anskuelser; men netop disse Phantasier bringe os til at være paa vor Post mod de samme Udskeielser fra vor Side.

De Resultater, den ærede Forfatter kommer til i sin Undersøgelse af Spørgsmaalet om Hærens Organisation, ere virkelig ogsaa vel flotte. Hvad skal man f. Ex. sige om en Yttring som den (Side 46): Til Cavalleri, Forpleiningscorps og andre mindre tilsammen, anslaae vi med et rundt Tal c. 2000 Mand«. Mon Forfatteren har overveiet den rigtig? — Benyttelsen af Skytteforeningerne til dermed at supplere Infanteriet, »saavidt mulig uden Tvang«, forekommer os at være en Offren til den moderne Moloch, som vi dog troede nedstyrtet siden Krigen 1870, idetmindste hos alle Militaire, tilsøes som tillands. Vi kunde fristes til at ønske, at en eller

anden Competent vilde tage sig af hele dette Capitel om Hær-Organisationen og behandle det efter Fortjeneste: saadanne Steder som f. Ex. den sidste Passus Side 47, om hvad Officererne helst ville befale over, bør ikke have Lov at staae uanfegtede.

Forfatteren betoner stærkt Nødvendigheden af at befæste Kjøbenhavn mod Landsiden og oprette Kystbefæstninger rundt omkring paa Sjælland, hvor der kan være Tale om at afslaae et Landgangsforsøg, og vi tiltræde i det Væsentlige disse Anskuelser. Det har altid været os en Gaade, hvorledes man tænkte sig Storebelt forsvaret mod en fjendtlig Flaade, naar vore egne Skibe ikke eiede et eneste Tilflugtssted, men maatte tye til Sverrig eller Norge for at fylde Kul eller skaffe sig de fornødne Forsyninger. Vi skulle ikke fremhæve dette yderligere, da vi troe at vide, at »rette Vedkommende« nu tage sig af Sagen, og der — forudsat Repræsentationens Samtykke — er Udsigt til en heldig Løsning i en ikke altfor fjern Fremtid. Med Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden seer det desværre ikke saa godt ud, og vi tvivle paa, at det sandsynligviis til næste Rigsdagssamling forstærkede Venstre vil indlade sig paa at bringe noget patriotisk Offer i den Henseende. Vi maae, som Svend Dufva, »haabe paa en bedre Tid« — naar blot Krigen ikke bryder ud ligesaa hurtig som i Digtet!

Vi komme nu til det sidste Capitel, om Søværnet, og kunne fatte os derom i Korthed; her dele vi i alt Væsentligt den ærede Forfatters Mening. Naar Nationen bestemt fastholder, at den, for at bevare vor Uafhængighed, indtil lysere Dage oprinde, og vi af vor frie Villie kunne slutte os til en eller anden Magt, er villig til at bære det dermed forbundne Offer af Penge og Mandskab, og Repræsentationen dernæst har fastsat dette Offers Maximum i Penge, bliver det at afgjøre, i hvilket Forhold de to militaire Budgetter skulle dele de voterede Summer. For Enhver, der har fulgt Forfatterens Udvikling og

uhildet vil betragte Situationen, tvivle vi ikke om, at Resultatet bliver, at Hovedvægten bør lægges paa Marinen saaledes, at, hvis Summen af de nuværende Budgetter virkelig svarer til, hvad Landet kan afsee til Flaade og Hær*), saa maa Fordelingen blive anderledes end hidindtil. En Nybygningsconto af 2 Millioner forekommer ogsaa os at være tilstrækkelig til at skabe et tidssvarende Materiel, da vor Opgave og de stedlige Forhold tillade os at anvende mindre Skibe end Fjenden. Glatton-Typen have vi Intet imod uden forsaavidt, at vi ikke kunne opgive at lægge Vægten paa Hastigheden saavel i disse Skibe som i Forpostskibene. Saalænge Fjenden anvender Pandser, troe vi det farligt heelt at opgive dette, men vi ønske at indskrænke dets Anvendelse saaledes, at man paa de vigtigste Steder kan anvende de store Tykkelser.

De andre Øiemed, hvortil Forfatteren med Rette kræver forøgede Midler, sluge ikke saa anseelige Summer, men ere derfor ikke mindre betydningsfulde. Personellet maa forøges og have mere Øvelse, saaledes at Ansvarer ikke forholdes Officererne, indtil de ere blevne for gamle til ret at bære det; vi kunne hertil føie, at hele Officerscorpset maa stilles bedre i pecuniar Henseende, om man ikke skal see de bedste Kræfter søge andensteds hen; det er — for at nævne et Exempel — dog virkelig i høi Grad tragi-komisk, at der i Henseende til Indtægter gaaer to Secondlieutenanter paa een dygtig Muursvend, og at Ligestillethed med Muursvende først naaes af Premierlieutenanter med c. 10 Aars Anciennet. — Marinen bør have en selvstændig Torpedoafdeling, der har sit meste Materiel og noget Personel fordeelt paa forskjellige Steder af Sjællands Kyster, hovedsagelig ved Jernbanernes Endepuncter, mod Vest og Syd, at ikke Fjenden skal forefinde Torpedoerne i Kjøbenhavn efter endt Felttog.

*) Vi tvivle ikke om, at man kan naae at offere mere, men dette Mere ønske vi anvendt til Befæstningsværker.

Der er endnu et Punct at erobre, som Forfatteren kun let berører, men som vi troe af allerstørste Vigtighed, ja uden hvilket al øvrig Umage vil være spildt — det er Spørgsmaalet om, hvem der skal styre Marinen.

I de to sidste Decennier har Rigsdagen og Statsrevisionen anvendt al deres Snille (og det er ikke ringel) paa lidt efter lidt at undergrave Administrationens Stilling, og disse to Statsmagter arbeide trofast videre paa at reducere Ministerierne til at blive som et af Postvæsenets »Brevsamlingssteder» eller, naar det kommer høit, »en regnskabsførende Expedition af 4de Classe«. Denne Concentreren af den udøveede Magt hos Bevillingsmagten er aldeles uforsvarlig og stik imod alt constitutionelt Begreb. Man har indført ansvarlige Ministre for at have Nogen at holde sig til, og saa berøver man sig Evnen og Retten til at gjøre Ansvar gjældende selv i en af de vigtigste Bestyrelsesgrene ved at binde Ministerens Hænder paa enhver mulig Maade. Vi forstaae det Fristende for Statsrevisionen i at sidde luunt bag en Pult og regjere Land og Rige, idet dens begavede Medlemmer i Bevidstheden om Magten lade haant om det ydre Tegn, det forfængelige Purpur, og vi troe, at man i vort lille Land vanskelig vil kunne finde Mænd, der besidde saamegen Selvfornegtelse, at de frivillig give Afkald paa den Magt, der allerede har en Slags Tradition for sig; men i Guds Navn, er der da Ingen i Rigsdagen eller i Pressen, der vil paatage sig at gjen-erhverve den tabte Thorshammer. Administrationen hertillands hverken tør eller kan — den er fuldstændig beseiret.

Et og Andet om Personellets Uddannelse.

(Af O. I.)

»Gardons nous surtout d'une marine sans marins!» lød det fra Admiral Lalandes Læber, dengang Frankrigs Flaade for en Menneskealder tilbage, som gjenfødt efter en lang Dvale, gjennem denne sjeldne Personligheds uforlignelige Egenskaber som Sømand og commanderende Admiral blev udviklet til en saadan Grad af Fuldkommenhed, at den endog opvakte de engelske Søofficerers Beundring, blandet med deres Skinsyge over at maatte erkjende, at den langvarige Fred havde sløvet den engelske Marines Sømandsaand, paa samme Tid som ethvert Skib under Lalandes Commando var et Mønster paa et Krigsskib. De samme Ord staae nu som Motto paa Titelbladet af en lille Piece, Admiral Bouët-Willaumez udgav kort før sin Død; det er hans Testament til den franske Marine efter den sørgeligste af alle Krige, og, udtalte paa Tider, der betegne saa forskjellige Epocher i Marinens Historie, ville disse Ord i og for sig dog indeholde een af Grundbetingelserne for en frisk og fyldig Marine, og de ville aldrig tabe i Sandhed, saalænge Søen ikke er udtørret, og saalænge Vinden farer hen over Havene.

Vi bruge ovennævnte Motto til Indledning for følgende Betragtninger, da vi troe, der hos os er en ikke ringe Tendents tilstede til ikke at stille Betydningen af

Personnellets Udvikling i slet og ret og, som nogle kalde det, forældet Sømandsretning høit nok. For at bestride, at denne Tendents ikke allerede vaktet ved Skrueskibenes Indførelse og fik en ny og kraftig Næring ved Monitorer og Taarnskibes Opkomst, maatte man være blind for Stemninger og Tilstande saavel hos os selv som hos mangelen en Nation, der anseer en Flaade for et uundværligt Led i Forsvarets Kjæde. Men det forekommer os ogsaa at være Blindhed ikke at indrømme, at disse Stemninger og Tilstande saa langt fra at virke heldbringende paa Personnellets Udvikling ligefrem kunne bidrage til at gjøre dette mindre skikket, end ønskeligt er, til at møde de Krav, som Søen altid vil stille til de Mænd, der skulle færdes paa den.

Faa Lande ere saa heldigt stillede som vort eget lille Land med Hensyn til Evnen til at kunne danne paalidelige Søfolk. Det er ikke blot Nationalkarakteren, der er saa fortrinligt skikket til med Seighed og Udholdenhed at forsvare enhver fast Position, som et Skib altid er, men det er ogsaa vor Skibsfart, vort Fiskeri, og, hvad aldrig maa glemmes, hele vor Tradition, som i Forening altid bør kunne stille den danske Flaade med Hensyn til Personnellet paa et smukt Standpunct. Vi ville ikke opholde os herved — det er, trods vor Lidenhed, indrømmet Verden over. Kommer hertil en for enhver Flaades Personal særdeles heldig Omstændighed, at vi ikke ere tvungne til at holde sløvende faste Stationer i fremmede Verdensdele, men kunne sende omtrent enhver Orlogsmænd, der gaaer tilsøes, ud med det gavnlige Maal for Øie at lade Alt vige for Besætningernes Øvelse paa en frisk og fyldig Maade, saa er det klart, at vi arbeide under gunstige Forhold. Hvormeget vilde ikke see anderledes ud i de større Mariner, om en overveiende Deel af de betydelige Pengesummer, der gaae med til at holde talrige Skibe i ofte sløvende Coloni- og Politjeneste, kunde anvendes til Øvelsesskibe? Der er Forholdet

omvendt af, hvad det er hos os; Øvelsesskibenes Antal udgjør i disse Mariner en forsvindende Deel af de udsendte Skibe, trods fremmede Marinebestyrelsens Udtalelser til de respective Folkerepræsentationer om, at dette Forhold er sædvanligt ligeoverfor Personellet — men Pengene, Pengene! Man kunde samle Ytringer i Sneseviis om, at politiske Nødvendigheder som: »the Channel fleet», »l'escadre d'évolution» og Stationsskibene i talrige Tilfælde, og ikke mindst paa Grund af Dampen, snarere virke sløvende end styrkende paa Officerernes og Folkenes Uddannelse, at Øvelsesskibe ere det fyldigste Middel for denne, og der er baade i Frankrig og England en stærk Bestræbelse i Retning af at erstatte Stationsskibene ved Krydsere, der fare fra Havn til Havn, og som ved deres Allestedsnærværelse holde Besætningerne i Aande.

Danmarks Standpunct er saaledes i den omhandlede Retning heldigt nok, og det vilde være ubilligt Andet end at indrømme, at Folkerepræsentationen har opfattet Vigtigheden af Personellets Øvelse paa en værdig Maade, skjøndt man naturligvis paa den anden Side maa indrømme, at det vilde være heldigst, om Øvelsescontoen hvert tredie, fjerde Aar kunde forøges med en forholdsviis ringe Sum til Øvelser, der gik i en mere speciel Retning end den, som de almindelige aarlige Udrustninger kunne fyldestgjøre. Officerer, Underofficerer og Menige maae først og fremmest være Søfolk, og det kunne de kun blive gennem Uddannelse i vore ældre søgaaende Skibe. Har man med Folk at gjøre, der ere hjemme paa Søen, blive de mere specielle Krav let tilfredsstillede, men, troer man, at den danske Orlogssømand, til hvilken Classe han saa hører, kan nøies med en Art amphibisk Uddannelse, fordi vi nu engang have faaet tre Taarnskibe, og fordi der gives Mænd, der omtale vore nærmeste Farvande, saa man næsten skulde antage, at Danmark ligger i en Andepark, saa har man Uret og løber Fare for at begaae Feil, der ikke ere lette at gjøre gode igjen,

thi dygtige Søfolk ere en dyr Vare, der hverken kan skaffes tilveie paa eet eller to Aar.

Vi have sagt, at et brugbart Personel opdrages bedst i vore ældre søgaaende Skibe, og at Uddannelsen først og fremmest maa gaae ud paa at uddanne Søfolk, og vi skulde aldrig have opholdt os herved, hvis det ikke var vor inderlige Overbeviisning, at der ved at arbeides hen i en anden Retning kan gjøres Marinen mere Skade end Gavn. Og der arbeides hen i denne anden Retning, naar Øvelsescontoen hvert andet Aar anvendes til Pandserescadrer. Vi have en stærk Tvivl om Escadreøvelser overhovedet have samme Betydning for os som for større Mariner, isærdeleshed naar man betragter, hvorledes der er vendt op og ned paa Alt, hvad der hedder Søtaktik. Hvor man end søger, finder man vanskeligt noget Holdepunct. De engelske Søofficerer ere noget conservative; i Rusland manøvrerer Admiral Boutakof i sine Cirkelbuer og holder de bekjendte Turneringer; i Frankrig har man flere Exempler paa, at en Admiral blot skal have sit Flag vaiende længe nok, saa kommer han med noget Nyt, og i Amerika koster Taktiken ikke meget Hovedbrud. Følger man blot lidt med den fremmede maritime Literatur, troe vi, at man fornuftigviis maa komme til den Anskuelse, at den danske Marine neppe er kaldet til at give Søtaktiken et Stød fremad; det ligger Noget udenfor vort Omraade, og, naar man saa ovenikjøbet gjør sig bekjendt med de ikke ubetydelige Forarbejder med Hensyn til Skibenes Dreieevne ved forskjellig Fart og forskjellig Rorvinkel, Forarbejder, der virkelig ikke kunne undværes, naar man ikke skal spille Tid med at famle sig frem, saa kommer man let paa den Tanke, at vi faae grumme lidt Udbytte af saadanne Øvelser foretagne i Ny og Næ et Par Maaneders Tid med ueensartede Skibe.

At ethvert Skib har godt af at være urder skrap Escadrecommando, er klart, da der derved kan komme

en meget ønskelig Eensartethed i Tjenesten og et ypperligt Snit og Tridt i det Hele, men Monitor-Snit og Tridt er der ikke megen Stads ved, — det er ikke Alt Guld, der glimrer — da netop den Gavn, vi hertillands hovedsagelig skulde have af at ligge i Escadre, den store Gavn, der ligger i, at hver Mand i Skibet ligefra Chefen ned til Smedesvendene og Drengene blive grebne af Kappelyst, ikke kan fravristes Monitorerne. Denne Kappelyst, der gjør de haardeste Arbeider lette for hver Mand indenborde, og som indgyder Besætningen en smuk Samdrægtighedsfølelse, opnaaes bedst gennem Skibe med Reisinger, thi de utallige Øvelser, som disse give Anledning til, Øvelser, der uddanne hver Mands Øie, Mod og Tillid til sig selv, aflokke selv i enkelt Skib, endog de af vore herlige, lærvillige og godmodige Folk, der aldrig have været tilsøes, en høi Grad af Interesse og knytter dem paa en mærkelig hurtig Maade til den Stand, det skal være dem en Stolthed at tilhøre. Denne Interesse for Standen, som det gjælder at faae indpodet Landet over, bibringes bedst gennem Togter med vore ældre Skibe, og Sagen er den, at de Folk, baade Officerer og Menige, der kunne gjøre deres Pligt i den Slags Skibe, ikke ville svigte i Taarnskibe, hvorimod det Omvendte ikke kan siges at være Tilfældet. Vel have vi nu engang tre Taarnskibe, men de kunne sandelig blive Gjenstand for en overdreven Omhu; Kjøbenhavnerne og Skovshovederne maae kunne klare dem alene; det Par Taarnbesætningers Uddannelse har ikke store Vanskeligheder, og vi skulle tage meget feil, om der ikke er idetmindste en stor Deel Officerer, der mene, at Øvelsen med disse Skibe ogsaa kan drives for vidt paa langt vigtigere Formaaals Bekostning. Skal der udrustes Escadrer, saa ere Corvetter, naar der ikke er Raad til Fregatter, de bedste Skibe; de øve Officerer, Underofficerer og Folk ganske anderledes, end de kunne øves i Skibe uden Seilkraft; Dampøvelser kunne ligesaa godt foretages med dem som med nogen

Monitor, og hvad Kjendskabet til Farvandene angaaer, kan der ikke være to Meninger om, at dette fyldestgjøres nok saa godt ved at seile som ved at dampe; man har det jo i sin Magt at dampe, naar det i enkelte Tilfælde skulde ansees for ønskeligt, og, naar Skibene i nogen Tid have opholdt sig i vore Farvande, kunne de gaae i rum Sø paa de saa særdeles gavnlige Krydstogter — først i Søen rystes Besætningerne sammen.

Vi have endnu kun bevæget os paa Overfladen og holdt os til det foreliggende Emne i Almindelighed, men skulle nu, stolende paa vore Læseseres Velvillie, see lidt dybere i Sagen, uden derfor at blive trættende. Siden 1868 er den større Deel af Udrustningscontoen anvendt paa følgende Maade:

1869, en Pandserfregat, derefter en Træfregat.

1870, Pandserescadre (to Fregatter og »Lindormen«).

1871, en Træfregat paa to Togter.

1872, Pandserescadre af Taarnskibe o. s. v.

Pandserescadren i 1870 havde som bekjendt Intet med Krigen mellem Frankrig og Tydskland at gjøre, da det Aaret iforveien var bestemt at sende den ud. Det forekommer os altsaa ikke usandsynligt, at der idetmindste for nærværende Tid maa være en Tendents tilstede til hvert andet Aar eller saa at bruge den langt overveiende Deel af Øvelsescontoen til Pandserescadrer, og det er denne Tendents, vi ansee for mindre heldig paa Grund af, at Folkene, der kun kaldes ind een Gang, derved blive holdte for kort inde, og at Besætningerne paa den Maade modtage en Uddannelse, der ikke gjør dem skikkede til at opfylde deres Pligter som Søfolk. Vore Pandser- og Taarnskibe ere kun Exerceerhuse, hvor Øvelserne udgjøre en Fortsættelse af to Maaneders Exercice iland fra Morgen til Aften. Paa Pandserescadren i 1870 var der mangen en ung Officeer, der havde baade Evne og Villie til at lære Noget, men Øvelserne kunde kun frembyde altfor

Lidet, der kunde fængsle den almindelige Interesse; det var Exercice fra Morgen til Aften; Evolutionerne med de ueensartede Skibe kastede ikke videre Meget af sig, og Sømandskab kunde der heller ikke læres videre af ifølge Skibenes Charakter og saadanne Togters Beskaffenhed. Ligge og holde det gaaende mellem den danske og svenske Hammer er i og for sig ikke videre belærende, og, naar en »Lindorm« er med, er det fuldstændigt nødvendigt at bruge Bornholm som en stor Bølgebryder. Det Slags Togter begynde, naar der i Almanakken staaer: »de lyse Nætter begynde«, og Standeren bliver halet ned, naar »de lyse Nætter ophøre«; det er altfor kort, i for god en Aarstid og under for indskrænkede Forhold. Og Escadren i 1872 vil sikkert heller ikke bidrage til at udvikle Personellet som Søfolk; Skibene ere hvert for sig mildest talt temmelig usødygtige; Officererne, paa enkelte nær, henvises til et Minimum af Activitet, og det Samme er Tilfældet med Underofficererne og Folkene; Kanonerne maa der neppe skydes med, det er for dyrt; Fartøier er der næsten ingen af og slet ingen Reisninger; paa Vagterne er der ikke Andet at bestille end at kaste Aske overbord; ofte maa der fyldes Kul, og, naar Commandoen stryges efter at have vaiet et Par Sommermaaneder, maa Enhver, der veed, hvad Søen kan give af sig, have en Følelse af ikke at have været tilsøes det Aar, medens de uøvede Folk gaae iland med den Tro, at de have været tilsøes. Dog lad det nu være med Officererne og Folkene hvad det vil; thi Officererne*) kunne dog for en

*) Jo mere det gaaer op for de unge Officerer, at Tiderne fordre fortsat Studium, efterat de have forladt Soofficeersskolen, jo nødvendigere bliver ordentlige Sotogter. Der er allerede 6 unge Officerer, der enten studere eller ville studere videre. Ere saadanne Officerer saa uheldige, før de kaste sig over Bogen, at faae to korte Sommertogter i Panderskibe for derefter at offre flere Aar paa Officeerskolen, blive deres Kundskaber let spildte

stor Deel ved Regjeringens Liberalitet hjælpe til at ud-danne sig selv, og hvormeget Folkene saa lide under en saadan Indøvelse, er det for Intet at regne mod de stakkels Underofficerer.

Vi bruge med velberaad Hu Ordet »stakkels«; thi Intet er sørgeligere, Intet knuger mere hele Livet igjennem, Intet er skadeligere for en Samfundsclasser, der ikke dandser paa Roser, og som det er af høieste Vigtighed for Tjenesten at bibringe Corpsaand og Følelsen af eget Værd, end at faae en mangelfuld Uddannelse. Og hvor raske og opvakte saa de unge Mennesker og Drengere ere, der slaae ind paa Underofficeersveien, saa maae de være rene Hexemestre, om de kunne blive Søfolk ved den Opdragelse, der bydes, og at Underofficeererne maae være Sømænd, det vil dog vel Ingen negte, thi Intet hæver ham mere i egne og i hans Over- og Underordnedes Øine.

I Landetaten ville vi troe, at, idetmindste ligeoverfor en større Deel af Soldaterne, vil selv en ung Underofficeer i Fredstid kunne hævde sin Plads, naar han kan sin Exercice, men det er ikke nok ligeoverfor vore bedste Folk: vore ypperlige befarnede Matroser, en Classe Mænd, der er Guld værd. De, der umiddelbart skulle commandere saadanne Folk i et Skib saaledes, at Tjenesten har Gavn af det, maae være Sømænd, og, giver man lidt Agt paa, hvorledes Forholdet stiller sig, saa vil man see, at de rigtig gode Underofficerer, ligegyldigt til hvilket Corps de høre, ere Søfolk, at de sjeldent have Vrøvlerier med nogen Mand, og at de kunne faae Folkene til at gjøre Alt. Om man derimod vikler en Underofficeer, der ikke er Sømænd, om med aldrig saamange Favne gule Bomulds-snore, saa gaaer det ikke.

for Marinen — og det færende Officeerscorps trænger til saadanne Kundskaber — om Øvelsesskibene ikke gennemgaaende sendes mere tilsæes.

Vi troe, det er uhyggeligt Særkjende for og en stor Mangel hos den yngre Underofficeersgeneration, at der findes langt færre Sømænd i den end tidligere, en Anskuelse, man kommer til ved at see hen til de Kjernefolk, der findes blandt Underofficererne af en ældre Skole, og hos disse staaer der i Retning af Sømandsdygtighed ikke nogen videre skarp Grændse mellem Artilleri- og Matros-corpset, thi hvormangen en ældre Artilleriunderofficer fylder ikke netop godt ud i sin Stilling, ved at han er opdraget i Seilskibe, medens man desværre nu kan finde Artilleriunderofficerer, for hvem Exerceerreglementet er Alkoranen, medens deres øvrige Interesser ere saa lidet udviklede, at de ikke bryde sig om, hvor Enderne staae paa Dækket. Og at drøfte Manglerne herved behøves ikke, de føles for ofte og træde for klart frem, ikke mindst for den Deel af Officererne, der komme jævnligst tilsøes, og som ere modne nok til at danne sig en Anskuelse i det foreliggende Tilfælde, da deres tidligste Opdragelse endnu faldt ind under Seilskibsperioden. Hvor ypperligt et Uddannelsesmiddel saa de almindelige Exerceerfregatter, isærdeleshed Vinterfregatterne, ere — et Uddannelsesmiddel, som Gud forbyde, Marinen maa miste for ofte for Pandserescadrers Skyld — saa arbeides der dog selv i disse Skibe under høist uheldige Forhold for Opdragelsen af Underofficeerselever. Tjenesten i disse Skibe maa i det Hele taget siges at stille saa store Krav i andre Retninger, at Drengene ligesom forsvinde, og, skjøndt et gammelt Ordsprog siger: »de gamle Propheter ere døde, og de nye due ikke«, saa tage vi dog ikke et eneste Øieblik i Betænkning at optræde som en af de allermindste nye Propheter og udtale, isærdeleshed naar vore ældre Øvelsesskibe for ofte skulle vige Pladsen for de nyeste Fremtoninger, at der om en halv Snees Aar — maaskee lidt før, maaskee lidt senere — vil høres lydelige Klager lige fra den ældste til den yngste Officeer

over Underofficerernes Mangler netop i den her udpegede Retning. Og til den Tid vil der sikkert være fremkommet mere end eet Memorandum, der tilraader at opdrage Drengene i en slet og ret gammeldags Seilbrig: saaledes bærer man sig ad flere Steder i Udlandet; et saadant Skib passer bedst af alle for den yngre Alder; der kan den fyldigste Bedømmelse af de Unge afgives, og maaskee kan et saadant Skib tillige blive en velkommen Planteskole for endeel Dreng, der ønske at tjene i Handelsmarinen. Som det nu er, vil mangan en Underofficer ikke kunne fare som Letmatros i en Koffardimand, og der er altfor mange, der spille bedre paa Horn end de styre og rebe, uagtet det ikke er et Paradox at sige, at paa Mærseræerne opdrages de Folk, der maae holde for, hvergang det kniber, enten det saa er i en Monitor eller i en Kanonbaad, og, for endnu at nævne noget af det Nyeste, deroppe fra faaer man de paalideligste frivillige Folk til Alt, lige til Torpedobaade!*)

En Grund, hvorfor de af os berørte, for Personellets Uddannelse saa uheldige Skibe sendes tilsøes, ligger selvfølgelig i den Kjendsgjerning, at de ikke paa Værftet kunne gjøres klare til øieblikkelig paakommende Brug, medmindre de have været udrustede tidligere, og for Taarnskibenes Vedkommende har dette isærdeleshed viist sig paatrængende, naar man betragter, hvilke væsentlige Forandringer, det har været en absolut Nødvendighed at udføre i disse Skibe. Personellet kan godt lære de nyeste Skibe at kjende, uden at Øvelsescontourerne til forskjellige Tider behøve at blive

*) For at sikre os mod Misforstaaelse, skjøndt det vel er saa temmelig overflødig, maa det være os tilladt at bemærke, at, naar vi i disse Linier, der omhandle Øvelsesspørgsmaal, slet ikke stille Exercicen frem, saa er det begrundet i, at der i den Retning hos os arbeides paa en fyldestgjørende Maade. Nødvendigheden af saadanne Øvelser er urokkelig rodfæstet, den indsuges med Modermælken.

spiste næsten heelt op, i et Par Sommermaaneder, og skulde det endelig ansees nødvendigt at udruste saadanne Skibe efter saa stor en Maalestok, saa indsee vi ikke rettere, end at der vilde blive gjort Marinen en stor Velgjerning ved at gjøre et Forsøg paa at forestille Folkerepræsentationen Nødvendigheden af, engang imellem at give Extrabevillinger til Øiemed, der ikke kunne siges at virke til Personellets Øvelse paa den Maade, hvortil der er den største, uafviseligste Trang. Øvelsescontoen forstaaes bedst efter Bogstaven; den er til Øvelse og ikke til forskellige Øiemed; beklippes denne Conto paa den ene eller den anden Maade, saa rives Sjælen ud af Legemet, og Marinen staaer Fare for at faae et Naadestød, der ikke let forvindes, om vi saa eiede aldrig saamange Skibe med fodtykt Pandser.

Til Slutning ville vi blot see os lidt om, hvorledes man i fremmede Mariner stiller sig til Øvelsesspørgsmaalet i den her udtalte Retning, og, skjøndt det er en Selvfølge, at, fordi Andre bære sig saadan eller saadan ad, det ikke behøver at være en absolut Nødvendighed for os at gjøre netop det Samme, saa troe vi, at det, vi nu komme til, i alt Fald tangerer nogle af de Anskuelser, vi have fremsat. Naar man interesserer sig for en Sag og har en Overbeviisning, saa er det under alle Omstændigheder tydeligt, at man søger, hvor man troer at finde Noget, og at man gjemmer i sin Erindring, hvad man opsnapper hist og her.

I Tydskland gaaer Marinebestyrelsen, hvis blot det Halve af det, man læser, er sandt, ud paa at danne Søfolk, der er Ingen, som i Tydskland taler om en Uddannelse i »vore« Farvande; men Aanden i de nordtydske Udrustninger baade af Seilskibe og af Skruedampskibe med Seilkraft turde være for bekjendt, til at vi skulle opholde os ved den.

Vi have ligeledes tidligere gjort opmærksom paa den engelske flyvende Escadre, der paa sit forrige Togt sei-

lede 56,000 Quartmile og dampede kun 600! Den Escadre blev oprettet for et Par Aar siden, ikke mindst af den Grund, at Admiralitetet forelagde Parlamentet en ligefrem mærkelig aaben Udtalelse om, hvorledes de engelske Officerer vare gaaede tilbage som Sømænd.

Efter Krigen mellem Frankrig og Tydskland kan Ingen være blind for, hvor Skoen trykkede den franske Marine haardt; Kjendsgjæringer fra den Tid og Udtalelser fra Pluraliteten af de Officerer, der i længere Tid have staaet i fransk Tjeneste, tale i altfor bestemt Retning, til at man ikke skal bide Mærke i en Artikel af 1ste April 1871 i »Revue des deux mondes«, et Tidsskrift, der pleier at have ret dygtige Medarbeidere. Artiklen, som vel de fleste af vore maritime Læsere kjende, hedder: »Les réformes de notre marine militaire«. Forfatteren, en Sø-officeer, stiller Evolutionsescadrenes og Stationsskibenes Mangler klart frem og kommer til det Resultat, at den fyldigste Maade at uddanne de franske Krigsskibsbesætninger paa for Fremtiden vilde være ved: hver Maanedsdag at lade en Skruefregat »seile« Jordan rundt, med ganske kort Ophold ved de større franske Colonier og Marinestationer; for længere Ophold skulde Chefen drages til Ansvar — ikke til Skinansvar — som ogsaa for hver Tønde Kul, han havde brændt udover det forud bestemte Antal. Meningen hermed er ikke til at tage feil af.

Da den amerikanske Admiral Boggs lettede i Sommer fra Yderrheden med sin Escadre, fløi Bovenbramseilene op udenfor Trekoner, et Skuespil »ei blot til Lyst«, der desværre for sjældent opføres af vore egne Skibe.

Vende vi os nu til Sverrig, have vi for os en Artikel, »Om Sveriges sjöförsvar«, der har gjort endeel Opsigt, og fra »Nordisk Tidsskrift« har gjort Vandring over i »Tidsskrift i sjöväsendet«, og Forfatteren, en Sø-officeer, fremhæver paa den klareste Maade, hvorledes »Sømandsduelighed«, den »gammeldags« Sømandsduelig-

hed, hvis Skole han seer i de søgaaende Skibe paa længere Expeditioner, er en Hovedbetingelse for et brugbart Personel, enten dette skal bruges i Skjærgaarden eller i rum Sø. Som man veed, er Flaaden i Sverrig deelt i to Hovedgrupper*): den søgaaende Flaade og Skjærgaardsflaaden, og vor Forfatter siger blandt Andet: »Det er er urimeligt og umuligt at drage en skarp Grændse mellem de Egenskaber, der fordres af Folk, der skulle slaaes, enten det er i rum Sø eller i Skjærgaarden. Der maa Sømandsduelighed til, hvor man saa slaaes, naar det skal gjøres godt. Allerede paa den korte Tid, Sverrigs Flaade har havt Tvedelingen, have Officererne paa Skjærgaardsflaaden indseet, at der fremfor Alt maa Sømandsduelighed til. Ofte frembyder en eneste Reise over Nordsøen til England flere Tilfælde, skikkede til at udvikle de hos Sømanden nødvendige Egenskaber, end en heel Sommers Skjærgaardsøvelser o. s. v., o. s. v.»

Vi indsee ikke rettere, end at der i alt dette og i Forhold, der ikke ere skjulte for Nogen, som kjender den danske Marine, ligger en meget stærk Opfordring til at henvende Tanken paa det af os omhandlede Emne — det staaer paa Dagsordenen, og det ikke alene i Danmark.

En af Hovedgrundene, hvorfor Taarnskibene skulle ud iaar, ligger upaatvivelig i Ønsket om, endelig engang at komme paa det Rene med disse Skibes Egenskaber, og det er sandelig ogsaa paa Tiden. »Lindormen» har nemlig været udrustet 1869 i 1 Maaned og i 1870 i 4½ Maaned; »Gorm» 1871 i 1 Maaned foruden Prøvetouren. Det har ikke manglet paa Commissioner i disse Skibe, og dog er man den Dag idag ikke kommen til noget be-

*) Denne Inddeling ere Mange kjede af.

stemt Resultat, skjøndt man for længe siden kunde være kommen dertil, og det paa den letteste Maade af Verden. Det er ikke nok, eller rettere, det er altformeget, at en Commission er ombord nogle Dage i godt Veir; hvad det hovedsagelig gjælder om, er at bringe de ledende Kræfter paa Holmen til en bestemt Erkjendelse. De Mænd, der have tegnet og bygget Skibene, de Mænd, der installere disse, have aldrig seet »Gorm« eller »Lindormen« rulle — det er aldeles unaturligt — og at man faaer et langt fyldigere Indtryk ved at see med egne Øine end ved at læse selv de bedst affattede Chefs-rapporter, behøver ingen Forklaring. Man kan ikke godt læse sig til Betydningen af Skalkning, Ventilation om Læ, Urolighed o. s. v.; man maa med egne Øine see Skibet rulle i Søen, man maa med egne Lunger indaande Skibsluften for at kunne fælde sin Dom og for at vinde Erfaring nok til at komme til Erkjendelse af, hvad der trænger til Forandring. En eneste Dag er nok dertil. Lad »Gorm« og »Lindormen« blot opholde sig i Sundet, indtil det blæser lidt frisk en Dag og lad da, foruden Officerer, Værftets Teknikere og Mestere gaae ombord og staae Sundet ud et Par Timers Tid, den ene eller den anden Vej, eftersom Vinden er til. De nærmeste Farvande, baade Nord og Syd paa, ere som skabte til at lade et Skib gennemgaae en grundig Rulningsproces ved at søge mere eller mindre Læ af Land. En saadan Dag vilde være godt anvendt, den kunde kun blive til Gavn og Glæde for Marinen.

Efterskrift af Redactionen. Da Tidsskriftet bør kunne afspeile de forskjellige Anskuelser, der gjøre sig gjældende om maritime Forhold, og da Hs. Ex. Marineministeren i Rigsdagen har erklæret ikke at ville paalægge det noget

Baad i denne Retning, skjøndt dets Bestaaen betinges af Ministeriets Tilskud, have vi optaget ovenstaaende Artikel uden Hensyn til, at dens Udtalelser om Escadre-øvelser med Nutidens Kampskibe — hvilke det dog først og fremmest kommer an paa at lære at bruge baade enkeltviis og samlede — staae i bestemt Modstrid med den Opfattelse, som gjentagne Gange har været gjort gjældende af Tidsskriftet selv og dets Udgivere, og uagtet den gaaer i Rette med en Forholdsregel, som har fundet sit sidste Udtryk i den iaar udrustede Pandserescadre. Iøvrigt ville vi sandsynligviis i et senere Hefte faae Leilighed til at udtale os om vort Personels Uddannelse, og vi skulle da imødegaae flere af de af den ærede Forfatter fremsatte Anskuelser.

Den tyske Rigsdags Forhandlinger om Marinebudgettet for 1873.

Den fornylig i den tyske Rigsdag tilendebagte Debat om Marinen faaer en egen Betydning derved, at Regjeringen ved det Memorandum, der ledsagede Finantsforslaget, havde givet Rigsdagen en som det synes velkommen Leilighed til at behandle Flaadeplanen, den saakaldte Grundingsplan, i sin Heelhed. De fremkomne Udtalelser give et saa klart Indblik i de Stemninger, som i denne Henseende gjøre sig gjældende hos vor stadigt voxende Nabo, at vi ikke kunne undslaae os for her at gjengive dem i deres Hovedtræk, uagtet de alt ere bekjendte fra Dagspressen.

Den til Marinen forlangte Bevilling for 1873 andrager 4,551,015 Thaler til ordinaire Udgifter og 4,871,110 Thaler extraordinairt. I den af det i April Maaned nedsatte Marineudvalg afgivne Betænkning eller »Resolution« ankes der over, at man endnu ikke er istand til at faae noget klart Blik paa Flaadens Udvikling, og der foreslaaes derfor, at Marinebudgettet for 1874 skal ledsages af en Plan over de Forandringer, der maa indføres i Grundingsplanen af 1867, at der endvidere nøiagtigt oplyses, hvilken Udvikling Havnene og Skibbyggeriet ville udkræve i de paafølgende fem Aar, hvilken Sum der vil medgaae hertil, og hvorledes denne skal bringes tilveie. Indtil en saadan Plan foreligger, mener Udvalget, at man ikke

bør paabegynde Bygningen af de 2 Pandserfregatter og 3 mindre Panderskibe, som — i Forbindelse med de alt under Bygning værende 6 Panderskibe — ifølge Grundingsplanen skulde tilveiebringes i 1867—77*).

Det af Regjeringen afgivne Memorandum fremhæver, at Gjennemførelsen af Grundingsplanen vil udkræve en Meerudgift af 35½ Mill. Thlr., deels til Kiels og Wilhelms-hafens Fuldførelse og Befæstning, deels til at bringe Flaaden op til de normerede 16 Panderskibe, 20 Corvetter og 8 Avisoer, foruden de Kanonbaade og Øvelses-skibe, som Flaaden alt eier.

I Forhandlingen, der som bemærket især søgte sit Udgangspunct i det omtalte Memorandum, deeltog de Deputerede Harkort, Grev Münster, Micquel, Schmidt fra Stettin, Schleiden fra Altona, Benda og den nye Marineminister General Stosch.

Harkort fremhævede først, at Orlogsmarinen ikke ydede Handelsmarinen tilstrækkelig Beskyttelse, og derefter udtalte Grev Münster, at det fremkomne Memorandum ikke tilfredsstillede de Fordringer om fyldigere Oplysninger, som man havde stillet det foregaaende Aar. Han miskjendte ikke den Aabenhed, hvormed det var udtalt, at Grundingsplanen til sin Gjennemførelse extraordinairt vilde udkræve henved 36 Mill., skjøndt han var overbeviist om, at der mindst vilde medgaae 50 Mill. Han beklagede, at Forbundsraadet og Regjeringen ikke havde den Interesse for Flaaden, som denne af Hensyn til Landets Kyster var berettiget til at fordre. Man be-

*) Under Forhandlinger med Udvalget havde Marineministeren erklæret, at der udover de under Bygning værende store Panderskibe ikke vilde blive bygget andre af lignende Dimensioner, og havde derhos bemærket, at han ikke betragtede den samme Slags Skibe som skikkede baade til Nordsøen og Østersøen, idet man til Østersøen kun burde bygge Skibe, som kunde løbe ind i Danzig og Stettin, og som derfor ikke maatte stikke dybere end 16 Fod.

skyttede kun Landet ved at værne om Havet, thi kunde den er Herre i sit Huus, som er Herre over Adgangen til det, og Tydskland er mægtigt nok til at være Herre i sit eget Huus. Naar man i Jahdebugten havde en Flaade paa 12 til 13 Pandserskibe, var det umuligt for en noksaa stærk Flaade i Længden at holde sig i Nord- eller Østersøen; man kunde ikke tænke sig noget ynkeligere Kystforsvar end det udelukkende ved Torpedoer, hvormed man endnu Intet havde udrettet uden at sprænge de Folk i Luften, som udlagde dem. Man var saa heldig stillet at have en god Udfaldshavn i Østersøen og en endnu bedre i Nordsøen. Han foreslog at stryge Slutningen af Resolutionen, fordi det var for tidligt nu at beskæftige sig med tekniske Spørgsmaal. Med en Extrabevilling paa 50 Mill. og et aarligt Budget paa 6 Mill. meente han, at den Flaade, man behøvede, kunde skaffes tilveie, og for en Nation, hvis finansielle Forfatning kunde siges at være enestaaende, vilde det ikke være noget stort Offer.

Micquel fandt det aldeles nødvendigt at komme ud af den Uklarhed, hvorunder man arbejdede; man maatte holde sig til Planen af 1867, saalænge den ikke var forandret, og det var umuligt at fatte Beslutninger, snart efter det ene System og snart efter det andet. Man var vel bleven oplyst om, at man ikke kunde naae Maalet med de i 1867 anslaaede Midler, men man vidste ikke, om Marineministeren ansaae Planen af 1867 for retlig bestaaende, eller hvilke Forandringer den skulde underkastes. Nationens Ære krævede ubetinget, at man havde en Flaade, som var de smaa omgivende Sømagters overlegen og kunde beskytte Tydskerne overalt, hvor de vare spredte om i Verden. Benegtede man dette, maatte man betragte de paa Flaaden anvendte Penge som spildte og helst som i Forbundsflaadens Tid sætte den under Hammeren. Havde man derimod de samme Anskuelse om Flaadens Betydning som tidligere, maatte

man heller ikke skye de større Udgifter. Var Landets Magt bleven ringere siden 1872? Var dets fluantsielle Evne bleven svækket? Havde Begreberne om Nationalæren forandret sig? Han troede ikke, at Regjeringen vilde bekræfte disse Spørgsmaal. Følgen af Sagernes nuværende Stilling var desuden, at Søofficererne med Mistillid gik Fremtiden imøde.

Marineministeren imødegik Beskyldningerne for Uklarhed ved i Regjeringens Navn at svare, at det forlangte Memorandum kun skulde paavise, hvorledes Grundingsplanen lod sig gennemføre. Han havde i Slutningen af forrige Aar overtaget Marineministeriet, og allerede i Februar maatte Betænkningen, som simpelthen sluttede sig til Flaadeplanen, udarbejdes. Han havde ikke havt tilstrækkelig Sagkundskab til at kunne stille sig den Opgave at udvikle sine egne Anskuelser og var endnu ikke saaledes inde i Forholdene, at han med Bestemthed kunde sige, paa hvilken Maade og ad hvilke Veie Marinen skulde udvikles. Han omfattede det Forbigangne med varm Kjærlighed og havde bygget videre paa det givne Grundlag. Som sin egen Anskuelse udtalte han, at han som Soldat lagde Vægten paa Landhæren og troede ikke, at det var Tydsklands Opgave at levere store Søslag og kappes med de Stater, der allerede havde kraftigt udviklede Mariner. Han troede ikke, at man tilsøes kunde komme til at maale sig med Magter som Frankrig eller England, men at Opgaven skulde være at forsvare Kysterne, saaledes at Havet om dem blev frit, og at man altsaa ikke skulde indskrænke sig til Spærringer og Torpedøer, men i Havnene have Skibe, som kunde gjøre Udfald. I Nordsøen havde man just Brug for den Slags Skibe, som de store Sømagter kunde føre imod dens Kyster for at blokere. I Nordsøen maatte man have stærke pandsrede Udfaldsskibe, og til de snevrere Farvande lavtstikkende Pandsarfartøier med kraftigt Artilleri. Den oprindelige Plan, der gik

ud paa at anskaffe en stor Kampflaade, maatte derfor modificeres. Hvilken Art Pandserskibe man skulde bygge, vidste han endnu ikke, skjøndt man i Rusland havde forskjellige nye Modeller; det var Noget, Fremtiden maatte afgjøre. Til Handelens Beskyttelse vedblev man at bygge Corvetter, som vare saa tilfredsstillende med Hensyn til Hurtighed og Styrke, at en fremmed Regjering havde anmodet om Modeller af dem. Med Hensyn til Vedtagelsen af den sidste Passus i Betænkningen udtalte Ministeren, at det var ligegyldigt, om den vedtoges eller udelodes, da det vilde være umuligt at tilveiebringe Midler til i de næste 5 Aar at udføre Mere, end der alt var paabegyndt. Der maatte i ethvert Tilfælde hengaae et eller to Aar, førend der kunde være Tale om at bygge noget nyt Skib eller overhovedet udvikle Flaadeplanen. Man savnede endnu nogle mindre Skibe til at forsvare Handelen i de asiatiske Farvande mod Sørøvere. Disse Fartøier var den tredie Slags Skibe, man allerede havde begyndt at bygge, skjøndt det kun skred langsomt frem hermed. Sluttelig anbefalede Ministeren Forsamlingen at vedtage Marinebudgettet i den Skikkelse, hvori det forelaa, og at opsætte at tage Beslutning om Marinens Fremtid endnu et Par Aar.

Schmidt samstemmede med Ministeren i, at der maatte lægges større Vægt paa Hæren end paa Flaaden, da man ikke samtidig kunde være Stormagt tilsøes og tillands, men var mindre tilfreds med, at Chefen for Admiralitetet ikke kunde udtale en bestemt Anskuelse om de Anliggender, som han havde paataget sig at styre. De betæneligste Puncter i Budgettet vare Udgifterne til Jahde og Kiel. Havnebygningerne i Jahden, som oprindelig vare anslaaede til $1\frac{1}{2}$ Mill., vilde, naar de bleve færdige, komme til at koste 30 Mill., og, naar dertil kom, at Fæstningsanlægene efter Sagkyndiges Mening ikke vilde være hensigtssvarende, kunde man

fristes til at betragte Jahdeanlægget som en Ulykke. For-
dringerne til Arbejderne i Kiel vilde stige i samme
Forhold som i Jahde, og Udviklingen maatte derfor i
denne som i andre Retninger holdes indenfor bestemte
Grændser, naar den ikke skulde svække Staten mere,
end den styrkede den.

Schleiden var meget tilfreds med Marineministerens
Erklæring og ønskede, at den forrige Minister ikke havde
hastet saameget med at fremkomme med en Flaadeplan.
Han havde selv været stemt for en større Pandserflaade,
men efter at have læst den engelske Commissions Be-
tænkning over Skibbygnings-Spørgsmaalet var han bleven
tvivlraadig, og den Kjendsgjerning, at man kunde gjennem-
skyde 20" til 24" Plader, maatte gjøre ham end mere
betænkelig. Han fandt det derfor ligesom Ministeren
rigtigere at have et større Antal lette og hurtige Skibe
og sluttede sig til Forslaget om at udsætte Bygningen
af de 5 Pandserkibe.

Benda holdt paa en kraftig Flaade, ikke blot til
Kystforsvar, men ogsaa for at hævde Tydscklands Stilling
som Stormagt, og stemte for, at man med Kraft fort-
satte de paabegyndte Arbejder. Af tekniske Hensyn
sluttede han sig til Ministerens Erklæring, og, da man
af finansielle Grunde ikke kunde paabegynde Bygningen
af de 5 Pandserkibe, gik han ind paa, at denne Deel
og Forslaget bortfaldt; men dette maatte ikke opfattes
som en Støtte for Grev Münsters Opfattelse. Da han
ikke selv turde bestemme sig for eller imod svære
Pandserkibe, ønskede han, at intet saadant sattes under
Bygning, førend man kunde træffe en afgjørende Be-
stemmelse.

Dermed sluttedes den almindelige Debat, og den
følgende Dag kom de enkelte Poster til Forhandling i
Rigsdagen. Debatten dreiede sig for en stor Deel om Af-
skaffelsen af Marinebataillon, som Udvalget havde raadet
at inddrage. Marineministeren erklærede det for

umuligt i nærværende Øieblik at afskaffe Marineinfanteriet, hvorimod han ikke modsatte sig, at Søartilleriet inddroges, naar det blev erstattet af Landartilleri. Ved Afstemningen var der stor Stemme fleerhed for, at Marinebataillonen skulde bevares. — Paa en Interpellation om de i Vinter i Kiel foretagne Udrustninger, som havde medført, at de ældste Aargange af de Søværnepligtige indkaldtes til ingensomhelst Nytte, gav Marineministeren det Svar, at de omtalte Udrustninger ikke vare blevne fremkaldte ved det bekjendte Slagsmaal i Rio Janeiro, men vare begrundede i andre politiske Hensyn, som ikke vare ham nøiere bekjendte. Man var dog kommen til den Erkjendelse, at Marinen ikke vilde være istand til at løse den stillede Opgave, deels fordi den manglede Mandskab, og deels fordi Materiellet var blevet forringet ved Krigen, og man havde besluttet at opgive det hele Foretagende. Udrustningerne vilde i Fremtiden blive bedre organiserede og kræve mindre Udgifter. — Hoverbeck var paa ingen Maade tilfreds med denne Erklæring, da den ikke oplyste, hvorfor man havde foretaget den omtalte Udrustning. Man havde revet endeel ældre, hjemsendt Mandskab bort fra dets Virksomhed, og nu negtede man at oplyse, hvad der havde foranlediget det; thi en Henviisning til den almindelige politiske Stilling var meningsløs, da denne ikke kunde forandres ved Hjælp af 4 Skibe. Flere Deputerede yttrede deres Misfornøielse med, at man havde været altfor sparsom med Udgifterne til Havneanlæg i 1873, og Marineministeren støttede denne Anskuelse ved at udtale, at den Indskrænkning af Arbejderne, som herved fremkaldtes, kunde have skadelige Følger. — I Anledning af en Anke over Mangel paa Klarhed i Planen til Befæstningen af Kiels Havn erklærede Minister Dellbrück, at Regjeringen iaar vilde holde sig indenfor de Grændser, som stilledes af den oprindelige Plan, men at den mulig næste Aar vilde forlange en større Extrabevilling. —

Hoverbeck advarede de Deputerede imod at kappes om at tilbyde Regjeringen flere Penge, end den med en rørende Beskedenhed havde forlangt. Overskredes Bevillingerne til Havneanlægene, kunde Regjeringen forlange Tillægsbevilling; men man skulde ikke opmuntre til Overskridelser. Baehr derimod beklagede, at Regjeringen først næste Aar vilde foreslaae en høiere Bevilling, og haabede, at den vilde skifte Mening og fremkomme med sit Forlangende i indeværende Samling. — Inden Afstemningen udviklede der sig en levende Debat om den af Udvalget foreslaaede Resolution, som bekæmpedes af Münster og Micquel, medens Benda derimod fremhævede, at den kun skulde betegne den Usikkerhed, der for Øieblikket herskede, og kun være en Opfordring for Regjeringen til at give fuldstændige Oplysninger. Freeden var af den Overbeviisning, at de omhandlede 5 Pandserskibe vare en nødvendig Betingelse for Kystforsvaret.

Ved den endelige Afstemning vedtoges med stor Majoritet Forslaget om, at Regjeringen næste Aar skal forelægge en ny Flaadeplan, hvorimod Rigsdagen forkastede Forslaget om Udsættelse af Bygningen af de omhandlede 5 Pandserskibe.

Om Handelsseemandens theoretiske Uddannelse.

(Af Carl G. F. Schwartz.)

I denne Aargangs andet Hefte af »Tidsskrift for Søvæsen« har Hr. Navigationsdirecteur Tuxen udtalt sig om, hvad der efter hans Mening staaer tilbage at gjøre for at tilveiebringe den for en fuldendt Skibsfører nødvendige theoretiske Uddannelse. Hr. Directeuren seer i Landets Navigationsskoler Anstalter, der med særdeles Dygtighed løse den Opgave »at meddele Kundskab til Faget paa et almeenfatteligt Grundlag«^{*)}, men savner en »Sømandshøiskole«, hvorved han forstaaer en Anstalt, som skulde give sin Underviisning »paa et til Gjenstanden svarende videnskabeligt Grundlag«^{**}). Meningen hermed er mig ikke ganske klar; men, skal den — hvad jeg antager — være den, at de tilstedeværende Navigationsskoler give deres Underviisning paa en almeenfattelig Maade, kan jeg i det Væsentlige tiltræde den; skal den derimod for Høiskolens Vedkommende — hvad jeg ligeledes antager — være den, at der skulde arbeides hen til at oprette en Anstalt, i hvilken der undervistes efter en videnskabelig Methode, er jeg i Uovereensstemmelse med den ærede Forfatter; og, naar endvidere Hr. Directeuren i Foreningen til Søfartens Fremme seer en Institution, der har stillet sig en saadan

*) Udhævet af mig.

**) Udhævet af mig.

Høiskole som et af sine Formaal, og siger, at Foreningen ogsaa stadigt har arbejdet henimod dette, saa maa jeg, der i 16 Aar har været Forstander for Foreningens Skole, aldeles bestemt udtale mig imod denne Opfattelse og navnlig fremhæve, at Foreningens Bestyrelse aldrig nogensinde for mig har fremsat noget Ønske, der gik i denne Retning, lige saa lidt som jeg selv nogensinde har stillet mig et saadant Formaal. Den ærede Forfatter stiller nemlig som Betingelse for Optagelse i Høiskolen den høiere Realafgangsexamen og mindst 2 Aars Søfart, hvorved man altsaa kommer til en Alder, som i Reglen vil være imellem 18 og 19 Aar; og, naar nu Underviisningen i Høiskolen skal medtage 2 à 3 Aar, bliver det unge Menneske imellem 20 og 22 Aar, inden han bliver færdig med sin Uddannelse. Men, naar et Menneske, der i 17 Aars Alderen gaar til søs i 2 Aar, derefter sidder paa Skolebænken i 2 à 3 Aar, saa vil han i den Tid tabe saa godt som hele den Smule tidligere erhvervede Sømandskab; og begynde at uddanne sig for Sømandslivet, naar man er bleven over en Snees Aar gammel, dette er dog vel utilraadeligt.

For Rigtigheden af denne min Mening taler forresten, i det mindste tildeels, ogsaa Forfatterens egen Paastand, hvor han senere kommer til at udvikle, at Høiskolen ikke kan faae Tilgang fra dem, der udgaae fra Almueskolerne; thi han siger om disse, »at de fra en tidlig Ungdom have gennemgaaet en streng Skole i det praktiske Liv«, at »de ere haardsføre, have skærpede Sandser og ere vel øvede i al praktisk Sømandsgjerning«^{*)}, at »de i Almindelighed ikke ere skikkede til anstrengende Aandsarbejde, men til Gjengjæld ofte have en meget god Hukommelse«. Om disse har nu Forfatteren Erfaring for — og denne kan naturligviis ikke betvivles — at de først indtræde i Navigations-

*) Udhævet af mig.

skolerne efter at have faret tilsøes i 8 à 9 Aar, og dog mener han, at 4 à 5 Aars Fraværelse fra praktisk Virksomhed vilde medføre, at »deres dyrt erhvervede praktiske Færdighed vilde for en stor Deel tabe sig«^{*)}. Deri er jeg nu ganske enig med ham; men, kan for disse vel øvede praktiske Sømænd 4 à 5 Aars Fraværelse have en saa uheldig Indflydelse, maa dog fornuftigviis 2 à 3 Aars Fraværelse have det i mindst lige saa høi Grad for dem, der kun have kikket indenfor.

At Skibsførerstanden i Dannelse langtfra udvikler sig saa rask, som de fleste andre Samfundsclasser, kan vel ikke med Rette bestrides, og Spørgsmaalet, om hvad der bør gjøres for at fremme denne Udvikling, er selvfølgelig paa sin Plads; men denne maa efter min Mening gaae i en anden Retning end den af Forfatteren foreslaaede. Jeg troer for det Første, at man skal arbeide hen til at faae en større Tilgang til Standen fra de bedre stillede Samfundsclasser — man har jo destoværre endnu stærk Animositet mod de saakaldte Recommandationsbørn — thi det er dog utvivlsomt, at disse, som have nydt en omhyggeligere Skoleopdragelse, baade ville være bedre skikkede til at tilegne sig større theoretisk Kundskab, skjønne bedre paa dens Betydning og langtfra betragte Maalet for saa uopnaaeligt som de, der udgaae fra Almueskolerne.

Jeg anseer dernæst den Maade, hvorpaa den vorde Skibsfører gennemgaaer Navigationsskolen, for mindre heldig. Han indtræder som oftest i Skolen i en meget ung Alder, ikke sjældent efter kun at have været nogle faa Maaneder tilsøes, og forbliver da der, indtil han har aflagt samtlige Examina. Han udgaaer da af Skolen for aldrig mere at vende tilbage, og, naar saa den Tid kommer, da han faaer Brug og Anvendelse for,

*) Udhævet af mig.

hvad han dengang lærte, er som oftest det Meste forglemt. Kunde man formaae de unge Mennesker, hvis Formaal det er at blive Skibsførere, til at udstrække deres theoretiske Uddannelse over en længere Tid, til, naar Tid og Leilighed var dertil, at indtræde i Skolen for deels at fortsætte og deels at opfriske det tidligere Lærte, er jeg overbevist om, at Meget vilde være vundet. En væsentlig Betingelse, for at dette kan opnaaes, er imidlertid, at Skolen seer sig istand til at give Underviisningen saaledes, at det for Eleven staaer klart, at han i den indhøster Erfaring for Livet; men dette er igjen betinget af, at Examenen stiller Fordringerne i Overeensstemmelse dermed. Concurrencen imellem Navigationsskolerne er stor; det gjælder om i den kortest mulige Tid at bringe Eleven til Examensbordet og lade ham bestaae med den bedst mulige Charakter, og en Examensdressur er derfor desværre uundgaaelig nødvendig. Det er uheldigt og virker hemmende paa Udviklingen, naar Skolen ikke sjældent paa Elevens Spørgsmaal: »Til hvad Nytte skulle vi lære det og det?» er i den Nødvendighed at maatte svare: »Nogen synderlig Gavn have I ikke deraf, men det kræves ved Examen«. Den Tillid, som Eleven skal have til Skolen, svækkes derved, han kommer let til i Skolen at see en Anstalt, der paa lægger ham en unødvendig Tvang og røver ham hans kostbare Tid, og kommer derved til at betragte sit Ophold i denne som et uundgaaeligt Onde. Efter min Mening har dette en meget stor Betydning, og der ligger heri en Opfordring for den meget ærede Examenscommission til at underkaste det her Fremførte den omhyggeligste Overveielse.

Naar jeg tidligere har udviklet mine Grunde for, at det var uheldigt at lægge an paa at faae Underviisningen meddeelt efter en videnskabelig Methode, er min Mening hermed dog ingenlunde den, at man ikke skulde kræve, at Navigationsskolernes Lærere havde en videnskabelig

Dannelse. Jeg anseer dette Krav for lige saa vigtigt for Navigationsskolerne som for »Sømandshøiskolen«. Jeg troer nemlig, at Læreren, naar hele hans Underviisning ikke skal blive ligefrem Overhøring af positive Data, maa have en lige saa videnskabelig Dannelse og lige saa vel staae paa Høiden af sin Videnskab, som Læreren i »Sømandshøiskolen«; han maa nemlig altid være istand til at kunne udvikle Grundene til de Resultater, han meddeler. Men ved Siden heraf maa han være i Besiddelse af den fornødne pædagogiske Dannelse, saa han altid forstaaer at sætte sig i Forhold til sine Elever. Ogsaa her er der efter min Mening en Brøst, og, naar Forfatteren i Slutningen af sin Artikel mener, at der i det Tidsrum, der er hængaet, siden Loven udkom, er arbeidet med Kraft og Alvor, og troer, at, naar Sagen faaer Lov til at skride frem i en rolig Udvikling, det da vil føre til Gavn og Glæde for vor Sømandsstand, saa kan jeg igjen heri ikke være enig med ham. Men, da jeg i en tidligere Artikel i Tidsskriftet har udviklet det efter min Formening Uheldige i Examenscommissionens Sammensætning, og jeg heri seer Grunden til, at Skolerne vanskelig kunne lægge Vægt paa at faae Lærere, der have de ovenfor stillede Betingelser, skal jeg ikke trætte Læserne med Gjentagelse heraf, saa meget mere som den ærede Forfatter ikke har indladt sig paa at bestride Rigtigheden af min deri udtalte Mening.

Skagens Signalstation.

(Meddeelt af A. S.)

Efterhaanden synes Skagens Fyrtaarn, som beliggende ved et Knudepunct i Verdensrouterne, at komme til sin rette Betydning ogsaa i andre Retninger end den at tjene som en sikker Ledestjerne for de Tusinder af Skibe, der aarligt passere det.

Saaledes er der, ifølge en Bekjendtgjørelse af 3die November f. A., fra den 1ste Januar d. A. foruden de hidtidige Dagsignaler om, hvorvidt Fyrskibene i Kattegattet ere paa deres Plads eller ikke, ogsaa blevet indført Natsignaler i samme Øiemed; ligesom der efter Finantsministeriets og Telegraphdirecteurs Bekjendtgjørelser af 15de og 18de Septbr. f. A. er oprettet en Stats-signalstation til Rapportering af og Signalering med forbiseilende Skibe, og hvorfra der tillige vil blive givet Stormsignaler.

Da disse Bekjendtgjørelser hidtil ikke have været omtalte i Tidsskriftet, turde de nedenstaaende Uddrag af dem være af Interesse og til Nytte.

I. Signaler om Fyrskibene.

For at tilkjendegive, naar et eller flere af Kattegattets Fyrskibe enten paa Grund af Iis eller af anden Aarsag har forladt sin Station, vises, saalænge Skibet er fra Stationen, følgende Signaler, nemlig:

Dagsignaler: Fra en Mast med Raa anbragt paa Toppen af Skagens gamle Fyrtaarn, der staaer c. 2500 Alen i misv. V. t. S. fra det nye Taarn.

- 1) 1 Ballon paa Toppen af Masten over Raaen — at Trindelens Fyrskib ikke er paa Station;
- 2) 2 Balloner under den østre Raanok — at Kobbergrundens Fyrskib ikke er paa Station;
- 3) 1 Ballon under qvart Raa Østen for Masten — at Knobens Fyrskib ikke er paa Station;
- 4) 2 Balloner under den vestre Raanok — at Læsø Rende Fyrskib ikke er paa Station.

Natsignaler: Ved et Bifyr anbragt paa Nord-siden af Skagens nye Fyrtaarn 60 Fod over Havfladen:

- a) Rødt Lys viser, at Læsø Rende Fyrskib ikke er paa Station;
- b) Grønt Lys, at Trindelens Fyrskib ikke er paa Station;
- c) Hvidt Lys, at Læsø Rende Fyrskib og Trindelens Fyrskib ikke ere paa Station.

Bifyret lyser med hvidt Lys i sigtbart Veir c. $2\frac{1}{4}$ Miil og med farvet Lys c. $1\frac{1}{4}$ Miil i nordlig Retning og aftagende til begge Sider i omtrent 60° .

II. Signaler for Iis.

Ved Hjælp af sorte Tavler udhængte paa en hvid-malet Flade, anbragt paa Nordsiden af Skagens nye Fyrtaarn under Galleriet, gives følgende Signaler til Oplysning om Iistilstanden:

- 1) En sort Tavle øverst tilvenstre betyder Iis i Vingå Skjærgaard, der hindrer Seiladsen;
- 2) En sort Tavle nederst tilvenstre betyder Iis ved Helsingør, der hindrer Adgang til Havnen;
- 3) En sort Tavle øverst tilhøire betyder Iis ved Frederikshavn, der hindrer Adgang til Havnen;

- 4) En sort Tavle nederst tilhøre betyder lis i Læsø Rende, der hindrer Seiladsen;
- 5) Fire sorte Tavler betyde lis ved de fire forannævnte Steder;
- 6) To sorte Tavler tilvenstre betyde lis i Vingå Skjær-
gaard og ved Helsingør;
- 7) To sorte Tavler foroven betyde lis i Vingå Skjær-
gaard og ved Frederikshavn;
- 8) En sort Tavle foroven tilvenstre og en do. fornedet
tilhøre betyde lis i Vingå Skjærgaard og i Læsø Rende;
- 9) En sort Tavle foroven tilhøre og en do. fornedet
tilvenstre betyde lis ved Helsingør og ved Frederiks-
havn;
- 10) To sorte Tavler tilhøre betyder lis ved Frederiks-
havn og i Læsø Rende;
- 11) To sorte Tavler fornedet betyde lis ved Helsingør
og i Læsø Rende;
- 12) To sorte Tavler foroven og 1 do. fornedet tilvenstre
betyde lis i Vingå Skjærgaard, ved Helsingør og
ved Frederikshavn;
- 13) To sorte Tavler foroven og 1 do. fornedet tilhøre
betyde lis i Vingå Skjærgaard, ved Frederikshavn og
Læsø Rende.
- 14) En sort Tavle foroven tilvenstre og 2 do. fornedet
betyde lis i Vingå Skjærgaard, ved Helsingør og i
Læsø Rende;
- 15) En sort Tavle foroven tilhøre og 2 do. fornedet
betyde lis ved Helsingør, ved Frederikshavn og i
Læsø Rende.

Anmærkninger.

- a) For at kunne skjønne om lisforholdene i Kattegattet, maae Ballonsignalerne altid sammenholdes med Tavlesignalerne. Naar saaledes Ballonsignalerne fra Skagens gamle Fyrtaarn vise, at Fyrskibene ere inddragne, kan der befrygtes lis i Farvandet, hvad enten der er udhængt Tavler eller ikke.

- b) Naar Bifyret viser hvidt eller grønt Lys og derved altsaa antyder, at Trindelens Fyrskib i begge Tilfælde har forladt Stationen, vil der være Sandsynlighed for, at Kobbergrundens Fyrskib ligeledes er inddraget, da dette Fyrskib som Regel indtages før hiint. Fyrskibet ved Anholts Knob vil i saa Tilfælde rimeligviis ogsaa være inddraget, og Bifyret paa Anholts Fyrtaarn vil da være tændt.
- c) Nærmere Oplysning om listilstanden og Fyrskibene i Kattegattet kunne opnaaes ved Signalering med Skagens Signalstation.

III. Signalering med Skibe.

»Den fra 1ste October 1871 paa Skagen, i Forbindelse med den derværende Telegraphstation, oprettede Statssignalstation modtager og afgiver Signaler og Telegrammer fra Solens Opgang til dens Nedgang*). Signalapparatet er anbragt paa Klitten tæt Øst for Skagens nye Fyrtaarn.

Der signaleres med Flag og Afstandssignaler udelukkende efter Bestemmelserne i »Signalsystem for Handelsskibe af alle Nationer».

Paa Forlangende af et Skib signalerer Stationen til det de almindelige Oplysninger, der staae til dets Raadighed, ligesom den besørger Begjeringer fra Søen om Lodser og desl.

Uden derom at afvente Forespørgsler, signalerer Stationen snarest muligt til ethvert Skib Underretning om Fare ved Seiladsen.

Skibe, der under Forbiseilingen vise deres Kjenningssignal efter det ovennævnte System, ville uden Udgift hver Dag Kl. 12 blive meldte pr. Telegraph til Børsen i Kjøbenhavn og derefter rapporterede i »Berlingske Tidendes» Aftenudgave. Ligeledes vil derom hver Dag til

*) I Aarets Løb vil en lignende Station efter Forlydende blive oprettet ved Hirtshals Fyrtaarn.

Indrykning i »London Shipping and Mercantile Gazette» pr. Post afgaae Meddelelse til »The Registrar General of Shipping and Seamen» i London.

Signaltelegrammerne kunne affattes saavel i almindeligt Sprog (dansk) som i Bogstavgrupper.

Taxten for Signaleringen mellem Stationen og Skibe i Søen er 70 Sk. for 20 Ord og 35 Sk. for hver 10 Ord mere. For den dermed i Forbindelse staaende Telegraphering erlægges det sædvanlige Telegraphgebyr.

Naar Signaleringen fra Skib kun indeholder Begjering om at blive meldt til dets Rheder, betales herfor Signalgebyr som for 20 Ord. Gebyret for Telegrammet fra Signalstationen til Rheder beregnes efter Telegraphtaxten. For Signaleringen til Skib opkræves som sædvanlig Gebyret af Afsenderen, medens Gebyret for Signaltelegram fra Skib erlægges af Modtageren.

Enhver kan imod Erlæggelse af Gebyret for Telegraphbefordringen fra Stationen erholde den samme Meddelelse om forbiseilende Skibe, som dagligt afgaaer til Børsen».

Skjøndt Beskaffenheden og Nyttens af det ommeldte Signalsystem og Kystsignalstationerne oftere paa forskjellig Maade og fra forskjellige Synspuncter ere omhandlede i dette Tidsskrift (see Aargang 1868, Side 397, 1870 Side 397 og Side 531) synes det dog ikke at være paa urette Sted paa Grund af den forholdsviis beklagelig ringe Brug, vore Handelsskibe gjøre heraf — hvilket navnlig fremgaaer af de yderst faa Skibe, der rapporteres i »Berlingske Tidende» — at benytte denne Anledning til paany at henlede Opmærksomheden paa det Besynderlige i, at der findes saa faa Rhedere og Skibsførere, der indsee Fordelen af at benytte dette simple og letlærte System. Utvivlsomt maa det være i disses velforstaaede Interesse, at Skibene saa hurtigt og saa regelmæssigt som muligt anmeldes fra Stationen, men ikke ringere Interesse synes dette at frembyde for Søforsikrings-

foreningerne, i hvis Magt det ligger at give Sagen den fornødne Fremgang. Og dette kan saameget lettere skee, som hverken Bekostningen eller Uleiligheden staaer i ringeste Forhold til den Nytte, baade Foreningerne og Skibets andre Vedkommende kunne have af en udstrakt Benyttelse af Signalsystemet.

Det er, som bekjendt, en almindelig vedtagen Regel, at Signalstationen kun tager Hensyn til Signaler gjorte i Overeensstemmelse med det internationale System. Al Tanke om vedblivende at benytte det Marryatske eller andre Systemer bør derfor jo før jo heller opgives, hvilket saameget lettere kan skee, som Flagene efter det førstnævnte System, med Undtagelse af fire, ere de samme, som benyttes efter det universelle System.

Hvilken Betydning der tillægges denne Sag, sees af, at i England fordres Kjendskab hertil godtgjort ved Skibsfører- og Styrmandsprøven, ligesom det er bekjendt, at den nylig i Rom afholdte Telegraph-Congres har besluttet at foreslaae samtlige Regjeringer ved Lov at fastsætte, at alle Skibe skulle være forsynede med Signalbogen og de til Systemet hørende Flag m. v.

I Aaret 1870 har den norske Marine-Lieutenant T. Salvesen i Christiania udgivet en kort Anviisning til Brugen af dette System, der kan anbefales som et nyttigt Hjælpemiddel til hurtigt at gjøre sig bekjendt dermed.

Af denne saavel som af andre Kilder gives sluttelig nogle praktiske Vink.

Som bekjendt har ethvert under dansk Flag farende Handelsskib, der er blevet registreret efter den 1ste October 1867 i Overeensstemmelse med dette System erholdt visse Bogstaver — Kjendings-Signal-Bogstaver — ved hvilket det kan kjendes uafhængigt af dets Navn og øvrige Beskrivelse.

I de af Marineministeriet aarligt som Anhang til Signalbogen udgivne Fortegnelser over de Krigs- og

Handelsskibene tildeelte Kjendingssignaler (en ny samlet Udgave heraf forventes at ville udkomme om kort Tid) ere Handelsskibene ordnede efter Tidsfølgen, hvori de ere blevne registrerede. Kjendingssignalerne findes ligeledes optagne i det alphabetiske Skibsregister til »Danmarks Handelsflaade», udgivet i 1871.

Signalerne følge paa saadan Maade efter hinanden, at de dertil svarende Bogstaver aldrig ville kunne blive anvendte paa to forskjellige Skibe under dansk Flag. Bogstaverne blive tillige paaførte Skibets Nationalitets- & Registrerings-Certificat samt indhuggede i Dæksbjælken i Storlugen og følge saaledes Skibet, saalænge det existerer.

Af Kystsignalstationer findes for Tiden i Norge 1 (ved Oxø Fyrtaarn); i Storbritannien med Colonier henved 30 (t. Ex. ved Flamborough Head, Broadstairs, Deal, Dover, Dungeness, Yarmouth (Wight), St. Cathrines Point, Prawle Point (Start), Penzance, Scilly, Queenstown, Holyhead, Helgoland, Gibraltar, St. Helena, Ascension, Cape Point (C. G. H.), Sunda Strædet o. s. v.); i Frankrig 138 (t. Ex. Cap Griz-Nez, Cap la Hève, Cap la Hague, Quessant, Isle d'Yeu, Palais (Belle-Isle), Biarritz, Cette, Cap Corse o. s. v.); i Italien 31 (t. Ex. Messina-Strædet, Capo Spartivento, Capri, Brindisi, Viesti, d'Ancona o. s. v.); i Portugal 13 (t. Ex. Arsenal da Marinha (Lissabon), Vianna da Castella, Nossa Senhora da Luz, Cap Carvoeiro, Oitavos, Carcaes, Sanct Juliao, Cap Espichel, Sagres (Cap St. Vincent) o. s. v.; i Østerrig 1 (ved Lissa); i Brasilien 1 (Cap Frio).

Skibe, som ved Forbisælingen af disse Signalstationer vise deres Kjendingssignaler, ville uden Udgift for Skibet blive rapporterede i de vigtigste Søfartstidender.

Skjøndt enhver Station saavidt muligt holdes forsynet med samtlige Søstaters Skibslistes, kan der dog indtræffe Tilfælde, hvor et Skib viser et Signal, som

endnu ikke findes i de Stationen tilstillede Lister, men dette udelukker dog ikke Skibet fra at blive rapporteret, da Meddelelsen i saa Tilfælde kan affattes saaledes:

»Dansk Skruedampskib NBCR passerede Station NN d. 24de ds., Kl. 9 FM., Syd efter.»

Dette vil da være tilstrækkeligt for Enhver, der er i Besiddelse af den fuldstændige Skibsliste eller for Rhederen, der ved Skibets Registrering er kommen til Kundskab om de Skibet tildeelte Bogstaver, til at komme til Erfaring om det rapporterede Skibs Navn m. v.

Hvorledes et Signals Betydning læres af Maaden, hvorpaa det er heist.

Signalsystemets Kjendings-Stander, der tillige er Besvarelses-Stander (som heises til Tegn paa, at Signalet er forstaaet), samt Standerne C og D ere de eneste Flag, som benyttes enkeltviis. C betyder »Ja», og D »Nei».

Med disse Undtagelser blive alle Signaler gjorte enten med 2, 3 eller 4 Flag under samme Heisning, det øverste Flag af hvert betegner i næsten alle Tilfælde, til hvilken Art Signalet skal henføres, t. Ex.

Signaler med »To Flag» (306) (BC, BD o. s. v. til WV).	{ Splitflag øverstere Op- mærksomheds-Signaler. Stander øverst ere Compas-Signaler. Stutflag øverst ere Overhængende Fare eller Nød-Signaler.
Signaler med »Tre Flag» (4896) (BCD, BCF o. s. v. til WVT).	{ indbefatter: Alminde- lige Forespørgsler eller Meddelelser, Brede- og Længde - Opgivelser, Tids - Signaler, Mønt, Maal og Vægt, Tal, Ord, Bogstaver o. s. v.

Signaler med «Fire Flag» (73440)
(BCDF, BCDG o. s. v. til WVTS).

Splitflag øverst ere:
Geographiske.
Standerne C, D eller
F øverst ere: Stavelses-
og Ord-Tabeller.
Standeren G øverstere:
Navnene paa Krigsskibe.
Stutflag øverst ere:
Navnene paa Handels-
skibe.

4-Flags Signalerne fra GQBC til GWVT ere saaledes bestemte til Kjendingssignaler for Krigsskibe, og Signalerne fra HBCD til WVTS (53840 Signaler) for Handelsskibe. Signalerne for danske Handelsskibe begynde dog, for at forebygge Forvexling, med faa Undertagelser, med NBCD.

Naar et Skib viser sit Kjendingssignal, maa det stedse til samme Tid heise Nationalitetsflaget for at angive, i hvilken Stats Skibsliste det til Signalet svarende Navn skal søges.

Under Nationalitetsflaget skal Kjendings-Standeren, der betegner Signalering efter det her omhandlede System, tillige heises. De fire Flag maae i den angivne Rækkefølge stedse heises samtidigt paa det bedst iøinefaldende Sted, t. Ex. ved Heisningen af Kjendings-Flaget NBCD indtager Flaget N den øverste Plads, Flaget B den anden fra oven, Flaget C den tredie og endelig Flaget D nederste Plads. Handelsskibenes Kjendings-Signaler skjelne sig iøvrigt fra alle andre Signaler med 4 Flag derved, at kun ved hine er det øverste Flag et firkantet (Stutflag).

Et Skib, som bemærker et andet Skibs Kjendings-Signal, kan strax ved Hjælp af den paagjældende Skibsliste komme til Kundskab om dettes Navn m. v. Haves Skibslisten ikke, maae til senere Videremelding saavel Signalet som Nationalitetsflaget strax optegnes.

Signalering fra Skib til Station skeer i følgende Orden:

- 1) Skibets Navn m. v. — ved dets Kjendingssignal i Skibslisten;
- 2) »Send følgende Budskab pr. Telegraph» — Signal QR;
- 3) Modtagerens Navn — gjøres ved Stavelsestabelen Side 110 (1ste Deel);
- 4) Bestemmelsesstedet — ved de geographiske Signaler Side 254, 2den Deel eller ved Stavelsestabelen Side 110;
- 5) Meddelelsens Indhold.

Signalering fra Station til Skib skeer i følgende Orden:

- 1) Fartøiets Navn — ved dets Kjendingssignal i Skibslisten;
- 2) Maritimt Telegram — ved Signal DGK;
- 3) Modtagerens Navn (om nødvendigt);
- 4) Afsendelsesstedet (om nødvendigt);
- 5) Dato modtaget paa Stationen. (Hvis ingen Dato gives, er det modtaget samme Dag);
- 6) Meddelelsens Indhold;
- 7) Underskrift — ved Stavelsestabelen Side 110.

Afsenderen maa angive Skibets Navn i Signalbogstaver efter Skibslisten med Tilføielse foran disse af dets Nationalitet. Efter Navnet kommer Ordene »Maritimt Telegram».

Afstands-Signaler.

Disse Signaler benyttes, naar det paa Grund af Afstanden eller Atmosphærens Tilstand vilde være umuligt at skjelne Signaler gjorte paa sædvanlig Maade med Flag. Afstands-Signaler bør derfor benyttes ved enhver Leilighed, naar det viser sig, at Signalerne med Flag ikke kunne aflæses. Det Betegnende for disse Signaler er en Kugle (hvoraf idetmindste een heises ved

hvert Signal). De andre Midler kunne være Standere eller Stutflage af hvilkensomhelst Farve.

IV. Stormsignaler.

Efter Meddelelser fra det meteorologiske Institut i Christiania heises Stormsignaler (en Cylinder og en Kegle) under Gaffen paa Signalmasten, anbragt tæt Øst for Skagens nye Fyrtaarn, naar Storm er eller kan ventes i Løbet af 1, høist 2 Dage i Nordsøen eller Skagerak, og holdes i Reglen heist 36 Timer efter Anmeldelsen.

- a) Cylinderen foroven og Keglen forneden med nedadvendt Spids betyder sydlig Storm;
- b) Cylinderen forneden og Keglen foroven med Spidsen opad betyder nordlig Storm;
- c) Cylinderen alene viser, at Stormens Retning ikke med nogen Sandsynlighed kan angives.

De fleste Storme begynde i de nævnte Farvande med Vinden Syd fra. Ved sydlige Storme maa man dog altid være forberedt paa deres Overgang til Vest. Endeel Storme, og tildeels meget stærke, indtræde først, naar Vinden er gaaet om fra Nordvest til Nord.

Signalet gjælder blot som et Varsel og maa ikke betragtes som en sikker Spaadom. Det maa blive Vedkommendes egen Sag, om han vil tage Hensyn dertil eller ei. Naar Signalet sees, bør den kyndige Skibsfører (eller Kystbeoer) med største Opmærksomhed raadføre sig med alle de Tegn, som Luftens Udvisende, Vindens Retning og Styrke og de meteorologiske Instrumenter kunne afgive paa Stedet selv.

Lignende Signaler gives fra de norske og portugisiske Signalstationer m. Fl.

Derimod betegnes i Storbritannien en forventet Storm kun ved Heisningen af en Cylinder (drum). I Nord-Amerika ved et rødt Flag med et sort Midterfelt.

De hollandske Veirsignaler bestaae af en Mast og en derpaa ophængt Tværbjælke, hvis nedre (laveste) Ende peger mod den Kant, hvor Lufttrykket er lavest. Jo mere Tværbjælken holder mod Horizonten, desto stærkere Vind kan ventes. Naar man vender Ansigtet mod den Kant, hvor det laveste Lufttryk er, kan man vente Vinden fra venstre Side og lidt bagfra, f. Ex. holder Bjælken mod Nord, kan man vente VSV til SV Vind.

Blandinger.

Den svenske Marine. Øvelsesrustningerne for indeværende Sommer omfatte endeel forskjelligartede Skibe, som skulle danne en Escadre.

De til Skjærgaardsartilleriets Sommerøvelser udrustede Fartøier indordnes i to Afdelinger. 1ste Afdeling, under Major Th. Ulner, indbefatter: Corvetten »Lagerbjelke«, Chef Major Th. Ulner, Kanonbaadene »Svensksund«, Captn. C. Engström, »Alfhild«, Captn. J. Thorssell, »Motala«, Captn. A. Molander, og »Astrid«, Captn. A. F. H. Klintberg. — 2den Afdeling, under Major C. G. Lindmark, indbefatter Dampsluppen »Kara« som Commandofartøi, Pandserbaadene »Hildur«, Captn. A. L. Broberg, »Fenris«, Captn. G. E. C. Lagerkrantz, »Sköld«, Captn. R. v. Hedenberg, »Garmer«, Captn. C. H. Sandberg, Kanonbaaden »Carlsund«, Captn. W. T. Schyberg, og »Sigrid«, Captn. P. E. Arrhenius.

I Forbindelse med disse to Afdelinger af Skjærgaardsartilleriet skulle Fregatten »Vanadis«, Comd. Captn. A. J. Rosengren, Corvetten »Thor«, Comd. Captn. A. Rahmn, Monitorerne »Løke«, Comd. Captn. L. G. Pantzerhjelms, »Thordön«, Comd. Captn. F. Thorssell, og »John Ericson«, Comd. Captn. A. Fischerström, foruden de to Kanonbaade »Ingegerd« og »Gunhild«, danne en »større Escadre« under Commandeur Alexis Pettersén, hvis Stab bestaaer af Major C. Ph. Virgin og to Flagadjudanter af Flaaden.

Pandserbaadene »Fenris« og »Hildur« ere saavel-
som »Gerda« nybyggede Fartøier, der alle tre iaar skulle
prøves.

Foruden de til Escadren hørende Skibe og Fartøier,
der skulde være færdige omtrent d. 20de Juni, har siden
d. 15de Mai Corvetten »af Chapman«, Comd. Captn.
J. H. Ankerkrona, været ude som Cadetskib, og endelig
skulde to til tre af »Skepsgossebriggerne« udrustes paa
fire Maaneder.

At disse Rustninger lægge stærkt Beslag paa Skjær-
gaardsartilleriets Officerer, fremgaaer af en Kgl. Forord-
ning, som lyder paa, at, »hvis der viser sig Mangel paa
subalterne Officerer, skal Stationschefen for Skjærgaards-
artilleriet mindske Besætningslisten for 2den Afdeling med
et lempeligt Antal medcommanderede Officerer, dog iagt-
tagende, at om muligt Pandserbaaden »Hildur« og Kanon-
baadene »Carlsund« og »Sigrid« hver faaer en Officeer
foruden Chefen.«

Engelske Nybygninger. Paa Værftet i Portsmouth
skal der ifølge Finantsloven for 1872—73 paabegyndes
Bygningen af følgende Skibe: En 1ste Classe Pandser-
fregat, »Téméraire«, som skal være en forbedret »Sultan«
med et noget fladere Middelspant end denne og sværere
Pandser, to upandsrede hurtigseilende Corvetter, »Bac-
chante« og »Boadicea« paa 2079 Tons og 700 H. K.,
armerede med 14 Kanoner, og endelig Torpedoskibet
»Vesuvius«, som skal være færdigt i Løbet af Finants-
aaret, og hvortil der er bevilget 17,280 £.

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 Søkaart-Archivet.

April—Mai.

Afsluttede den 8de Mai 1872.

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	
Neder- landene	Nordergat (Brielle Kanal)	2 ny Fyr ved Ostvoorne	2 F.	hvide	Sp.	..	..	..	o . .	i Fod	.. . . .	disse Fyr lede fra Havet ind i Kanalen, til Landoens Fyr ere overet. For Seiladsen V om Vestplaat er anbragt 2 Ledefyr, som føre ind i Kanalen til sort Tønde Nr. 12, istedetfor det tidligere Mærke: et nu nedlagt Fyr paa Vægterhuset til Langdoens røde Fyr. Lygten ved Kruyne sees nu kun i Retning af Archimedes Vrag.
Spanien	Middelhavet	Nyt Fyr ved Marbella	F.	rødt	..	..	28	2	N 36 31 V 4 54,3	..	.. . . .	paa den nu fuldendte Mole, iste- detfor de 2 Lygter, som tidligere brændte der.
N-Amerika	Fundy Bai	Nyt Fyr paa Bliss Island	F.	rødt	Sp.	..	43	3	N 45 1,3 V 66 51	29	4kant. hvidt	ved Indløbet til Etang Havn.
do.	Alabama	Nyt Fyr ved Mobile	F.	hvidt	..	4de	..	3	6 Kbl. Øst for Choc- taw Pynt	..	gult	bygget paa Skruepiller i 7 Fod Vand, paa Ruinerne af et Batteri.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Tårnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Heide	Lys- vidde		Heide	Farve, Form	
Australien (Ny Hol- land) do.	Port Curtis Queensland	Nyt Fyr paa Oyster Rock	F.	hvidt	..	..	18	1	.....	20	rød Baake	ved Reflexlys fra Land nær Gat- combe Head.
	Port Philip Havn	Nyt Fyr paa Portarling- ton Mole	F.	.....	..	..	21	1 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	synligt fra V t. S $\frac{1}{2}$ S, gennem S til SØ t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø eller mellem Prins Georgs Banke og Grundene ved Richards Pynt. Misv. her 8 $\frac{1}{2}$ Ø, i 1872.
Ny Zeeland	Auckland Havn	Nyt Fyr paa Bean Rock	F.	hvidt rødt grønt	Lds	5te	48	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	hvidt Stativ	lyser rødt fra V $\frac{1}{2}$ S til SV t. V $\frac{3}{4}$ V, hvidt herfra til SV $\frac{1}{4}$ V, grønt herfra til SSØ $\frac{1}{2}$ Ø, hvidt igjen herfra til SØ $\frac{3}{4}$ S, rødt herfra til Ø t. N $\frac{3}{4}$ N, hvidt herfra til NØ $\frac{1}{2}$ Ø. Det hvide Lys sees i Løbene, det farvede over Grundene. Baaken, som stod paa Bean Rock, er flyttet til NØ-Enden af Bastion Rev, 3 Kbl. fra Fyret.

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	Kattegatlet	Flytning 1500 Alen mod Øst	af Munkegrun- dens Vager	.....	8 Favne	Nordkant af Kyholm til Sydkant af Veirø	N. Br. 55° 57', 7 Ø. Lgd. 10° 58', 5.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kattegatet	Flytning c. 1300 Alen mod Vest	af Veirø Flak Vager	.....	4 Favne	Tranebjerg Kirke til Østkant af Kyholm	N.Br. 55° 58',8. Ø.Lgd. 10° 43',5.
do.	do.	Forandring af Ballonens Farve	paa Mosel- grundens Vager	.....	.....	N. Br. 56° 4',7 Ø.Lgd. 10° 50',7	Ballonen var hidtil hvid, er nu rød.
do.	do.	Vrag mærket med grønt Flag	SV for Snekke- løbet ved Sjellands Rev	.....	.....	Veirhøi i S ¼ Ø, Gni- bens Nordende i SØ ¾ S c. 3700 Alen	i Mai 1872.
do.	Østersøen Nordsøen	optaget Vrag Sælløbet	ved Gjedsør Corton Gateway	.....	.....	Vest for Revet	see f. Hefte; er optaget i Mai 1872.
do.	Kanalen	nysort- og hvid- ringet Spids- tønde	.....	.....	.....	ved Lowestoft	har nu kun 10 Fod Vand; Tøn- derne ville blive borttagne.
do.	do.	Signal Station	i Langston Havn	.....	9 Fod	Milton Kirke i NV t. N, S Hayling K. i Ø ¾ N	1 ½ Kbl. NØ for Barren, paa hvilken kun er 6 Fod ved Høivande.
do.	do.	Formodet	p. Beast Pynt	.....	.....	¾ Kvm. Øst for Lizard Fyr	Stationen bliver telegrafisk for- bunden med Falmouth.
do.	Bristol Kanal	Grund	ved Bull Pynt	.....	.....	N t. V ¾ Kvm. fra Bull Pynt	Barken »Alma« med 17 Fods Dyb- gaende skal have stødt der.
Italien	Middelhavet	Tønde med Fløi	i Gallipoli Havn	.....	.....	160 Alen NNØ fra En- den af den ny Mole	Ethvert Skib bør holde NØ om Tønden.
Tyrkiet	Dardanellerne	hvid Tønde	for Dohan Arslan Banke	.....	7 Favne	Byen Dohan Arslan i Nord	Da Grunden gaer steil op, bør man ei gaa indenfor denne eller efterfølgende Tønder i Strædet.
do.	do.	rød og hvid Tønde	for NØ-Enden af Diana Banke	.....	5 ½ -	Gallipolli Fyr i V t. S, Fanus Pynt i SØ ¼ Ø, Tøndeh. F. i SØ ¼ Ø	paa Østsiden af Strædet.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvorl Mærket ligger		
Tyrkiet	Dardanellerne	rød og hvid Tønde	for SV-Enden af Diana Banke	.....	5½ Favne	2½ Kvm. SV t. V fra Foregaaende	med Tserdak Fyr ¾ Kvm. i S ½ Ø.
do.	do.	rød og hvid Tønde	for Lampsaki Pynt	.....	5½ -	Gallipoli Fyr i N t. V ¼ V, Tserdak Fyr i NØ ¾ Ø	c. ¾ Kvm. fra Land.
do.	do.	rød Tønde	ved Galata Pynt	.....	7 -	Gallipoli Fyr i NØ ½ N, Tserdak Fyr i Ø t. N ½ N	paa Vestsiden af Strædet.
do.	do.	rød og hvid Tønde	for Peschieri eller Fisker- banken	.....	5 -	Peschieri Fyr c. 1 Kvm. i V t. S ¾ S, Galata Fyr i N t. V	paa Østsiden af Strædet; nær denne og efterfølgende Tønde er god Ankergrund.
do.	do.	rød og hvid Tønde	for Musakjoi Banken	.....	5½ -	Peschieri Fyr i NØ t. Ø, Teke paa C. Sestos i V ¾ N	
do.	do.	rød og hvid Tønde	for Toushan Banken	.....	5 -	C. Abydos i V ½ S, Teke i NV ½ V	2 Kvm. SV t. V ½ V fra fore- gaaende Tønde.
do.	do.	rød Tønde	for Flakket ved C. Sestos	.....	7 -	Midten af Bovali Ka- lesi i V ¾ S, Nagara Fyr i SV	
do.	do.	rød og hvid Tønde	for Enden af Nagara Pynten	.....	7 -	Midten af Nagara Ka- stel i Ø t. S ¼ S og Bovali Kalesi i N ¾ V	Spiret paa Maitos Kirke i V t. S ¼ S.
do.	do.	rød og hvid Tønde	f. Enden af Ke- phes Burnu (Barber Pynten)	.....	6 -	½ Kbl. SV ½ V fra Kephes Burnu Fyr	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Tyrkiet	Dardanellerne	rød og hvid- Tønde	for Flakket fra Kavanlik Liman	.....	5 Favne	1 $\frac{1}{2}$ Kvm. Ø for Kum Kalesi Fyr og SØ for C. Hellas	nær denne Tønde er god og meget benyttet Ankerplads i Retning af Kum Kalesi Pynt.
do.	do.	rød Tønde	paa Vestsiden af Morto Bugtens Flak	.....	6 -	Seddul Bahr Fyr i V $\frac{1}{2}$ S, et forfaldent Batteri i NØ t. Ø	
do.	do.	rød og hvid Tønde	for NØ-Enden af Jenisher Banken	.....	6 $\frac{1}{2}$ -	Kum Kalesi Fyr i Ø $\frac{3}{4}$ N, C. Hellas Fyr i N t. Ø	c. $\frac{3}{4}$ Kvm. fra Kysten.
do.	do.	hvid Tønde	for SV-Enden af samme Banke	.....	5 $\frac{1}{2}$ -	1 Kvm. SV $\frac{1}{2}$ S fra foregaaende Tønde med Fyret paa C. Hellas i N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø og Møllen i Jeni- scher By i Øst	i godt Veir kjendes Bankerne i Dardanellerne let paa deres grøn- lige Farve.
N-Amerika	Østkysten af Florida	Grund paa	S ^t . Lucia Banke	16 Fod	.....	6 Kvm. fra Land midt imellem In- dienne Floden og S ^t . Lucia Havn	Efter Opgivelse af Robert Platt, Fører af Dampskibet "Bibb", Grunden falder steilt af til 10 Favne.
Arablen	Indiske Hav	nylig fundet Banke	ved C. Ara	8 Favne	.....	N. Br. 12° 30' Ø.Lgd. 14° 40'	fundet ved Dampskibet "Le Rhin". Banken har en Udstrækning af 8 Kvm. fra Nord til Syd.
Australien	Torres Strædet	nylig fundet Klippegrund	Ø $\frac{1}{2}$ S 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. fra Saddle Øen	6 Fod	.....	S. Br. 10° 10',5 Ø.Lgd. 142° 42',5	For at undgaae denne Grund maa man efter at have passeret Bell Rock holde vel S om Saddle Øen, før der styres efter Ninepin Rock (Keglen), der er steil og kan

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Australlen	Torres Strædet	nylig fundet Klippegrund	Calder Rev	5 Fod	.....	S. Br. 12° 6' Ø.Lgd. 143° 14'	efter Opgivelse af Capt. Calder, Dampskibet «Ormeo».
Ny Zeeland	Nord Øen	nylig fundet Klippegrund	i Indløbet til Merkury Bugten	4 -	.....	den sydvestlige Punt af Sydoen i V 7° S (retv.)	Grunden er omtrent 72 Alen i Diameter.
Store Ocean	Union Arkipelet	nylig funden Ø	Nassau?	.....	.....	S. Br. 11° 24' V.Lgd. 165° 26'	efter Opgivelse af Capt. Grainger, Skib «City» af Melbourne. Øen skal være 45 Alen høj, $\frac{1}{2}$ Mill bred og næsten rund, med Rev $\frac{1}{4}$ Kvm. S for den.
do.	do.	do.	.....	.....	.....	N. Br. 11° 52' V.Lgd. 165° 1'	efter Opgivelse af samme Skibs- fører.
S-Amerika	Perus Kyst	Grunden	Misteriosa	.....	.....	Bjergel. Salinos N 67° Ø, Salinas Punt S 14° Ø, Bajas Punt N 16° Ø (alt ret- visende)	der er seet Braad paa dette Sted $\frac{3}{4}$ Kvm. fra Land og i den al- mindelige Route for Skibe, der gaa fra Callao til Huacho.

Officielle Meddelelser.

1872.

1 Marts. Allern. bifaldet, at Capitain P. J. C. Holbøll, R.^{*}, beordres som Chef for Skonnerten Fylla paa dens forestaaende Togt.

4 . Den Secondlieut. J. T. Olsen under 23de Novbr. f. A. meddeelte Orlov i 6 Maaneder for at gaae i Kofardifart forlænget indtil 1ste Juli d. A.

8 . Capitain D. R. Braag beordret som Chef for Logiskibet Dronning Marie.

Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe designeres:
I Skonnerten Fylla:

Premierlieut. O. F. H. Irminger som Næstcommanderende, G. E. Fugl, A. C. de Fine Skibsted, Secondlieut. P. C. Bræstrup, Cand. chir. & med. E. A. Gottlieb som Skibslæge, Reserveintendant E. V. E. Castberg som Proviantforvalter og Skibssecretair.

I Logiskibet Dronning Marie:

Premierlieut. W. F. Koefoed og F. P. Uldall, Corpslæge C. Müllertz som Overskibslæge, Forvalter A. Beck som Proviantforvalter og Skibssecretair.

. . Premierlieut. G. E. Fugl fratræder, og Premierlieut. G. A. Caroc tiltræder Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet.

Premierlieut. Caroc afreiser i den Anledning til Aarhus og afløser Premierlieut. Fugl, der efter sin Ankomst hertil tiltræder Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

Premierlieut. C. O. E. Normann beordret til at 8 Marts.
gjennemgaae den Specialskole, der fortiden afholdes ved Søartilleriet.

Adgangstiden for Flaadens Officerer til at gjøre sig . .
bekjendte med Værftscommissionens Bøger og Forhand-
linger bestemmes til Onsdag og Løverdags Kl. 12 til 2
istedenfor nu paa de samme Dage fra Kl. 10 til 12.

Lodsoldermand ved Sæby Lodseri H. Schor under . .
26de f. M. efter Ansøgning afskediget af Lodsvæsenets
Tjeneste fra den 1ste i d. M. at regne. Fra samme
Tid inddrages Lodsoldermandsposten ved det nævnte
Lodseri.

Ministeriet bestemt, at Pomper, Trykværk og Sprøite- 13 .
væsenet ombord i Skibene henlægges under Maskin-
mesterens Regnskab.

Beordret, at under Commandeur J. P. F. Wulffs 14 .
Fraværelse Commandeur J. L. Gottlieb overtager Flaade-
inspecteurforretningerne.

Minist. Resol.: Den 18de d. M. inspiceres Fregatten . .
Jylland af Flaadeinspecteuren. Sotøimesteren deeltager
i Inspectionen af søværnepligtige Artillerister ombord i
Fregatten. Efter endt Inspection indlægges Fregatten og
oplægges efter Regulativets Kategori 4, Commandoen
stryges den 30te d. M., Officererne tiltræde Tjeneste ved
Søofficeerscorpset, det faste Mandskab afgives til Værftet
og det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

Ordre til de til Skonnerten Fylla designerede Offi- . .
cerer at fratræde deres havende Tjeneste d. 17de og
tiltræde Tjeneste i Skonnerten den 18de d. M. Second-
lieut. P. C. Bræstrup fratræder Tjeneste i Fregatten
Jylland og tiltræder Tjeneste i Skonnerten strax efter
Fregattens Indlægning.

De til Logisskibet designerede Officerer fratræde
deres havende Tjeneste den 18de og tiltræde Tjeneste
i Skibet den 19de d. M. Commandoen heises den 20de.

1872.

14 Marts.

Capitain P. C. H. U. Jessen beordret at indtræde som Medlem af den i § 8 af Plan for Vaabenøvelses-skolen ved Orlogsværftet for Skippere og Styrmand om-meldte Commission.

" . Tilladt Premierlieut. O. F. V. Schwanenflügel og Secondlieutenanterne G. H. R. Zachariae, C. L. With og H. T. Hedemann at indtræde som Elever i ældste Afdeling af Hærens Officersskole ved det kommende Skoleaars Begyndelse den 1ste October d. A. — Second-lieutenanterne G. H. R. Zachariae og C. L. With fritages for Landtjeneste fra 1ste Mai d. A.

" . Paalagt Chefer for Krigsskibe, som passere Skagen, forsaavidt Omstændighederne tillade det, og Skibets Hverv ikke gjør et Ophold utilraadeligt, at søge Leilighed til at vexe Signaler med den derværende Signalstation, saa-ledes at Ministeriet kan blive underrettet om det paa-gældende Skibs Forbiseilen eller Tilstedeværelse ved Skagen.

" . Minist. Medd.: I »Bestemmelser for Søværnets Per-sonale angaaende skriftlige Udfærdigelser, Meldinger, Orlov m. m.« vil der Pag. 6, 3die Linie f. o., efter Ordet Skibschefer være at tilføie: »udnævnte ved allerhøieste Resolution.«

22

Allern. bifaldet:

at Commandeur J. L. Gottlieb, C.*, beordres til Chef for en Øvelsesescadre i indeværende Aar, bestaaende af Pandserbatterierne Gorm, Lindormen og Rolf Krake, samt Skonnerterne Absalon og Esbern Snare;

at Capitain J. Schoustrup, R.*, beordres til Chef for Corvetten Heimdal som Øvelsesskib for Cadetter og Elever ved Søofficeersskolen;

at Capitain L. C. Braag, R.*, beordres til Chef for Pandserbatteriet Lindormen;

at Capitain A. W. Schiwe, R.*, beordres til Chef for Pandserbatteriet Gorm;

at Capitain M. A. C. C. Wulff, R.* beordres til 22 Marts.
 Chef for Pandserbatteriet Rolf Krake;

at Capitain W. J. Pedersen beordres til Chef for
 Skonnerten Absalon, og

at Capitain G. J. G. Mac-Dougall, R.* beordres
 til Chef for Skonnerten Eshern Snare.

Kundgjort følgende Minist. Resolutioner: Den 1ste 26
 April overtager Commandeur J. P. Schultz atter For-
 retningerne som Directeur for Admiralitets-Departementet.

Den 1ste n. M. fratræder Premierlieut. H. G. S. .
 Olrik Tjenesten som 2den subalterne Officeer ved Sø-
 officeersskolen, i hvilken Tjeneste Premierlieut. F. L. C.
 M. V. Wulff ansættes, og fra s. D. tiltræder Premier-
 lieut. F. C. C. Bardenfleth Tjenesten som 3die sub-
 alterne Officeer ved bemeldte Skole; Premierlieut. H. G.
 S. Olrik fortsætter sin Virksomhed som Lærer i Fransk
 og vedbliver som saadan at sortere under Chefen for
 Skolen, til Prøverne ere tilendebagte; Premierlieut. F.
 C. C. Bardenfleth fratræder ovennævnte Datum Tjeneste
 ved Søofficeerscorpset.

Den 1ste n. M. overgaaer Corpsslæge C. A. Hagen .
 til Tjeneste ved Hæren, og fra s. D. tages Reservelæge
 E. A. Gottlieb til Tjeneste ved Søværnet.

Den 2den n. M. tiltræde Capitain P. C. H. U. Jessen .
 som Skoleforstander og Premierlieutenanterne A. W.
 Bonnesen, S. J. Paulsen og C. O. E. Normann
 som Skoleofficerer Tjeneste ved Exerceerskolen for Sø-
 værnepligtige og fratræde som Følge deraf Tjeneste ved
 Søofficeerscorpset.

Capitain L. A. Mourier, Premierlieutenanterne J. .
 N. Sølling og F. Lund samt Secondlieut. W. An-
 holm beordres til den 2den n. M. at melde sig til Chefen
 for Orlogsværftet, for efter hans nærmere Ordre at gjen-
 nemgaae et Cursus ved Sømineafdelingen; de fratræde
 som Følge deraf Tjeneste ved Søofficeerscorpset.

1872.

26 Marts.

Fra den 1ste i n. M. ansat Capitain ved Kjøbenhavns Væbning N. H. C. Hoffmeyer som Bestyrer af det meteorologiske Institut, som agtes oprettet i Kjøbenhavn.

Commandoen heises i Skonnerten Fylla den 2den n. M. Efter Udlægning inspiceres den af Flaadeinspecteuøren.

Meddeelt, at Justitsministeriet under 11te d. M. har ladet udgaae Bekjendtgjørelse om Oplag i Kjøbenhavn af Krudt, Fyrværkerisager og Sprængstoffer, der tilhøre andre end Militairetaterne.

Allerh. anordnet som følger:

Premierlieut. E. Suenson, R.* , sættes efter egen Begjering 2 à 3 Aar udenfor Nummer uden Gage fra den 1ste n. M. at regne, og

Corpslæge i det for Flaaden og Hæren fælles Lægecorps, Dr. med. W. Wiinstedt, meddeles der ifølge Ansøgning Afsked i Naade fra 1ste Mai d. A. at regne.

Ministeriet tilladt, at der vises et rødt Fyr fra en Lanterne anbragt i en Høide af 15 Fod over daglig Vande paa den søndre Mole af den nu byggede Baadehavn paa Læsø's Nordvestkyst. Fyret skal holdes brændende hele Aaret rundt fra 1 Time efter Solens Nedgang til 1 Time før dens Opgang med Undtagelse af Tidsrummet mellem 5te Mai og 8de August, da det holdes slukket.

27 Marts.

Premierlieut. J. C. Oldenburg beordret til Chef for Opmaalingsexpeditionen med Kanonbaaden Marstrand.

Til at forrette Tjeneste derombord beordret Premierlieutenanterne T. Braëm og C. A. P. Schultz. — Fra den 2den n. M. stilles Premierl. T. Braëm til Raadighed for Directeuøren for Søkaartarchivet.

Efter afholdt Prøve ved Uddannelsesskolen for Reserve-lieutenanter udnævnt Styrmandene: A. du Plessis de Richelieu, H. V. Caroc, J. C. S. Jensen, H. P. M. Predbjørn, S. P. Bang, H. P. Larsen, J. C. Jepsen, C. J. R. Rude, P. T. Helms, M. H. Lauersen, V. S. Villadsen og H. N. M. Knudsen til Reservelieutnr.

Reservelieutenanterne A. du Plessis de Richelieu, 27 Marts.
 H. V. Caroc, J. C. S. Jensen, H. P. M. Predbjørn,
 S. P. Bang, H. P. Larsen, J. C. Jeppesen og C. J.
 R. Rude indkaldte til Tjeneste ved Søværnet med Gage
 fra den 1ste April d. A. at regne og tiltræde den 10de
 s. M. Tjeneste ved Orlogsværftet og ved Exerceerskolen,
 efter Værftschefens nærmere Ordre.

Tilstaaet ovennævnte 8 Reservelieutenanter hver en
 Udrustningshjælp af 60 Rd.

De ikke indkaldte Reservelieutenanter og de øvrige
 Elever ved Uddannelsesskolen for Reservelieutenanter
 hjemsendes den 30te d. M.

Beordret Commandeur G. F. W. Wisberg til fra 30 .
 den 1ste n. M. som Generalinspecteur for Flaadens
 Signalvæsen at paasee, at hele Signalvæsenet stedse er
 hensigtsmæssigt og tidssvarende organiseret, og til at
 føre Overtilsyn med Underviisningen og Øvelserne i
 Brugen af Flaadens Signalsystemer.

Capitainerne G. J. G. Mac-Dougall, P. H. Braëm,
 S. A. Bille, A. E. Christiansen, J. U. A. Holm og
 A. W. Buchwald, Premierlieutenanterne C. F. v. d. Recke,
 C. A. Bruun, H. L. R. Thalbitzer, N. C. R. Møller,
 F. C. Irminger, T. Braëm, H. G. S. Olrik og O. W.
 Suenson, samt Secondlieutenanterne C. F. Scheller,
 R. L. Hoffmann og J. A. D. Jensen beordrede til ved
 Siden af deres havende Tjeneste i April Maaned at
 gennemgaae et Cursus i et for Flaaden og Hæren fælles
 Signalsystem, hvilket Cursus vil blive afholdt paa Orlogs-
 værftet, under Overtilsyn af og efter nærmere Bestemmelse
 af Generalinspecteuren for Flaadens Signalvæsen.

Allerh. anordnet: Premierlieutenant G. H. N. Dreyer 30 .
 sættes efter egen Begjering udenfor Nummer uden
 Gage fra den 24de Mai d. A. indtil 1ste Juli 1873.

Capitain G. J. G. Mac-Dougall beordret til som 2 April.
 Skoleforstander at lede det i Kundgjørelse Nr. 8/1872,
 Punct 3, omhandlede Cursus i et for Flaaden og Hæren

1872.

- fælles Signalsystem, efter nærmere Ordre og Bestemmelse af Generalinspecteuren for Flaadens Signalvæsen.
- 8 April. Efter allerh. Bemyndigelse beordret Capitain A. E. Christiansen til Chef for Dampskibet Slesvig.
Premierlieut. F. C. Irminger beordret at forrette Tjeneste ombord i Dampskibet.
- 5 . Allerh. anordnet: Capitain W. Michelsen meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Svagelighed med Pension efter Pensionsloven fra den 1ste i n. M. at regne.
- 6 . Premierlieutenanterne C. A. Bruun og H. H. Koch beordrede at assistere ved de forestaaende Prøver ved Søofficeersskolen fra den 10de til den 29de d. M. Den 10de d. M. fratræde de som Følge heraf Tjeneste ved Søofficeerscorpset og tiltræde Tjeneste ved Søofficeersskolen.
- 11 . Capitain A. B. Rothe designeret til at forrette Tjeneste som Stabschef, og Premierlieut. H. G. S. Olrik som Adjutant hos Chefen for Øvelsesescadren i indeværende Aar.
- 15 . Tilstaaet Capitain J. U. A. Holm Orlov indtil videre for midlertidigt istedenfor Capitain N. Jacobsen at føre det islandske Postdampskib.
- 20 . Allerh. anordnet som følger:
Premierlietenant C. F. v. d. Recke, R. *, udnævnes til Capitain.
Maskinmester i Haandværkscorpsets 1ste Afdeling V. V. Lund sættes efter egen Begjering udenfor Nummer uden Lønning i 3 Aar fra 1ste Mai d. A. at regne.
- 29 . Minist. Resol. Fra den 1ste Mai d. A. indtræde Capitain P. H. Braëm i næstældste, og Capitain C. F. v. d. Recke i yngste Lønningsklasse for Capitainer.
- . . Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe paa deres forestaaende Togter designeret:
i Corvetten Heimdal:
Premierlieut. H. H. Koch som Næstcommanderende,
Premierlieutenanterne J. E. V. Hansen, J. P. M. Fischer,

F. L. C. M. V. Wulff og F. C. C. Bardenfleth, samt 29 April.
Reservelæge E. C. Nobel som Skibslæge; Premierlieutenanterne J. E. V. Hansen, F. L. C. M. V. Wulff og F. C. C. Bardenfleth forrette tillige Tjeneste som Lærere i Sømandskab, og Premierlieut. J. P. M. Fischer som Lærer i Navigation;

i Pandserbatteriet Gorm:

Capitain L. A. Mourier som Næstcommanderende, Premierlieutenanterne S. J. Paulsen, J. N. Sølling og K. C. J. Nielsen, Secondlieut. C. F. Scheller, samt cand. chir. & med. E. H. Pontoppidan som Skibslæge;

i Pandserbatteriet Lindormen:

Capitain P. C. H. U. Jessen som Næstcommanderende, Premierlieutenanterne A. W. Bonnesen og F. Lund, Secondlieutenanterne W. Anholm og J. A. D. Jensen, samt cand. chir. & med. O. V. Lassen som Skibslæge;

i Pandserbatteriet Rolf Krake:

Premierlieut. H. L. R. Thalbitzer som Næstcommanderende, Premierlieutenanterne C. O. E. Normann, F. P. Uldall og O. F. V. Schwanenflügel, Secondlieut. R. L. Hoffmann, samt H. Gerber som Skibslæge;

i Skonnerten Absalon:

Premierlieut. F. C. Irminger som Næstcommanderende, Premierlieutenanterne O. W. Suenson og F. C. Mygind, samt cand. chir. & med. H. B. T. Mynter som Skibslæge;

og i Skonnerten Esbern Snare:

Premierlieut. N. C. R. Møller som Næstcommanderende, Premierlieut. H. P. Holm, Secondlieut. H. T. Hedemann, samt Corpslæge H. F. Brønnicke som Overskibslæge.

1872.

29 April.

Til at forrette Tjeneste hos Chefen for Søtransportvæsenet designeres: Capitain C. F. v. d. Recke og Reservelieutenant A. du Plessis de Richelieu.

. . . Beordret de til Corvetten Heimdal designerede Officerer at fratræde den 1ste i n. M. deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibet; Skoleofficererne dog kun, forsaavidt deres Tjeneste ved Skolen kan undværes.

. . . Minist. Resol. Naar Prøverne ved Søofficersskolen ere endte, fratræder Premierlieutenant H. G. S. Olrik Tjeneste ved Skolen og tiltræder Tjeneste hos Chefen for Øvelsesescadren.

. . . Premierlieut. H. P. Holm beordret til ved Siden af sin havende Tjeneste at gennemgaae et Cursus i et for Flaaden og Hæren fælles Signalsystem.

. . . Fra den 1ste d. M. ansat cand. magist. P. la Cour som Underbestyrer ved det meteorologiske Institut i Kjøbenhavn.

Ogsaa nogle Bemærkninger i Anledning af Brochuren
„Flaade og Hær, ikke Hær og Flaade“.

Af 5—58.

Efterfølgende Bemærkninger ere nærmest fremkaldte ved en lille Artikel af r. i Tidsskriftets 4de Hefte, hvorved ovennævnte Brochure anmeldes. Det forekommer os, at det meget let kunde hænde, at det i dette Tilfælde vilde gaae, som det saa ofte gaaer i Verden, at den rosende Anmeldelse af et Skrift har tilfølgende, at, hvad der saaledes roses, erhverver sig Præget af at være Sandheden selv, naar den rosende Omtale faaer Lov til at staae uimodsagt.

Hele Brochuren's Indledning, de første 19 Sider, kunne vi fuldstændig samstemme med; men, naar den ærede Forfatter dernæst gaaer over til Kjærnen af Spørgsmaalet: til at discutere om Maaden, hvorpaa vort Forsvarssystem burde indrettes, saa kunne vi ikke længere være fuldstændig enige med ham, ihvorvel vi erkjende den varme Interesse for Marinen, der gjør sig gjældende i hans Udvikling, og som Ingen mere end vi selv ere i Besiddelse af. Ved at gjennemlæse Bogen med lidt Estertanke, faaer man uvilkaarlig Indtrykket af, at der har manglet den tilbørlige Sagkundskab til at behandle det foreliggende Spørgsmaal, og det er ikke umuligt, at der derved er fremkommet et Product, som snarere kan skade end gavne den Sag, man har villet fremme.

Ligesaa lidt som Hr. r. skulle vi fordybe os i Detaille-Spørgsmaal, ligesom vi heller ikke skulle følge den ærede Forfatter i hans Discussioner over Armeens Organisation,

over Maaden, hvorpaa Armeen, Kystartilleriet og Skytteforeningerne burde anvendes, eller hvor mulige Fæstningsværker burde anlægges; men vi ville forsøge paa at oplyse, hvor feilagtig en Mening der paa sine Steder er fremsat, hvor det gjælder Puncter, som vedrøre Marinens Materiel og dettes Anvendelse under eventuelle Krigsforhold.

Vi skulle da begynde med at udtale vor Mening om et Punct, som optager flere Sider i Brochuren, og som saa fuldstændigt priisbelønnes af Hr. r., nemlig om Maaden, hvorpaa det antages, at en Kamp vil udvikle sig imellem den danske Flaade eller Escadre og en eventuel fjendtlig Flaadeafdeling, som vil forsøge paa at kaste en større Styrke eller selv et Armecorps iland. Denne Udvikling af mulige Kampforhold paa Søen forstaae vi aldeles ikke, hvor ofte vi end have gjenne læst den. Det er en Kampmaade, som tager sig meget smukt ud paa Papiret, som seer høist effectfuld ud, men som det sikkert er fuldstændig umuligt at bringe i Anvendelse under virkelige Kampforhold. Denne Forfatterens Kampmaade forekommer os reent ud sagt saa umulig, at vi føle os overbeviste om, at ikke nogen Commanderende vil kunne adoptere den i Brochuren omhandlede Opstilling med Haab om et blot nogenlunde heldigt Udfald. Dog, lad os gaae lidt videre ind paa Sagen, lad os f. Ex. see, af hvilke Skibe Forfatteren vil have, at hans Reserver, denne anden eller indre Linie, som saa djærvt skal kaste sig ind i den fjendtlige Transportflaade, skal bestaae. Svaret herpaa fremgaaer af, hvad der staaer anført i Brochuren Pag. 27, 14de Linie f. o.: »Da denne vor indre Flaadeafdeling vil bestaae af Skibe, der kun have et ringe Dybgaende, 6' à 8' o. s. v. o. s. v. Forfatteren indrømmer nu dertil selv, at det ikke vil være muligt at bibringe disse Fartøier en Hastighed under Damp af mere end 8 à 9 Knob, — er denne Hastighed da tilstrækkelig? Nei, tilvisse ikke! Men, hvad skal man da gjøre med saadanne Fartøier eller

mindre Skibe? De vilde kun være til Unytte, de vilde snarere være en Byrde, idet den mindste Smule modgaaende Sø eller Brise strax vilde hemme deres Bevægelser og gjøre dem fuldstændig ubrugbare, og hvilket Artilleri skulde saa disse Fartøier armeres med? Er den ærede Forfatter i det Hele taget i Besiddelse af de fornødne Data, der kunne godtgjøre, at det er muligt at bygge saadanne Skibe som de omhandlede, der blot nogenlunde kunde tilfredsstille de allerbeskedneste Fordringer, og som dertil vilde være istand til at gaae tilsøes uden altid at forlange blot stille Veir. Fra at opkaste sig til Forsvarer af et saadant Flaademateriel, der, vel forstaaet, efter Forfatterens Mening kun skulde være en Deel af vort samlede Søværn, og til at optræde som Forsvarer af Dampkanonbaade som »Marstrand«, »Villemoes« o. a. L., der netop have et Dybgaaende og en Fart som de [nysomhandlede, men som forlængst have udspillet deres Rolle, er der kun et meget kort Spring.

For det Tilfælde, at man ikke anerkjender Fartens store Betydning for en vis Classe af Skibe, maa der til disse stilles den Fordring, at de til Gjengjæld ere svært armerede, stærkt bepandsrede og i Besiddelse af en stor Dreieevne. Under alle Betingelser kunne Skibe eller Fartøier, der have en ringe Fart, hvadenten de ere pandsrede eller ikke, kun være skikkede til et localt Havneforsvar. Intet Skib af en Flaade eller Escadre, som er bestemt til under Krigsforhold at bevæge sig langs Landets Kyster for at forhindre et eventuelt Landgangsforseg, kan paa nogen Maade lade sig nøie med en Maximums-Hastighed under gunstige Forhold af 8 eller 9 Knob. Man maa her ubetinget sætte 12 til 13 Knobs Fart som den mindst mulige, der er tilstedelig.

Som inderste eller tredie Linie, der skulde forhindre en fjendtlig Landgang, altsaa til at udspille den sidste Trumf i Søforsvaret, omtales eller rettere anbefales Skibenes Fartøier, der vel armerede og bevæbnede skulde

sættes i Vandet i det Øieblik, den fjendtlige Flaade nærmede sig. Ethvert af de større Skibe skulde i dette Øiemed være i Besiddelse af to Dampbarkasser eller Damptravailler, som skulde være indrettede til at hænge under Jollebomme. Hr. r. vil tillige have slige Dampfartøier anbragte paa Pandserbatterierne »Gorm« og »Lindormen«, medens der dog ikke er Tale om »Rolf Krake«. Saavidt os bekjendt har man i England og i de fleste andre Mariner kun anvendt Damptravaillerne til Bugsering af Skibenes øvrige Fartøier, og det er vel værd at lægge Mærke til, at selv de bedste Damptravailler af den nyeste Construction ere af en saadan Vægt, at de sandelig vilde behøve ganske ualmindelig svære Jollebomme til at hænge under. Antage de ærede Herrer det for muligt med Lethed at kunne affire en saadan Damptravaille fra et Skib som »Gorm« og »Lindormen«, naar den alene med sin Maskine og uden Vand i Kjleden veier, saavidt os bekjendt, henimod 6000 *N*? Naar der nu til denne Vægt føies Vægten af Vandet i Kjleden, Vægten af Kul, Artilleri og Ammunition m. m., vil det sikkert vise sig at være mere end tvivlsomt, hvorvidt en forsvarlig Anbringelse af disse Fartøier med saamegen »Lethed« vil kunne finde Sted paa Skibe som de omtalte Pandserbatterier. Vi skulle hertil endnu føie, at det at armere Damptravaillerne upaatvivlelig vil frembyde Vanskeligheder, som ikke ere saa lette at overvinde. Endnu en Ting med Hensyn til Spørgsmaalet om Anbringelsen af Damptravailler paa Pandserbatterierne kan ikke lades ude af Betragtning. Vi troe ikke at sige formeget ved at udtale, at en Hovedanke ved Pandserbatterierne »Gorm« og »Lindormen« er deres liden Sødygtighed, deres store Urolighed i Sø, ligesom det ogsaa er bekjendt, at man i den Retning har ladet foretage Undersøgelser for om muligt at gjøre disse Skibe mere rolige (Batteriet »Gorm« har derfor faaet anbragt Slingrekjole). Hvilken Indflydelse vilde ikke saadanne Sidevægtes Placering have paa disse Skibes altfor store Urolighed i Sø og store Slingringsbevægelser.

Det er os bekjendt, at man ombord i den amerikanske Fregat »Franklin«, som forrige Aar laa her paa Rheden, saavel som i nogle andre amerikanske Orlogsmænd, har anbragt enkelte af de store Fartøier i Gaffler, der staae ud fra Relingen, men vi troe dog nok at turde udtale, at det at sætte saadanne Fartøier i Vandet eller tage dem igjen ombord er et Arbeide, som kræver en udeelt Opmærksomhed og en temmelig betydelig Arbeidsstyrke, og som sikkert ligeoverfor eller under virkelige Kampforhold kan være særlig vanskeligt. Det skal endelig bemærkes, at Damptravailerne, som de medgives vore større Skibe, fordre til deres Ud- og Indsætning Anvendelsen af de sværeste Takler og omtrent hele Mandskabets Tilstedeværelse under Arbeidet.

Med Hensyn til Hensigtsmæssigheden af det nuværende Fartøisskyts skulle vi forøvrigt gjøre opmærksom paa, at der, saavidt os bekjendt, netop i denne Tid foretages eller i en nær Fremtid vil blive foretaget Skydningsforsøg og Indskydninger med en let Staalkanon fra Næs Staalfabrik i Norge, en Kanon, som med Hensyn til Lethed, Maniabilitet, Rækkeevne og Skarpskydning efter de Erfaringer, der ere indvundne i Norge, vel tør antages at ville opfylde alle billige Fordringer. At der til denne Piece vil blive construeret en hensigtsmæssig og tidsvarende Affutage, behøver neppe at fremhæves. At anvende Orgelskyts til Bevæbning af vore Fartøier er i og sig en smuk Tanke; men er den udførlig i Virkeligheden? Vil dette dog i flere Henseender complicerede Materiel med Lethed kunne anbringes paa Fartøier, og vil der ikke kun altfor ofte kunne indtræde Tilfælde, hvor de Fordele, som man antager at opnaae ved dette nye Skyts, vilde gaae tabte som en Følge af Fartøiets Urolighed?

I Brochuren staaer Side 25 omtalt, at man hensigtsmæssigt kunde anvende de til det locale Kystforsvar bestemte mindre Skibe — altsaa saadanne, som skulde høre til den indre Linie — til Udlæggelsen af det pas-

sive Torpedo-Materiel. Denne Tanke forstaae vi heller ikke. Ere saadanne Skibe opfyldte med et passivt Torpedo-Materiel, saa ere de sandelig ikke maniable og istand til at bruges paa anden Maade, idet en Udlægning af Torpedoer, naar en saadan virkelig skal være til Nytte og ikke blot og alene føre til, at kostbare Apparater be-graves i Havet, er et Arbeide, der fordrer en høi Grad af Omhu og forlanger en Tid, som i selve Kampøieblikket eller kort forinden dette ikke kan disponeres over. Hertil skal endnu føies, at det ved Udlæggelsen af de passive Torpedoer og ved hele Behandlingen af det dertil hørende Materiel er nødvendigt, forsaavidt som man vil have Arbeidet udført godt, forsvarligt og med Nytte, at betjene sig at dertil særligt indrettede Flaader eller Pontoner med tilhørende Arbeidsmateriel, og at Betjeningen skeer af et dertil indøvet Personel. Man kan saaledes ved Ud-læggelsen eller Betjeningen af Torpedoerne hverken benytte det første det bedste Skib eller Fartøi og ligesaa lidt det nærmest forhaanden værende Personel.

D'Hrr. — J — og r. ville vel med Rette kunne ind-vende, at det er lettere at kritisere en Ting end sige, hvorledes den skal være, og dette indrømme vi villigt. Om vi en anden Gang skulle komme tilbage til denne Gjenstand og da forsøge paa, forsaavidt det staaer i vor Magt, at give en Fremstilling af vore Anskuelser om vort fremtidige Flaademateriel, vil afhænge af, om vor Syns-maade ikke igjennem Andre kommer tilorde; for Øie-blikket have vi kun villet og ville kun forsøge paa at imødegaae nogle af de vrangte Anskuelser, der særligt have paatrængt sig os saavel i Brochuren som i den der-efter ved Hr. r. i Tidsskriftet fremkomne rosende Kritik; men, idet vi gjøre det, gjentage vi, at vi anerkjende den høie Grad af Interesse og gode Villie, hvormed begge de ærede Forfattere omfatte Marinens fremtidige Udvikling.

Lidt om Artilleri og Skydeøvelser.

Af Premierleuten. S. Bojesen.

Den seneste Tids Taktik-Discussion er ganske naturligen kommen ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Artilleriet kan ansees for i Fremtiden at være Hovedvaabnet eller ei — og forskjellige Argumenter pro og contra ere opstillede i dette Spørgsmaal.

Da det uimodsigeligt staaer i nær Berøring med denne Artikels Formaal, kunne vi ikke undlade som Indledning at hidsætte et Par Bemærkninger, nærmest fremkaldte ved de seneste i Tidsskriftet fremsatte Argumentationer mod Artilleriets Betydning under en Affaire, uden dog dennegang at fordybe os meer end nødvendigt i det omtvistede Emne.

Vi kunne saaledes ikke frigjøre os for det Indtryk af nævnte Discussion, at Forsvaret for Stormangrebet — hvad der har været eensbetydende med at underordne Artilleriets Betydning — først er fremkommet, uden at man har taget Hensyn til det sikkert afgjørende Moment: den Harveyske Torpedo, da denne omsider i en Artikel i 3die Hefte af Tidsskriftet, af f. L. blev bragt for Lyset, og ovenikjøbet i et nyt Lys, der lod os see den næsten lige brugbar som Forsvarsvaaben og som Angrebsvaaben, der angiver yderligere Methoden for dens Anvendelse i sidstnævnte Egenskab at være: »at passere foranom Fjenden og lade ham løbe sig op i Harvey-Torpedoerne,« idet den ærede Forfatter dog sikkert overseer, at dette Maal alt er naaet, naar man, f. Ex.

i den af ham som absurd fremstillede Kjølvandsorden, roligt afventer Fjendens som saa ypperligt udmaalede Stævnangreb. Ja, hvad mere er, f. L. lader til at gaae ud fra, at vi kun ere i Besiddelse af dette Vaaben — Fjenden maa ingen have; men saadanne Forudsætninger ere farlige i Praxis, og i Discussionen kommer man let derved til at tale om høist forskjellige Ting, saasom 1) at slaaes uden Torpedoer, 2) med Torpedoer, anvendte af den ene af Parterne, og 3) med Torpedoer, anvendte af begge Parter.

Vi maae derfor strax præcisere vort Standpunct, som er, at Harvey's Torpedo anvendes af begge Parter; thi vi indsee ikke, hvorfor Fjenden ikke skulde have den eller nogle lignende. Med dette som Udgangspunct ville f. L.'s Argumenter for Stævnangreb — altsaa mod Artilleriet — være meget magre og falde heelt sammen der, hvor han støtter sig til Erfaringen fra Lissa-Slaget; thi, som bekjendt, anvendtes Harvey-Torpedoen ikke der af den gode Grund, at den først saae Lyset for 2 à 3 Aar siden (hvilket imidlertid forøger dens Levetid betydeligt udover, hvad den ærede Forfatter synes at tillægge den Pag 175, hvor han ytrer: »Siden vi for nogle Maaneder siden nedskrev« etc. etc.) —

Det sidste Argument mod Artilleriet er et Regnestykke, hvori man enten atter har glemt en væsentlig Factor, eller man gaaer ud fra en Forudsætning, der bringer os ind paa noget heelt Andet, paa en heel ny Kampplads.

Man »henstiller trøstig til Læseren, der veed, at man med 10 Miles Fart bruger 3^m om at tilbagelægge 1500 Alen, om Artilleriet efter dette kan siges at være Hovedvaabenet; men enten har man glemt efter Fart at tilføie: meer end Modstanderen*), hvad vi dog tvivle

*) Vi overlade til Hr. r. at imødegaae denne og andre af den ærede Indsenders — overraskende Udtalelser. R. A.

paa, paa Grund af Usandsynligheden af et saadant Exempel, eller man gaaer ud fra, at Fjenden enten ligger tilankers eller er beskadiget, saaledes at han maa ligge stille. Ligger han tilankers, have vi et heelt nyt Spørgsmaal at debattere, og i sidste Tilfælde komme vi ind paa de særlige Tilfælde, som vi maae henregne under de, som Commandeur Gottlieb siger for Stævnstødet, »sær gunstige Forhold«. Da saadanne kun undtagelsesviis findes, kan det neppe bevise, at Artilleriet for Tiden er af underordnet Betydning. Sætte vi Regnestykket noget rigtigere op og anføre, at det stævnangribende Skib nærmer sig vort f. Ex. med 2 Knobs Hastighed, hvad maa ansees som overordentlig Meget, saa ville de 1500 Alen først være tilbagelagte efter 14^m Forløb (istedenfor 3^m), foruden at man ved Regnestykket om pandserbrydende Træffere atter har udeladt en væsentlig Factor, nemlig Afstandens successive Formindskelse og Procentantallet af Træfferes deraf flydende Forøgelse, der nok kunde komme op fra 10 pCt. til i de sidste 5 à 6 Minuter at blive 100 pCt. eller med andre Ord hvert Skud, siden Afstanden kun er 5 à 600 Alen. Men vi ville ikke her fortsætte vore Betragtninger over de af f. L. fremførte Argumenter mod Artilleriets Betydning; den nærmeste Tids praktiske Erfaringer ville sikkert tjene til at afgjøre Spørgsmaalet paa en lige saa slaaende Maade, som Discussionen hidtil har været istand til; thi vi tilstaae ikke i den at have kunnet finde nogetsomhelst Beviis for den contra Artilleriet fremsatte Anskuelse. Vi for vort Vedkommende ere tværtimod overbeviste om Artilleriets Hovedbetydning som Vaaben i Kampen paa Søen, ligesom vi indsee, at Brugen af det, *o*: Skydningen, ingensinde har stillet saa store Krav til de Commanderendes og Kanoncommandeureernes Intelligents, Øvelse og deraf flydende Sikkerhed, som nu, da man istedenfor at raade over 80 à 100 Kanoner i eet Skib, kan være indskrænket til 2 à 4, da Skibenes Hastigheder

og dermed følgende indbyrdes Afstandsforandringer ere forøgede i en ganske overordentlig og uvant Grad, da Skibenes Evolutioner og Dreiningshastigheder ere ganske uberegnelige for Kanoncommandeurerne, da Skibenes Slingrebævælgelser, der altid have været den gode Skydnings værste Fjende, ere blevne det i endnu høiere Grad end før, da Betjeningen af Skytset er compliceret, saavel paa Grund af de overordentlig forøgede Vægte at behandle som og ved de mange Combinationer af Maskineri, der have afløst den fordums »Simpelhed i Construction«, da Vaabnernes Skudsikkerhed tilsteder og fordrer Anvendelsen af forskjellige tidligere ukjendte Finesser ved Skydningen og endelig, da den Harvey'ske Torpedo kan siges at være indført*).

Vi behøve sikkert ikke at raisonnere videre for at komme til det Resultat, baade at Artilleriet i og for sig har en ganske overordentlig Betydning, og at man ikke kan lægge for megen Vind paa at sikre sig en saa god Skydning, som Omstændighederne paa Søen i det Hele ville tillade, at man, for at bruge et stærkt, men vi troe rigtigt Udtryk, dyrker Skydekunsten. Og dette gjælder ikke alene Artilleriet, det gjælder ogsaa Haandskydevaabnene; thi begge Arter af Skydning give et sikkert Øie, en fast Haand og Ro under Kampen — uvurdeerlige Goder, naar det gjælder; man vrage derfor ikke Brugen af Haandskytset, den gaaer Haand i Haand med Brugen af det sværere Skyts, og man erindre, at selv i den sidst forefaldne Affaire paa Søen (1870 i Vestindien) bleve de eneste Saarede saarede af Riffelkugler.

Hvad vi derfor kunde ønske, var i al Korthed at gjennemgaae de Fremgangsmaader ved Uddannelsen i Skydekunsten, der anvendes udenfor Marinen, for derfra at drage saadanne Erfaringer, der kunde fremkalde nyt-

*) Derom kunde der dog være meget deelte Meninger, især i England.

tige og nødvendige Forbedringer i Marinens i en længere Aarrække anvendte Uddannelses-Methoder.

Vi ville da holde os til, hvad der ligger os nærmest, nemlig Hærens Skydeskoler, oprettede i de sidste Aar.

§ 1 af »Plan for Skydeskolen« *) begynder saaledes:

»Skolens Bestemmelse er at fremme Skydefærdigheden i Hæren og paa Flaaden ved at uddanne Officerer og Underofficerer til Skydelærere - - -« derefter præciseres andre Formaal. Man vil altsaa see, at ikke alene Kundgjørelsen i Almindelighed, men selve Skolen i Særdeleshed har Interesse for Marinen, der her er tænkt som værende halv Part i Sagen. Da imidlertid den hele Institution turde være mindre bekjendt for vore Læsere, skulle vi, samtidig med at henvise dem til selve Kilden, her indskrænke os til at angive Hovedpuncterne af den nævnte vigtige Institution. Skolen har saaledes 2 Afdelinger: en for de Elever, som gennemgaae det almindelige Skydecursus, fra 1ste Februar til 30te September, og hvor Elevantallet kan være 22 Lieutenanter og 22 Underofficerer — og en Afdeling for de Elever, der tillige skulle gennemgaae det udvidede Skydecursus, der varer fra 1ste October til paafølgende Aars 30te Septbr., hvor Elevantallet kan være 3 Lieutenanter og 4 Underofficerer. Til at gennemgaae det sidste Cursus vælges almindelig de bedste af dem, der have gennemgaaet det almindelige Cursus, og først efter endt Uddannelse og derpaa følgende Prøve afgaae disse som Skydelærere.

Angaaende Adgangen til det almindelige Cursus siger § 18:

»Samtlige Premierlieutenanter og Sergenter af Fodfolket, samt endeel af Rytteriets og Ingenieur-Corpssets Premierlieutenanter og Sergenter skulle efterhaanden

*) Allerhøist stadfæstet den 18de April 1870 (Krigsministeriel Kundgjørelse Nr. 24 s. A.).

indtræde som Elever i det almindelige Cursus, hvortil der dog ogsaa i Mangel af faste Befalingsmænd kan beordres et passende Antal tjenstgjørende Second-lieutenanter og Corporaler etc. etc.»

Underviisningstiden er daglig 6 à 8 Timer, hvoraf 4 à 5 Timer til praktiske Øvelser; (Underviisningen ophører dog i Tidsrummet fra 10de Juni til 31te Juli, ligesom der tilstaaes Ferier for det udvidede Cursus af ialt c. 3 Uger).

Underviisningen er deels theoretisk, deels praktisk.

Den theoretiske omfatter:

- a) Betragtninger over de Forhold, som betinge Haandskydevaabnens Construction i Almindelighed; Hærens og Flaadens Haandskydevaaben.
- b) Disse Vaabens Virkning og Anvendelse (Enkeltmandsskydning og samlet Skydning), Aarsagerne til Skudafvigelse og Midlerne til at modarbejde dem.
- c) Fremgangsmaaden ved Indskydning og Bestemmelse af Begyndeshastigheden.
- d) Overblik over Haandskydevaabnens Historie i Forbindelse med Foreviisning og Undersøgelse af de i fremmede Stater brugelige Vaaben.
- e) Disse Vaabens Forfærdigelse, Opbevaring, Vedligeholdelse og Istandsættelse, samt
- f) Forfærdigelse, Opbevaring og Vedligeholdelse af Skud- og Tændeammunition.

Den praktiske Underviisning omfatter:

- 1) Forberedelsesøvelser, nemlig i Repetition af de i Skydereglementet foreskrevne Forberedelsesøvelser; Haandskydevaabnens Betjening fra forskellige Terraingjenstande; Skydning med Vaaben, indrettede til Salon-Ammunition.
- 2) Afstandsbedømmelse; Repetition af de i Skydereglementet foreskrevne Øvelser; praktisk Øvelse i at bedømme Afstanden fra Standpladserne til forskellige Terrain-Gjenstande under forskellige Veirforhold.

- 3) Skydning: Veiledning i Skydereglementet og Repetition af de deri foreskrevne Øvelser; Veiledning i at være Lærer i Skydning; Skydning fra forskellige Terraingjenstande i de forskellige Formationer, paa de forskellige Maader, hvorpaa Ilden kan afgives, og efter en udført Bevægelse; Skydning under ugunstigt Veir- og Belysningsforhold (Natskydning) samt efter bevægelige Maal; Indskydning af Haandvaaben m. m.

I det udvidede Skydecursus deeltage Eleverne i Forsøgene med forskellige Haandskydevaaben, men skulle dog stadig øves i Skarpskydning fra 15de October til 30te Jan. Ifølge § 30 vil enhver Underofficer, der har gennemgaaet ogsaa dette Cursus fyldestgjørende, være at tilkjende visse nærmere bestemte Udmærkelsestegn, hvilket vel er en Biside af Sagen, men ingenlunde uvæsentlig.

Efter dette korte Uddrag af Planen for Skydeskolen, som vi haabe skulde give et nogenlunde klart Blik paa Skolens Virksomhed og Maal, skulle vi lidt nærmere ved Exempler o. desl. søge at præcisere denne Virksomhed. Skydeøvelserne begynde saaledes altid med Salon-Rifler, Hærens reglementerede og ypperlige Remington-Riffel, hvis Løb da er indrettet til Brugen af Salon-Ammunitionen. Afstandene ere her naturligviis smaa fra Begyndelsen og naae aldrig ud over 20, høist 30 Skridt, idet Skiven kun har en Størrelse af 1 □-Fod med et tilsvarende Centrum. Naar tilstrækkelig Færdighed er naaet i Anslag og Aftræk, gaaer man over til at øve Skydning mod den samme Skive, men som stadig bevæges i regelmæssige Curver. Hver Elev har saaledes i næstsidste Cursus gjort 430 Salonskud. Man gaaer herefter over til Skydning med Remington-Ammunition*),

*) Vi skulle hertil knytte den Bemærkning, at Remington-Riflen, efter vedkommende Autoriteters Udsagn, er den bedste af alle hidtil prøvede Baglade-Rifler.

om hvilken Øvelses Omfang nedenstaaende Tabel vil give et foreløbigt Begreb:

Afstande	Skivens Størrelse		Centrum	Inddelingen udenom Centrum	
	Høide.	Brede.		Høide	Brede
fra 100 til 200 Alen	6'	4'	1 Fod i Kvadrat	3'	2'
- 300 - 600 -	6'	6'	1½ do. do.	4'	3'
800	6'	8'	2 do. do.	5'	4'
- 1000 til 1200 -	6'	12'	3 do. do.	6'	6'
- 1300 - 1400 -	12'	12'	Ingen Inddeling		

Man vil af Tabellen see, hvorledes Maalenes eller Skivernes Størrelse tiltager gradviis med Afstandens, og at Skydningen øves til ud paa 1400 Alen — ja, man er endog gaaet videre, til 1600 Alen, og har opnaaet særdeles smukke Resultater for Træfningen. Man øver saavel samlet som Enkeltmands-Skydning, hvilken sidste er foretaget paa Afstande over 1000 Alen, med hvilke man blot har gjort den Forandring ved Skiven at inddele den i 3 lige store Dele ved 2 horizontale Streger. Man har endvidere foretaget Skydning mod bevægeligt Maal, hvilket synes at maatte frembyde megen Interesse. Hertil anvendes Figurskiver, enten hele eller Dele af Figurer, der komme tilsyne, for et Øieblik efter at forsvinde. Man har endog for ganske nylig installeret Figurer tilhest i naturlig Størrelse, der bevæges med større eller mindre Hastighed forbi en Aabning af 20 til 30 Alens Brede.

Skydningen foretages naturligviis i Begyndelsen paa bestemte Afstande, senere gaar man over til vilkaarlige Afstande.

For at vænne Eleverne til at jugere disse, har man i førnævnte Cursus foretaget følgende Antal Øvelser:

Antal Gange	vilkaarlige Afstande	Gjennemsnitsfeil i Bedømmelsen
170	50 til 400 Alen	26 Alen
130	400 - 800 -	52 -
60	800 - 1200 -	80 -
30	1200 - 1600 -	130 -

Man har ved hele denne Fremgangsmaade naaet at præstere overordentlig smukke Resultater; men man har ogsaa ladet hver Elev skyde foruden de førnævnte Salonskud 13 til 1400 almindelige Skud, af hvilke henved 200 vare efter bevægelige Maal. Foruden denne Riffelskydning har man endnu øvet Skydning med Omdreiningspistol og Salompistol efter en Skive paa 1 Qvadratfod, 90 Skud for hver Elev — altsaa ialt 1900 Skud hver (1). Det er en Selvfølge, at de forskjellige Anslagsstillinger ere øvede, saavel som at hver Elev har sin bestemte og velindskudte Riffel under det hele Cursus.

Man maa være berettiget til efter en saadan Overhaling at forvente gode Resultater af dem, der senere skulle optræde som Skydelærere for den Menige.

Den hele Skydeskole er, saavidt os bekjendt, formet efter preussisk Mønster, men forøvrigt følges lignende Fremgangsmaade ogsaa i andre Stater, endog af vore Skytteforeninger, om end naturligviis i noget mindre Stil. De sidst reglementerede franske »instructions sur le tir« optage ikke mindre end 76 af de velbekjendte smaa franske Octavsider, men foreskrive ogsaa saadanne Detailler, som at man maa begynde at lære den Mand, som ikke kan lukke det venstre Øie, alene at lukke og aabne det paa Commando; men vi ville ikke her gaa videre ind paa at omtale disse »instructions«. Idet vi senere skulle antyde, hvilken Fremgangsmaade Marinen følger med Haandvaaben saavel som med Kanoner, ville vi med et Par Ord henlede Opmærksomheden paa Landartilleriets i den senere Tid oprettede Skydeskole eller Skydecursus. Dette blev organiseret og det første gennemgaaet af 38 Elever i Løbet af October Maaned ifjor. Af de nærmere Bestemmelser dette vedrørende skulle vi fremsætte følgende:

Øvelserne foretages dels paa Amagerfællid, dels

paa Københavns Søforter og skulle i det Væsentlige omfatte:

- A. Skarpskydning med Felttskyts, a) paa kjendte Afstande og med nøiagtig Opmaaling af Nedslagene, b) paa ubekjendte Afstande med lagttagelsen af Nedslagene og Sprængningspuncterne fra Standpladsen.
- B. Skarpskydning med Fæstnings- og Beleiringskyts saavel om Dagen som om Natten, a) Demonteerskydning, b) Ricochetskydning.
- C. Skarpskydning med Kystskyts (fra Søforterne). Nogle faa Skud med de forskjellige Kanoner og Affutager, saavel mod fast som mod bevægelig Maal.
- D. Morteerkastning (med nærmere Bestemmelse herfor).
- E. Distance-Maaling.
- F. Hastigheds-Maaling.
- G. Indskydning af en Kanon og Formering af en Skydetabel for Officererne.

Endeel af Skuddene gjøres med skarpe Granater, og Skydningen bør i det Hele ledes saaledes, at den saameget som muligt nærmer sig de tilsvarende Forhold i Felten.

Den theoretiske Underviisning i Skydekunstens Elementer indskrænkes til en daglig Recapitulation paa Øvelsesstedet af Afsnit af Skydningens Theori. Krudtforbruget er normeret til c. 100 Pd. pr. Elev.

Det bestemmes endvidere, at alle tilgaaende Premierlieutenanter samt faste Underofficerer efterhaanden skulle gennemgaae Skydecursus, og saavidt muligt de tjenestegjørende Secondlieutenanter.

Da Tiden vil være for knap til at gennemgaae alle de i Programmet nævnte Øvelser i eet Cursus, ville disse være at gennemgaae i 2 à 3 paa hinanden følgende Cursus.

Til at gennemgaae endeel af de ovenfor nævnte Øvelser har man ved det først afholdte Cursus gjort over 800 Skud i 19 Dage, og for hvert enkelt Skud har

man noteret alle Detailler, dette vedkommende i Elevationen, Side-Inddelingens Indstilling, hvilken Ladning, hvilket af forskellige Brandrør med Temperingstid, Brændetid osv., hvor Skuddet har truffet, enten opmaalt eller bedømt fra Batteriet, Vindens Retning etc. Man har skudt med de forskellige Kanoner, fra den 4 Pd.s riflede til den 84 Pd.s riflede, dels efter Skive, som for den 4 Pd.s gennemsnitlig kan være 8' høi og 30 à 40' bred og for den 24 Pd.s 8' høi og 16' bred, i forskellige Afstande indtil 4800 Alen, dels til Demontering af et til dette Øiemed opført forskandset Batteri, hvori var stillet casseterede Kanoner med Tilbehør og Træfoustager, repræsenterende Mandskabet, idet Afstanden gennemsnitlig var 15 à 1600 Alen. Man har særligen havt Opmærksomheden henvendt paa Indskydningen af en Kanon mod et bestemt Maal, ligesom at Officererne (Eleverne) øvedes i at lede Skydningen, og endelig har man, som Forstanderen for Skolen fremhæver, arbejdet samtidig paa at »tilveiebringe factiske Oplysninger og Erfaringer, paa hvilke de Principer for Skydekunsten, som det netop gjælder at indpræge og indøve Eleverne i, kunne grundlægges eller udvikles«, idet han videre anfører det Mangelfulde i denne Henseende ved alle kjendte Lærebøger og Reglementer for Skydekunsten. Vi skulle ikke her gaae nærmere i Detail i en Sag, om hvilken det ikke, for hvem der har Interesse for dette Spørgsmaal, kan være forbunden med Vanskeligheder at skaffe sig nærmere Underretning. Efter at have givet et kort Overblik over Hærens Skydeskolers Maal og Fremgangsmaader, ville vi gaae over til at see, hvorledes Sagen drives i Marinen, idet vi i vor Fremstilling heraf ville udelade alle Commentarer.

Hvad vi da først maae fremhæve, er, at vi ikke uddanne Skydelærere i det Hele taget: der fordres blot i denne, som forøvrigt i flere Retninger, at man skal kunne være det — saavel Officerer som Under-

officerer gennemgaaende. At der kunde være nogen Rimelighed i at stille denne Fordring, er begrundet i Forholdenes Natur ombord; men man maa blot samtidigt sørge for, at Kjendskabet til Ballistiken gennemgaaende bibringes bedre i den første Uddannelsesperiode, end Tilfældet er. Vi tvivle virkelig om, at Flere end de Allerfærreste ere synderlig indviede i denne. Derefter maa der sørges for den nødvendige praktiske Øvelse, og dette er dobbelt nødvendigt for Officererne nu, da de selv paa en Maade ere Kanoncommandeurer i Taarnskibene, som ikke alene ere vore kraftigst armerede, men i det Hele kraftigste Krigsskibe under de fleste Omstændigheder. For disses Vedkommende indskrænker Praxis sig imidlertid til, at man som Cadet, altsaa paa 4 Togter, gjør 4 à 6 Skud pr. Togt med Kanon, som oftest ovenikjøbet glatløbet, og at med Riffel hver faaar c. 10 Skud hvert Foraar i 4 Aar, og maaskee nogle enkelte Skud under temmelig uheldige Omstændigheder ombord i Løbet af deres aarlige Søtogt. Efter at man er bleven Officeer, gives der ingen Leilighed til Skydeøvelser, hverken reglementerede eller befalede; man gennemgaaer Exerceer-Skolen og bliver derefter Exerceer-Lærer og formelt Skydelærer — man lærer nemlig slet ikke at skyde ved Skolen. — Forinden vi gaae videre, skulle vi dog bemærke, at vi for Kortheds Skyld holde os til, hvad der gjøres, idet vi overlade de ærede Læsere ved et simpelt Subtractionsstykke selv at komme til en stor Deel af, hvad der staaer tilbage at gjøre.

For vore faste Underofficerers Vedkommende skeer Uddannelsen paa følgende Maade:

Som Elever i Elevskolen har man begyndt at tildele hver af de Ældste-Classes-Elever i 4 paa hinanden følgende Aar 3 Skud hver fra Barkas med 4 Pd.s riflet Kanon og Rundkugle, samt 20 Skud med omdannede Taprifler paa 200 Alens Afstand, Alt i Løbet af et Par Dage.

Senere, som Underofficerer af de forskjellige Corpser, ville vi først følge dem, der indtræde i Artillericorpset.

I Kanonskydning bestaaer Øvelsen i for hver af c. 50 Underofficerer aarlig, i Januar Maaned at skyde 4 Skud fra Barkas, ganske som ovenomtalt, efter en Ballon, udlagt paa gisset 1000 Alens Afstand. Tiden, som hertil udkræves, er 3 à 4 Formiddage.

Riffelskydningsøvelsen bestaaer i, at c. 50 Underofficerer i Løbet af 8 à 9 Dage af November Maaned gjøre hver 40 à 45 Skud paa Afstanden 300 og 400 Alen, hvorved dog maa bemærkes, at kun c. 16 daglig kunne skyde, altsaa hver Underofficerer skyder kun c. 3 Dage i det Hele.

For Matroscorpsets Vedkommende ere Skydeøvelserne selvfølgelig mindre fuldstændige: de indskrænke sig til Riffelskydningen alene, idet c. 20 Underofficerer paa samme Tidspunct af Aaret som førnævnt gjøre hver et lignende Antal Skud med Rifler paa de førnævnte Afstande.

Skydningen foretages, som før berørt, med de omdannede Taprifler, der imidlertid med Hensyn til Skudsikkerheden lade endeel tilbage at ønske, ligesom de ogsaa ere meget tunge, hvilke Géner tilstrækkelig fremgaae af Resultaterne, der maaskee endydermere forringes derved, at hver Mand ikke i Tidens Løb beholder det samme Vaaben, og ved at Øvelserne maae tilendebringes selv i et for Skydning meget ugunstigt Veirlig, da de af forskjellige Grunde maae concentreres paa et meget kort Tidsrum. Som en af de uheldigste, men, som det skulde synes, lettest afhjulpne Grunde, skulle vi anføre den, at Marinen ikke eier, eller frit kan disponere over, en eneste af de i de sidste Aar oprettede Skydebænke paa Amager.

Det synes med Hensyn til Antallet af opnaaede Points, at disse ikke kjendelig paavirkes af, at Skiven har den ret anseelige Størrelse af 3 Alen i Qvadrat, —

man søger forresten at hjælpe paa Skydningen ved den iøvrigt meget priselige Foranstaltning at uddøle mindre Pengepræmier.

Skydeøvelserne ledes af en Overkanoneer eller en Kanoneer, hvem det er overladt at drive Sagen paa bedste Maade.

Foruden ovennævnte Skydeøvelser kunne kun undtagelsesviis enkelte Skud falde paa de yngste Underofficerer under deres Udcommandoer med Skibene — og det endda kun for Artillericorpset — ligesom det er en Tilfældighed, at enkelte af disse kunne faae et Par Revolverskud ombord. Skydning med dette Vaaben øves ikke iland. Den Omgang, Artilleri-Underofficererne iøvrigt kunne have med samtlige Skydevaaben, indskrænker sig til den, de faae i de aarlige Exerceerskoler, hvor de imidlertid foruden at exercere selv kun optræde som Lærere for de Menige — vel at mærke ogsaa i Skydning.

Vore Reserve-Officerers hidtidige Uddannelse i Brugen af Skydevaaben have vi tidligere tilladt os at henlede Opmærksomheden paa; vi skulle ikke atter komme tilbage hertil, da en Forandring heri forhaabentlig kan imødesees*). Vi ville kun anføre, at de lige efter deres Udnævnelse til Officerer for Størstedelen bruges som Lærere ved Exerceerskolerne for Søværnepligtige under disses Øvelser i Land.

Hvad de af vore Marineartillerister angaaer, der forrette Caserne- og Vagttjenesten iland, skulle vi blot bemærke, at de sædvanlig afgaae fra Exerceerskolerne efter c. 6 Ugers Exerceren iland som mindre haabefulde i Egenskab af Artillerister. De have, saavidt os bekjendt, aldrig øvet Skydning under deres Uddannelse, og de øve den lige saa lidt i Løbet af den Tid, de ligge inde.

*) Reserveofficerernes Antagelse og Uddannelse var Gjenstand for Droftelse, inden den ærede Forfatter indsendte sin herom handlende Artikel.

At vore Militairarbeidere og Militairhaandværkere heller ikke »Jugte Krudtet«, synes rimeligere; man søger blot at give dem og de andre et saavidt muligt militair Snit ved Exerceerskolerne iland; Skydning ville de jo i Almindelighed ingen Brug have for iland.

Man vil altsaa af det Foranførte see, at Exerceerskolen maa spille en væsentlig Rolle i Uddannelsen af Marinens Personel. Vi have imidlertid hidtil ikke omtalt den Deel af Skolen, hvorved den videre Uddannelse gives vore »virkelige Marineartillerister« : dem, der, efter at have bestaaet de nødvendige Prøver, dimitteres som Medlemmer af Marinens Artillericorps.

Denne Skole, der kun er en Fortsættelse af det før-omtalte Cursus, varer i Almindelighed i 6 à 7 Maaneder ialt, og til dens Program hører naturligviis ogsaa Uddannelsen i Skydning, saavel paa Grund af, at de fleste af Eleverne kun skulle indkaldes igjen som Kanoncommandeurer, altsaa som meget vigtige Folk ombord, som af den ganske naturlige Grund, at Hovedmaalet for al Exercice er at lære Eleverne Brugen af Vaabnet eller Vaabnene i virkelig Praxis. Da disse Skoler paa en Maade i sig indbefatte vore Skydeskoler, skulle vi i Korthed omtale deres Skydeøvelser og deres hele Virksomhed henimod dette Maal, saaledes som vi have været istand til at see den efter en oftere gjentagen Ansættelse deels som Elev, deels som Lærer ved disse Skoler.

Som bekjendt begynde disse Øvelser iland, hvor de fortsættes i Løbet af 6 à 7 Uger, imod Slutningen af hvilken Tid de første Skydeøvelser foretages.

Disse bestaae i:

- 1) I Løbet af 3 à 4 bestemte Dage at lade hver Elev gjøre om muligt 10 Skud med den omdannede Tap-Riffel mod Marinens Skive i en eller to af Skydebænkene paa Amager; vi sige »om muligt«, thi Dagene ere talte, og Skydebænkene ere jo ikke

vore, men maae laanes. Skydningen foretages almindelig paa 200 Alen, og i det nævnte ringe Antal Skud (som oftest de første i Elevernes Liv) maa man baade skyde paa Anlæg, med Nedfald og uden Anlæg.

- 2) Hver Elev gjør et Par Skud fra Barkas, ganske som tidligere omtalt for Lærerne eller Underofficererne. Efter dette første Indblik i Skydekunsten, der er Kronen paa Øvelserne iland, fortsættes disse videre ombord i Exerceerskibet eller Skibene, ifølge nærmere ministerielle, skrevne Instructioner. Gjennemgaae vi atter dem fra 1870, de sidste, vi have havt at gjøre med, finde vi saaledes i § 3:

»Eleverne øves hyppigt i at sigte og bedømme Afstande, samt indøves i Exercice med alle de Systemer, som findes ombord.«

De to førstnævnte Øvelser ere ganske fortrinlige; men især det at »bedømme Afstande« har mange Vanskeligheder for sig paa Søen og kræver derfor ikke alene megen Tid, men temmelig omfattende Forholdsregler, som vi imidlertid ikke have seet praktisere og derfor ikke kunne forestille os, hvorledes de paa bedste Maade kunne træffes; men det bliver en saa meget væsentligere Øvelse, som det eneste Instrument, der eksisterer til Distancemaaling for den Commanderende, altsaa for Officererne hører til Tømmermandens Regnskabsgods*), hvor det i Tidernes Løb er blevet mindre og mindre svarende til sin Hensigt.

Til Øvelse tilstaaes fra Batteriet:

2 løse Skud for hver Elev og 4 skarpe Skud efter udlagt Maal, af hvilke 3 med Kugle og 1 med Spidsgranat, samt fra Fartøi:

*) Det er os ikke bekjendt, at f. Ex. Compasserne ere mindre tidssvarende, fordi Tømmermanden har dem i Regnskab.

indtil 3 skarpe Skud med den 4 Pd.s riflede Kanon, hvoraf 2 med Kugle og 1 med Sprængladning, og endvidere gjøres enkelte skarpe Skud med Spidsgranat for at vise saavel Brandrørets Tempering som Projectilets Bane og Virksomhed — og affyres de i alle Elevers Paasyn.«

Kan Antallet af Skud ikke siges at være rigeligt, saameget mere som 5 af de anførte 7 Skud pr. Elev skydes med Rundkugle fra den riflede Kanon, saa er det især en vanskelig Opgave, gennem ovenstaaende Forholdsregel at bibringe Eleverne nogen klar Forestilling om Ballistiken, om Projectilets »Bane og Virksomhed«, naar selv deres Lærere neppe have kunnet erhverve sig noget dybere Kjendskab hertil.

»Haandbogen for Sø-Artilleri-Skolens Elever« indeholder vel en god, almindelig Forklaring over Skydning og Projectilbanen; men for at forstaaes af Menigmand behøver den en meget fyldig Forklaring, en Anskueliggørelse paa Papiret, som Lærerne heller ikke ere istand til at give, og i Henseende til Projectilernes Virksomhed skal man vanskelig komme til noget Resultat ved at see dem slaae ned i Vandet eller springe i Luften, lidt nærmere eller lidt fjernere fra et Maal, som man gør saa lille, at det næsten bliver usynligt paa Vandet. Jo større Maalet er, des større er Træfsandsynligheden, men samtidig ogsaa Sandsynligheden for, at man kan blive nødt til at lægge nye Maal ud og derved forhale den ubehagelige Skydning over den ene eller høist de to Dage, man almindelig anvender paa den. Det er meget let at construere en lethandelig større Skive, som kan taale at blive ramt adskillige Gange uden at skulle ombyttes — om ikke Andet, vilde det vel kunne organiseres, at man fra Orlogsværftet kunde begjere Skiver udlagte paa bestemt Tid og Sted her i Sundet; der er Intet, der meer opmuntrer Manden, der skyder, og forøger hans Tillid til Vaabnet, end just

det, at han træffer Maalet, og saaledes, som det er nu, bliver det et complet Lykketræf at ramme det, altsaa ligesaa let for den daarlige som for den gode Artillerist, hvad ikke er billigt.

Hvis man da, foruden at bugsere Skiver ud til Skydning, vilde anvende f. Ex. et af de gamle Skibe at skyde nogle Skud paa, hvad aabenbart vilde lette den senere Ophugning, saa vilde man kunne danne sig selv og de Menige et Begreb om Projectilernes Virksomhed, som disse Folk nu aldeles ikke have, og som de ialfald kun kunde have ved mundtlige Foredrag over Skydetabellerne; men Instructionerne nævne kun dem, der udtages til Reserveconstabler, som de Udvalgte, hvem et Indblik i Skydetabellerne bør gives. I det Hele taget kunne Midlerne til at danne Begreberne i nævnte Retning neppe mangle; Sagen er blot at benytte dem.

Angaaende Skydning med Haandvaaben hedder det i § 5, at »Skarpskydningen om muligt bør foretages iland, hvor Omstændighederne tillade det. Foretages den ombord, bør det være efter en agterud nedlagt Tønde, og al Skarpskydning skal foretages efter Mærke og udmaalte Distancer.« Man har altsaa saare vel indseet Vanskelighederne ved disse Øvelser ombord; men skulde det da ikke kunne tænkes, at Regjeringen be kostede en Skydebænk til Marinens Brug, f. Ex. ved Vedbæk, hvor ikke alene Exerceerskibene Aar ud og Aar ind have foretaget disse Øvelser, men ogsaa for endeel de andre Skibe? Man er nu nødsaget til først at risikere at blive nægtet Tilladelse til at skyde paa anden Mands Eiendom, og, naar man har erhvervet Tilladelsen, at benytte den eneste, men for Skydningen meget uheldige Plads langs Stranden, er det til meer end Gæne for Beboere, Fiskere og En selv. Ammunitions-Forbrugen for Haandvaaben er ikke indskrænket af andet end Tid og Leilighed, dog kan man sjældent regne paa at faae gjort mere end 10 Skud pr. Elev, og aldrig i

over en Afstand af 200 à 250 Alen. Naar hertil kommer, at disse Skud gjøres med andre Rifler end dem, man første Gang skød 5 à 10 Skud med, behøver man neppe at godtgjøre ved Resultatet, der viser, at Mange ikke have haft en eneste Træffer i Skiven, at Nyttens ved disse Skydeøvelser bliver meer end tvivlsom — ja, vi tør sige, den er værre end slet ikke at skyde til Skive; thi den Mand, der paa saa smaa Afstande har ingen eller kun et Par Træffere i Øst og Vest, han kommer til at mistvivle svært baade paa sig selv, paa Vaabnet og, hvad maaskee er det Allerværste, paa sine Lærere med. Som tidligere berørt, er Vaabnet heller ikke stor Tillid værd, og det Samme gjælder vore andre Skydevaaben^{*)}, saasom de gamle slesvig-holsteenske Skibspistoler, tildeels vore Revolvere og høist sandsynligt vore Espingoler, der i den senere Tid have faaet slemme Concurrenter i Mitrailleuserne og deres Kammerater.

Vi troe, det maa fremgaae af det Foranstaaende, at Marinens Skydeøvelser ikke kunne henregnes under de begunstigede Øvelser, at de tværtimod trænge til en væsentlig Reform og en i det Hele betryggende Opmærksomhed. Vi have fremstillet i ganske korte Træk Øvelserne og Fremgangsmaaden under disse, saaledes som de foretages ved Hæren. Uden at være blind for, at Skydning paa Landjorden og paa Søen i flere Henseender ikke er eens, men at den sidstnævnte uimodsigelig frembyder de største Vanskeligheder, maae vi just paa Grund heraf anbefale, at saameget meer Omhu anvendes herpaa — Vanskelighederne og Anstrengelserne for at overvinde dem maae dog følges ad, og det forekommer os, at ikke Ubetydeligt kunde vindes ved selv at benytte, hvad andensteds har viist sig praktisk.

^{*)} Man aflægge et Besøg i Marinens Vaabenkammer, og man vil finde det decoreret med forældede Vaaben.

Man tillade os endnu den Bemærkning, at det ingenlunde er vor Mening at angribe vor Exerceerskole som saadan — det er en efter vor Mening fortræffelig Institution, der i sin Tid (1864) har viist sig at kunne bære god Frugt. Men hvad der passer til Tid og Omstændigheder idag, passer ikke altid imorgen, og mindst i Forhold som vore, der have undergaaet og undergaae saa betydelige Omvæltninger. Vi ville sikkert ikke oftere faae Leilighed til at bataillere med Ricochetskydning fra glatte Kanoner.

Exerceerskolen, som den er, har i de over 20 Aar, den har virket, kun foretaget mindre Forandringer ved Øvelserne, for hvilke Hovedopgaven har været og endnu er blot at øve Exercicen tilbunds. Dette vil fremgaae saavel af det alt Anførte som af § 10 af Instructionerne, der efter at have omtalt Skydeøvelserne siger: »Paa den øvrige Deel af Togtet foretages Øvelser, o: Exercice, med Kanoner og Haandvaaben osv. — og benyttes Tiden, deels til at forskaffe alle Skolens Elever den Sikkerhed i Exercice saavel med Kanoner som med Haandvaaben og i Vaabenøvelser, som bør fordres af en Constabel«, deels af, hvad vi alt have anført om, at Exercicen skulde indøves for hver Mand med alle de Systemer, der findes ombord, kort sagt: Exercice og Exercice til liden Aandsnæring eller Erfaring for Lærerne, det være Officerer eller Underofficerer. — Den theoretiske Underviisning er vel ikke udeladt; men den indskrænker sig hovedsagelig til Materiellet, idet den, følgende den førømtalte »Haandbog for etc.« kun paa c. 11 af sine 96 Pagina omtaler Skydningen, idet denne Bog naturligviis forudsætter Assistancen af mundtlige Foredrag, der burde holdes af 1 høist 2 Skydelærere for hver Skole, istedenfor som nu af alle Underofficererne ved Skolen med de Forkundskaber og de forskjellige Fremstillingsevner, de ere i Besiddelse af. Det er, som sagt, endnu Opgaven at gjenneegaae alle

Systemer til den mindste Detail efter vort nye Exerceerreglement, som — det maa man erkjende — omhyggeligt har søgt at faae Alt med og endda Lidt til, blot for at faae saamegen Overeensstemmelse mellem de forskjellige Systemers Behandling som muligt, og som, ved at det er baseret paa Exercicen med den 24 Pd.s Riffelkanon, der just ikke kan siges at være en Nutidskanon, monteret i almindelig Skibsrapert, som er den sletteste, man kan bruge, saavel som paa at reglementere, hvad der skal gøres, saa i »Dannebrog«, saa i »Danmark«, saa i osv. osv., kommer ind paa tidsspildende Vidtløftigheder (man gjennemgaaer f. Ex. Haandgrebet »Retter Kanonen« Pag. 75 og 76 m. fl.), der lader En tabe, hvad man iøvrigt kunde have vundet ved de i det nævnte Reglement fastslaaede nye og mere praktiske Exerceer-Principer. Herved spildes Tiden for de nyttigere Øvelser, der f. Ex. omtales saaledes i »Haandbogen« for den menige Artillerist Pag. 62: »Kampens Udfald tilsøes beroer væsentlig paa Artilleriets rigtige og hurtige Betjening«, hvad med andre Ord vil sige: paa rigtig og hurtig Skydning - - - »Den læres gjennem Exerceice og Skydeøvelser«, og Pag. 65:

»I Kamp er Skydningen i Almindelighed fri. Det overlades Kanoncommandeuren at affyre sit Skud, naar han har sit Sigte.«

Ja — Kanoncommandeuren kommer det meget meer an paa tilsøes end tillands; han maa langt oftere der end her selv tage Initiativet; det er det, man derfor skulde søge at gjøre ham muligt ved at lægge større Vægt paa den intelligentere og den virkelig praktiske Deel af Uddannelsen.

Vi behøve til det nye Materiel langt færre Kanoncommandeurer end før; men paa dem og paa Officererne beroer Kampens Udfald nu fuldt saa vel som i gamle Dage.

Commissionsbetænkningen over Englands nyere Krigsskibe.

Ved Capitain St. Bille.

Ved Ordre af 12te Januar 1871 blev der i England nedsat en Commission med det Hverv at undersøge Hensigtsmæssigheden og Brugbarheden af forskjellige Classer af den engelske Marines nyere Krigsskibe og at indkomme med mulige Forslag til Forandring i Tegnninger, som maatte blive Commissionen forelagte.

Den af Admiralitetet nedsatte Commission med Lord Dufferin and Clandeboye, K. C. B., som Formand, bestod af femten Medlemmer, hvoraf sex vare Søofficerer, nemlig: Admiralerne Elliot, Ryder, Hornby og Houston Stewart, Capitainerne Hood og Goodenough. Admiralerne Elliot og Ryder vare af en fra den øvrige Commission saa afvigende Mening, at de samlet indsendte et Minoritetsvotum, medens de fire andre Søofficerer sluttede sig til Commissionens Fleertal. Oberstlieutenant Pasley af Ingenieurerne fungerede som Secretair*).

De forskjellige Classer af Skibe, som bleve bedømte, vare: »Devastation«-, »Monarch«-, »Invincible«-, »Inconstant«- samt »Cyclops«- og »Glatton«-Classen.

*) Foruden af Formanden og de sex Søofficerer bestod Commissionen af følgende Medlemmer: Sir William Thomson, Reverend Doctor Woolley, Professor Rankine, G. W. Rendel, Civilingenieur, P. Denny, Esq., G. P. Bidder, Civilingenieur, T. Loyd, Esq., W. Froude, Esq.

Commissionen havde Tilladelse til at tilkalde saavel Søofficerer som Enhver, der formeentlig kunde give Veiledning i de foreliggende Spørgsmaal.

Den af Commissionens Fleertal indsendte Betænkning foreligger Offentligheden under Titlen: «Report of the Committee to examine the designs upon which ships of war have recently been constructed». Den indeholder Bemærkninger af maritim Interesse, som vi i det Følgende ville søge at gjøre Rede for.

Commissionen begynder sin Indberetning med at udtale sig om Maaden, hvorpaa den har forstaaet Admiralitetets Ordre, og hvilke Forhold den har arbeidet under, hvorefter den gaaer over til selve Sagen ved følgende Udtalelser:

Et fuldkomment Krigsskib er et Desideratum, som endnu ikke er opnaaet, og som man for Øieblikket, mere end nogensinde tidligere, er fjernet fra at opnaae. Enhver Tilnærmelse eller ethvert Skridt henimod Fuldkommenhed i een Retning vil medføre Ufuldkommenheder i en anden. Fra det Øieblik, da Krigsskibene første Gang bleve armerede og derved omdannedes til egentlige Krigsmaskiner, have Skibsconstructeurerne været nødsagede til at lade sig nøie med et mere eller mindre tilfredsstillende Compromis ved Tegningernes Udarbeidelse. Efterhaanden som Krigsvidenskaben skred fremad, idet man gik over fra Seilskibe til Dampskibe og derefter indførte det riflede Skyts, senere igjen Pandseret og det sværere Artilleri, er Vanskeligheden ved Skibsconstructionen og ved Udarbeidelsen af tilfredsstillende Tegninger gradeviis forøget, og man er nu under den bestaaende Kamp imellem Artilleriet og Pandseret kommen til det Punct i Skibsconstructionen, hvor det maa ansees for ugjærligt at frembringe et Skib, som tilfredsstillende alle Formaal.

Admiralitetet har anerkjendt det Berettigede i denne Anskuelse ved at approbere Tegninger til Skibe af

»Devastation« - Classen, hvor Seilevnen fuldstændig blev opgivet, for at man kunde opnaae at faae et Skib, der var istand til at bære tykt Pandser og meget kraftige Kanoner, i Forbindelse med at have tilstrækkelig Dampvevne og en Kulbeholdning, der tillod det at gaae over Atlanterhavet for Damp alene.

Ved at approbere Tegninger til Fregatten »Inconstant« og Skibe af denne Classe er Admiralitet gaet ud fra en anden Anskuelse, idet man her fuldstændigt har opgivet Pandseret for at opnaae et med svært Artilleri bestykket, særdeles hurtiggaaende og tillige sødygtigt Skib, der ved sin Seilevne kunde holde Søen i længere Tid.

Hver for sig indeholde disse to forskellige Classer af Skibe værdifulde Betingelser for et fuldstændigt Krigsskib, og det maa derfor ansees for rigtigt og ønskeligt, om disse to Typer, om end noget forandrede og forbedrede, blive repræsenterede i Flaadens Materiel. Commissionen skal hertil føie, at den ved at bedømme den Classe af Skibe, hvortil »Monarch« henhører, som et 1ste Classe søgaaende Pandsereskib med stor Seilkraft, er kommen til det Resultat, at Skibe som »Hercules« og »Sultan«, uanseet den forskellige Armering og hele Constructionsmaade, bør henregnes til denne Classe Pandsereskibe.

Artilleri og Pandser. Det er nødvendigt ved et Arbeide som det foreliggende at see nogenlunde frem i Tiden og da forsøge paa at komme til en saavidt mulig klar Erkjendelse af, hvad der er Sandsynlighed for, at den nærmeste Fremtid vil skabe i søkrigsvidenskabelig Henseende. Hidindtil have Artilleriet og Pandseret nogenlunde holdt Skridt med hinanden, idet snart det Ene, snart det Andet har baaret Fortrinet, imedens det dog synes, at det Tidspunct nærmer sig, da Artilleriet vil have naaet en definitiv Overlegenhed. Da der blev udarbejdet Tegninger til Taarnskibet »Devastation«, var der

god Grund til at antage, at dette Skibs Pandser (12" Jern som Sidepandser og 14" Jern som Taarnpandser foruden Bagklædning) var uigjennemtrængeligt for den sværeste Kanon, som nogen Nation var i Besiddelse af. Siden den Tid har imidlertid Indførelsen af forbedret Kanonkrudt foreget den 25 Tons Kanons Indtrængningsevne saa meget, at »Devastation« ikke kan siges at være uigjennemtrængeligt paa korte Afstande, naar det bliver beskudt af Kanoner af samme Slags som dem, der ere ombord i Taarnskibet »Monarch«. »Devastation« vil ifølge Planen blive armeret med Kanoner af endnu større Gjennembrydningsevne (35 Tons Kanoner), og endnu foreligger der Intet, som kan berettigge Commissionen til at troe, at Artilleriet ved disse Kanoners Construction har naaet den yderste Grændse, eller at det har sagt sit sidste Ord.

I et Brev af 12te April 1871 til Commissionens Formand, Lord Dufferin, har Sir William Armstrong saaledes udtalt:

1) At Elswick-Compagniet ikke nærer Tvivl om, at det allerede nu vil kunne modtage Bestillinger paa riflede Kanoner af 14" Kaliber, der med en Ladning af 200 Pd. Krudt udskyde et Projectil af $\frac{1}{2}$ Tons Vægt (1000 Pd.), og at det vil sætte sit Renommee i Pant paa dette Foretagendes heldige Udfald.

2) At der er Grund til at antage, at intet Pandser af mindre Tykkelse end 20" Jern, understøttet af en Bagklædning, construeret som »Hercules«'s Skibsside, vil være istand til at modstaae en saadan Kanons Gjennembrydningsevne.

3) At han antager, efter de foretagne Forsøg og anstillede Undersøgelser, at det spidshovedede, pandserbrydende Projectil er det fladhovedede Projectil overlegent i Gjennembrydningsevne, og at det haardtstøbte Jernprojectil (chilled cast-iron) er virksommere og billigere end Staalprojectilet. Den pandserbrydende Granat

gjør herfra en Undtagelse, idet den maa fabrikeres af Staal.

4) Naar Pandseret ikke er saa tykt, at det med Sikkerhed kan antages, at der ingen Gjennembrydning vil finde Sted, maa det ubetinget ansees for rigtigere, at Pandseret aldeles bortfalder, og at Skibssiden kun gjøres saa tyk (1" à 2"), at den kan ansees for uigjennemtrængelig ved Beskydning med almindelige Sprænggranater. Den største ødelæggende Virkning er tilstede, naar Projectilet netop har den nødvendige Gjennembrydningskraft. Kanoner paa upandsrede Skibe bør staae paa aabent Dæk.

5) Artilleriet er allerede i dette Øieblik Pandseret overlegent. Det er kun de allernyeste Skibe, der have nogensomhelst Udsigt til at kunne modstaae Nutidens Artilleri. De ældre Pandserskibe ere værre end upandsrede Skibe. Ved at forøge Pandsertykkelsen vil man enten blive nødsaget til at formindske Artillerivægten eller til at construere Skibe af en saadan Størrelse, at de ville være fuldstændig umaniable og dertil saa kostbare som Krigsskibe, at man kun vilde kunne anskaffe et forholdsviis ringe Antal.

6) Man burde derfor aldeles frafalde Pandseret som Beskyttelse for Artilleriet og kun anvende det som Beskyttelse for Skibet indenfor visse Grændser. Krudt- og Granatmagasiner, Kjedler og Kulkasser skulde ligge under Vandlinien, og Skibet være afdeelt i flere forskjellige Rum ved vandtætte Skodder. Hvor Skibet var bepandsret, maatte det være saavidt muligt fuldstændig uigjennemtrængeligt. Artilleriet skulde bestaae af enkelte svære Kanoner, istand til at gjennembryde det sværeste Pandser, og enkelte lettere, riflede Granatkanoner. Skibet maatte være i Besiddelse af en meget betydelig Hastighed og dets Skibsside være af saa tyk Jernplade, at den var uigjennemtrængelig for Gattlingkanonernes Staalprojectiler, almindelige Sprænggranater og Kartæsskugler.

I Hovedsagen vil altsaa efter Armstrongs Mening hurtige Jernskibe, afdeelte i flere vandtætte Rum, med Kjedler, Maskiner og Magasiner under Vand, kun tildeels bepandsrede og armerede med svært Artilleri, være det Materiel, som man maa have for Øie under den Udvikling, der for Øieblikket foregaaer og i nærmeste Fremtid vil foregaae med Artilleriet, »da der,« som han tilføier, »til alle Tider vil være Brug for Skibe som de her omtalte.« Til absolut Havneforsvar vil Armstrong anvende mindre, upandsrede, men svært armerede og hurtige Kanonbaade samt hurtige og let maniable Torpedobaade.

Sir Joseph Whitworth, som ligeledes maa ansees for en Autoritet, har i Brev af 18de Juli 1871 til Commissionens Secretair, Oberstlieutenant Pasley, udtalt, at han vil kunne tilvirke en 11" Bagladekanon, der vil være istand til at gjenembryde et 16" tykt Pandser paa 1000 Yards Afstand, og at Pandsertykkelsen maa være mindst 24" Jern for at kunne modstaae en af ham construeret 13" Kanons Gjennembrydningsevne. Det anvendte Projectil vilde i begge Tilfælde være den pandserbrydende Staalgranat*). Whitworths Brev tyder bestemt hen paa, at han vil frafalde al Bepandsring, medens han ikke seer sig istand til at angive, hvilken Beskyttelsesmaade der vil være den hensigtsmæssigste eller have den tilbørlige Modstandsevne ligeoverfor de Kanoner, han anvender. — Upandsrede Skibe vil Whitworth armere med een eller

*) I Tidsskriftet »Naval science« for April 1872, som udgives af Mr. Reed, findes en Artikel: »the new Whitworth breech-loader«, hvori der omtales denne Kanons Construction og de med Kanonen anstillede Forsøg. Kanonen er 12pdig af 3" Kaliber, Kammeret har større Tværmaal end den øvrige Deel af Løbet og rummer en meget større Ladning end den, som benyttes i de tilsvarende Forladekanoner. Ved Forsøgene, som anstilledes ved Southport, opnaaedes en Rækkeevne af 7 miles; paa korte Afstande blev en 4½" Pandserplade af Browns Fabrik gjenemskudt af en Staalgranat af 6 Kallbres Længde.

to meget svære Kanoner som Stævnbevæbning, foruden med flere lette, rifløde Granatkanoner, der kunne anvendes med Hurtighed og betydelig Virkning imod upandsrede Skibe.

Commissionen, der har lagt særdeles megen Vægt paa de foreliggende Udtalelser, og som nøie har undersøgt og prøvet alle Forhold, som staae i Forbindelse dermed, nærer ikke Tvivl om, at Artillerividenskaben vil kunne naae et Standpunct som det, der her er antydet, og at der vil komme et Tidspunct, hvor man vil raade over Kanoner med den her angivne Kraft og Gjennembrydningsevne, medens det samtidigt maa antages for hævet over al Tvivl, at intet 1ste Classe søgaaende Krigsskib af en »maniabel« Størrelse kan blive fuldstændigt pandsret med blot tilnærmelsesviis 24" Jern, ligesom den heller ikke vil fordriste sig til at udtale, at denne Tykkelse er tilstrækkelig. Til Trods for denne Udtalelse er Commissionen dog kommen til den Erkjendelse, at Pandsret endnu ikke bør bortkastes som Beskyttelsesmiddel, men at det er nødvendigt, at Englands 1ste Classe Krigsskibe vedvarende beskyttes ved Pandsret af den størst mulige Modstandsevne, idet den ikke kan lade den store Fordeel ude af Betragtning, som det bepandsrede Skib — afseet fra, at det ikke kan modstaae enkelte Kanoners Gjennembrydningsevne — endnu har og i den nærmeste Tid vil have overfor det upandsrede Skib, naar Kampen føres paa Afstande, hvor dets Modstanders Artilleri ikke kan gjennembryde dets Side, medens hvert enkelt Skud vil gaae igjennem det upandsrede Skibs Sider. At der under Kamp imellem et Pandserskib og et upandsret Skib med stor ødelæggende Virkning vil kunne anvendes Sprænggranater imod dette Sidste, kan heller ikke lades ude af Betragtning.

Der er her omtalt det Resultat, som Commissionen kom til med Hensyn til Spørgsmaalet, om Pandsret burde frafalde eller ikke, og tillige berørt de Anskuelser,

som gjorde sig gjældende i saa Henseende hos de to fremragende Artillericonstructeurer Armstrong og Whitworth. Forinden der fortsættes med at gjøre Rede for Commissionens Betænkning, vil det vistnok være rettest at gjengive nogle af de Udtalelser, som fremkom om Spørgsmaalet »Artilleriet og Pandseret« fra Artilleridirecteuren Capitain Hood, Medlem af Commissionen, og fra Capitain Noble af Artilleriet.

Capitain Hood udtaler sig omtrent paa følgende Maade over de ham af Commissionen forelagte Spørgsmaal: »Paa 200 Yards Afstand er der under nogle Skydeprøver, der for kort Tid siden foretoges ved Schoeburyness, gjort Forsøg med den 11" og 12", 25 Tons Kanon mod en Skive, der forestillede den stærkeste Deel af »Devastation«'s Taarnpandser (14" Jernpandser foruden Bagklædning). Skiven, som blev truffen fem eller sex Gange, led ingen væsentlig Skade, og, i Tilfælde af virkelig Kamp, maatte man ansee Taarnbesætningen og Artilleriet for at være fuldstændigt sikkert ved en Taarnpandsring som »Devastation«'s. Skiven selv, der kunde ansees for lidt stærkere end selve Taarnet i Portaabningernes umiddelbare Nærhed, blev ikke istandsat under Skydningen.

Det tør herefter betragtes som usandsynligt, at »Devastation«'s Pandser (12" Jern undtagen paa Taarnet) skulde blive gennemskudt af 25 Tons Kanoner, undtagen naar det blev truffet ved et perpendiculært Anslag, og endog i dette specielle Tilfælde vil det være tvivlsomt, om det gjennembrydes af nogen anden Deel af Projectilet end netop Spidsen. Paa 1000 Yards Afstand vil Pandseret være uigjennemtrængeligt. Paa 200 Yards Afstand vil den 35 Tons Kanon derimod fuldstændig gjennembryde den stærkeste Deel af Pandseret ved et perpendiculært Anslag, hvilket dog mod Taarnsiden maa ansees for usandsynligt eller idetmindste meget sjældent. Det maa antages for sandsynligt, at et massivt Palliser-

Projectil vil trænge igjennem en 16" tyk, massiv (ikke lagdeelt) Jernplade, paa 200 Yards Afstand, naar det med en Ladning af 120 Pd. pebble Krudt bliver udskudt af en 35 Tons Kanon. Det massive, ikke lagdeelte, Pandser yder bedst Modstand imod Granater, medens det lagdeelte Pandser vil yde bedst Modstand imod massive Projectiler. En Bagklædning af fuldt Teaktræ maa ansees for at yde størst Modstand. I det lagdeelte 14" Pandser vil det bedste Forhold være 8" Jern, 10" Teak og 6" Jern. Det maa betvivles, om man fra noget Skib kan udsende Projectiler, som træffe et fjendtligt Skibs Dæk under en Nedslagsvinkel af 45 Grader. Det er nødvendigt, at der foretages Forsøg for at komme til Erkjendelse om den nødvendige Tykkelse for Dækspandseret.

Det skal endnu tilføies, at der neppe er nogen Grændse tilstede for Størrelsen af de Kanoner, som kunne konstrueres, medens en saadan er tilstede for de Kanoners Vedkommende, som kunne anvendes ombord. Den 35 Tons Kanon maa ansees for den største, der kan anvendes i Taarn, den 18 Tons Kanon for den største, der kan eller rettere bør anvendes som Bredsidekanon. En Hastighed af 1300' i Secundet kan antages for den rimelige Maximumshastighed, der opnaaes af den 25 Tons og 35 Tons Kanon. Med 85 Pd. pebble Krudt giver den 25 Tons Kanon en Hastighed af 1275' i Secundet. Den 12", 25 Tons Kanon er kraftigere end den 11" Kanon af samme Vægt, da Krudtet forbrænder bedre; den er den 10", 18½ Tons Kanon langt overlegen. Det ordonantsmæssige, massive 12" Projectil er godt konstrueret med Hensyn til Forholdet imellem Vægt, Længde og Diameter. Pallisers massive Projectil, som i Henseende til Gjennembrydningsevne snarere bør foretrækkes for det af Whitworth konstruerede, vil upaatvivlelig være det bedste for at opnaae Gjennembrydning. Naar der skydes imod Skiver, som ere gjennembrydelige for de imod dem anvendte Kanoner, bør Granater ubetinget foretrækkes

for massive Projectiler. Pallisers Projectiler ere Staal-projectiler overlegne i Gjennembrydningsevne, og med Hensyn til Projectilets Form maa det spidshovedede Projectil ansees for at være det fladhovedede overlegent.

Capitain Noble af Artilleriet samstemmer ikke fuldstændigt med Capitain Hood i dennes Udtalelser om Skydeprøverne ved Schoeburyness imod »Devastation«'s Taarnpandser, idet han mener, at Kanonen ved Forsøget viste sig at være Pandseret overlegent, medens han dog ikke deraf vil drage den Slutning, at Pandseret bør bortfalde. Capitain Noble udtaler sig omtrent paa følgende Maade om de af Capitain Hood omtalte Forsøg:

Ved Skydningen imod en 14" tyk Pandserkive, der forestillede en Deel af »Devastation«'s Taarnside, og som blev truffen sex Gange fra en 11" og 12" 25 Tons Kanon, maatte Skivens Beskadigelser ansees for at være meget væsentlige, og Artilleriet vilde under en fortsat Beskydning upaatvivlelig have faaet Overvægten. Saavidt som Skydningen nu strakte sig, vilde Taarnbesætningen have været i Sikkerhed, naar den havde været beskyttet imod afsprungne Boltehoveder m. m. ved Tougmatrasser eller Net af Tougværk, medens det dog ikke kan lades ude af Betragtning, at et saa stort Antal Træffere paa saa ringe en Overflade er usandsynligt under virkelige Kampforhold. Ved under Damp med omtrent 8 Miles Fart at engagere et Fort paa 1000 Yards Afstand, vil Taarnet upaatvivlelig blive rammet, men ikke ofte i Nærheden af samme Sted, og Risicoen, for at Kanonbesætningen skulde blive truffen, forringes derved meget.

En 12" Jernplade med tilhørende Bagklædning vil blive gjennembrudt af en 12" Kanon. Dersom denne Bepandsring var alene af Jern, bestaaende af 12", 2" og 1½" Plade, hvor 2" Jern sættes lig med 16" Teaktræ, vil der ligeledes finde Gjennembrydning Sted. Dog tør det i begge Tilfælde antages, at denne ikke vil være

fuldstændig, idet Projectilet rimeligviis vil blive standset ved Inderhuden.

Det lagdeelte Pandser maa antages at yde større Modstand end det massive Pandser ved Beskydning saavel med massivt Skarp som med Granater, naar der er Spørgsmaal om at anvende Pladetykkelser, der ere 12" eller derover, da i dette Tilfælde Pladefabrikationen støder paa Vanskeligheder, som ikke ere lette at overvinde. Man har i saa Henseende anstillet Forsøg siden 1867, hvorved man tillige søgte at komme til Erkjendelse af, om de to Plader burde støde sammen, eller om de burde være adskilte fra hinanden ved et Trælag, hvilket sidste Spørgsmaal endnu synes at maatte staae aabent af Mangel paa tilstrækkelig Erfaring. Det sammenlagte 12" Pandser bør efter de foreliggende Forsøg dannes af en 8" og en 4" Plade, det 14" Pandser af en 8" og en 6" Plade.

Uagtet det kan ansees for afgjort, at det vil være nødvendigt at anvende et 16" à 17" tykt Jernpandser foruden Bagklædning for at modstaae den 35 Tons Kanon, ligger der dog heri ingen Grund for fuldstændigt at forlade Pandseret, da en meget ringere Pandsertykkelse vil forhindre Gjennembrydning af Fleertallet af Skuddene, medens endog en meget ringe Pandsertykkelse er tilstrækkelig til at faae almindelige Granater til at springe i Anslaget.

Den mindste Pladetykkelse, der kan antages at forhindre Sprænggranater fra at bryde igjennem, er 3" Jern (Armstrong antager 1" à 2"s Tykkelse for tilstrækkelig). Dog mangler man ogsaa i saa Henseende tilstrækkelig Erfaring til at kunne afgive nogen bestemt Udtalelse.

En almindelig Sprænggranat med 35 Pd. Sprængladning, udskudt fra en 12" Kanon, vil, naar den springer imellem Dækkene, nærligen lamslaae Batteriet og sprænge Dækkene. Naar Pallisers Granater anvendes mod Pandser-skibe, vil deres ødelæggende Virkninger snarere ramme

Skibssiden end Besætningen, da de rimeligviis springe i Anslaget, eller rettere, førend en fuldstændig Gjennem-brydning har fundet Sted. Man har endnu ikke Erfaring for, hvilken Tykkelse der bør gives Dækspandseret.

Det synes at fremgaae af de foreliggende Forsøg, at man med det nye pebble Krudt har naaet noget Fuldkomment ved Skydningen med den 25 Tons Kanon, og der staaer kun tilbage at komme til en klar Erkjendelse om det bedste Materiale, som bør anvendes ved Projectilernes Fabrikation.

Den 11" og 12" Kanon, begge 25 Tons af Vægt, staae omtrent lige i Gjennembrydningsevne, medens den 12", 25 Tons Kanon har en større Rækkeevne. Paa 400 Yards Afstand vil en Skibsside som »Hercules«'s blive gjennemskudt i Vandlinien af disse Kanoner. Paa 1000 Yards Afstand vil den 35 Tons Kanon være lige-saa kraftig, som den 25 Tons er ved Mundingen, og paa 200 Yards Afstand vil den kunne gjennembryde »Devastation«'s Taarnpandser. Med Hensyn til Betjeningens Hurtighed, bør den være eens for begge Kanoner, naar der anvendes de fornødne mechaniske Midler. Kanoner af saa store Dimensioner bør formeentlig anbringes paa Dreieskiver midtskibs. Man kan paa Artilleri-Construc-tionens nuværende Standpunct see hen til Constructionen af 50 Tons Kanoner med Haab om et heldigt Resultat. Der vil i det Hele taget neppe, hvad selve Constructionen angaaer, være nogen Grændse for Størrelsen af de Ka-noner, der kunne fabrikeres, medens der vil kunne op-staae Vanskeligheder ved saa svære Kanoners Betjening ombord. Betjeningen iland vil derimod sandsynligviis kunne udføres.

Den 35 Tons Kanon, der koster omtrent 70 £ pr. Ton, maa ubetinget antages at være enhver fremmed Kanon overlegen, og der er Rimelighed for, at ingen fremmed Nation er i Besiddelse af noget Artilleri, der kan sammenlignes med den 25 Tons Kanon.

Under en Kamp imellem pandsrede Landbatterier og Pandserskibe ville de første ubetinget gaae af med Seiren, naar de ere armerede med Skyts, der har tilstrækkelig Gjennembrydningsevne.

Det maa antages for muligt, at man kan construere en 9" riflet Granatkanon af $6\frac{1}{2}$ Tons Vægt, som i Kamp mod upandsrede Skibe vil være den reglementerede 7" Kanon overlegen. Det skal slutteligen bemærkes, at Forladekanonen maa foretrækkes for Bagladekanonen, og ved Skydning mod Pandser det spidshovedede Projectil fremfor det fladhovedede.

De Officerer og Videnskabsmænd, som af Commissionen bleve tilkaldte, og hvis Vidnesbyrd blev afæsket i det foreliggende Spørgsmaal, ere saa at sige alle uden Undtagelse af den Mening, at Pandseret bør bibeholdes, medens der viste sig afvigende Meninger om Artilleriets Anbringelse som Bredsideskyts eller i Taarn. Alle vare enige i at fremhæve det Fordeelagtige for et Skib i at kunne skyde saa ret forud eller ret agterud som muligt, og i, at det Pandser, som skulde yde en betryggende Modstand, burde være 12" tykt foruden Underlaget.

Maskiner. Commissionens Fleertal udtaler sig meget bestemt for Indførelsen i Orlogsmarinen af Maskiner, construerede efter Høj- og Lavtryksprincippet.

Skibsconstruction, Rolighed og Stabilitet. Der er et Spørgsmaal, der er blevet opkastet i Commissionen, og som ikke er uden Betydning for Skibenes Construction, nemlig Spørgsmaalet om stor Metacenter-Høide og deraf følgende Stivhed, men Urolighed i Sø og hurtige Slingringsbevægelser. Paa Grund af Artilleriets Udvikling og Maaden, hvorpaa den nyere Tids Krigsskibe som en Følge heraf nu armeres, have Marineingenieurerne for at faae et roligt Skib til Artilleriets Betjening bestræbt sig for saavidt muligt at formindske Metacentrets Høide. I et enkelt Tilfælde, som f. Ex. ved Skibe af

»Invincible«- og »Inconstant«-Classen — hvor man tillige foretog Forandringer, efterhaanden som Bygningen skred frem — har man imidlertid overskredet den rette Grændse, den, der var forenelig med Skibenes nødvendige Stivhed, og er derfor bleven nødsaget til, efter at Skibene vare færdige og udrustede, at anbringe en betydelig Ballast ombord. Det er blevet oplyst for Commissionen, at der er blevet gjort Skridt til at raade Bod paa denne Ulempe ved Bygningen af »Blonde«, Søsterskib til »Inconstant«, og den tvivler ikke om, at det ogsaa vil skee ved Udarbejdelsen af nye Tegninger til Skibe af »Invincible«-Classen.

Commissionen udtaler, at et værdifuldt Resultat vil opnaaes i Skibsconstructionen, ved at udfinde tilfredsstillende Midler, hvorved Rolighed kan forenes med stor Stabilitet eller Stivhed, og den henleder i saa Henseende Opmærksomheden paa Anvendelsen af Slingrekjole af større Høide, end hidindtil har været anvendt, og paa- peger, at Hr. Fraude (Medlem af Commissionen og Vicepræsident i Institution of Naval Architects) i denne Retning har gjort Forsøg, hvis Resultater synes at være gunstige.

Slingrekjole anbefales ubetinget af Mr. Barnaby, Formand i Constructions-Commissionen, af Mr. E. J. Reed, forhenværende Hovedconstructeur, og tildeels af Admiral Spencer Robinson, idet denne Sidste dog troer det muligt at opnaae det samme Resultat ved en nøiagtigere og rigtigere Fordeling af Vægte.

Ved Bedømmelsen af de forskjellige Classer af Skibe, som af Admiralitetet vare Commissionen opgivne, udtaler den sig i Hovedsagen saaledes:

1. »Devastation«-Classen. Denne Classe Skibe, der indbefatter Taarnskibene »Devastation«, »Thunderer« og »Fury«, ere bestemte til Tjeneste i de europæiske Farvande, Canalen og Middelhavet. Det var nødvendigt ved disse Skibes Bygning at tage Hensyn til, at de i

paakommende Tilfælde kunde møde haardt Veir midt i Oceanet, og til at de der skulde kunne optage en Kamp. Der blev derfor givet dem en lav, upandsret Bak, hvorved Dækshøiden paa dette Sted forøgedes fra $4\frac{1}{2}$ til 9 Fod. Det blev foreslaaet at forhøje Dækshøiden midtskibs paa begge Sider af Brystværnet, indtil samme Høide som Brystværnsdækket, ved en let upandsret Opbygning, som forløb opefter fra Skibets Side. Commissionen antager ikke, at denne Tilbygning vil være nødvendig til Skibets Sikkerhed; den anbefaler den imidlertid til Prøve i »Devastation«, medens den ikke skal anbringes paa »Thunderer«.

Ved at undersøge Stabiliteten og anstille de hertil sigtende Beregninger har det viist sig, 1) at »Devastation«-Classen maa ansees for at have fuldstændig tilstrækkelig Stivhed, og 2) at Stivheden reduceres til Nul ved en Krængningsvinkel af 43 Grader. Uagtet nu Commissionen er overbeviist om, at »Devastation« har en fuldstændig betryggende Stabilitet, skal den dog anbefale ved fremtidig Bygning af disse eller lignende Slags Skibe først at lade Stivhedsmomentet forsvinde ved en Vinkel af 50 Grader.

»Devastation« fremstiller i grove Træk den nærmeste Fremtids søgaaende Pandserskibe. Det anbefales at forøge Pandserets Tykkelse saavidt muligt udover 12" (nuværende Pandser, undtagen paa Taarnet, hvor 14") og at give Pandserbeltet ved Forstævnen en større Brede. Der vilde kunne opnaaes Forbedringer i forskjellige Retninger ved at formindske Kulbeholdningen, naar denne Classe Skibe ikke var bestemt til at forrette Tjeneste saa langt borte fra Landets Kyster, idet man ved en formindsket Kulbeholdning opnaaede at have Vægt til sin Disposition. Det er Tvivl underkastet, om den upandsrede 9 Fods høie Bak afgiver tilstrækkelig Beskyttelse, naar man med Kraft gaaer op imod Søen.

Det antages, at disse Skibes Forsvarsevne vil kunne blive forøget meget betydeligt ved følgende Forandringer,

som man dog kun anbefaler at have Opmærksomheden henvendt paa, idet man ikke er istand til at bedømme, om Bygningen er skreden for langt fremad til at kunne bringe dem i Anvendelse.

1) Brystvårnsdækkets Pandser, som nu kun er 1" tyk, gjøres sværere. 2) Et pandsret Skod sættes foran og agterfor den Deel af Skibet, der optages af Maskiner, Kjelder og Magasiner. Det foreslaaede Pandserkodt førstøttes nedefter til Skibets Bund og gaaer op til Sidepandserets Underkant. 3) Dækket under Sidepandseret gjøres vandtæt for Forstævnen indtil et paa Tegningen bestemt angivet Punct.

2. »Monarch«-Classen. Idet Commissionen ikke skal give sig af med at anstille Betragtninger over Skibe som f. Ex. »Warrior«, »Achilles« og »Northumberland« eller lignende Fartøier, der ere byggede efter Tegninger, som rimeligviis ikke mere ville blive benyttede, vil den under eet bedømme Skibene »Monarch«, »Sultan« og »Hercules« som henhørende til en og samme Art, der i Commissariatet er benævnet »1ste Classe søgaaende Krigsskibe«. Et Særkjendte for disse tre Skibe og en Hovedhindring for væsentlig at kunne forøge Pandsertrykkelsen er, at de have fuldstændige Reisninger og det deraf følgende større Seilareal. Forskjellen imellem dem indbyrdes bestaaer i, at »Monarch« fører sit Artilleri, 4 Stkr. 25 Tons Kanoner, i to omdreieende Taarne, hvorimod »Hercules« og »Sultan« have deres Artilleri, 8 Stkr. 18 Tons Kanoner, fire paa hver Side, i en pandsret Casemat. Commissionens Majoritet mener, at »Monarch« er de to andre Skibe overlegen i artilleristisk Henseende, idet den antager, at det omdreieende Taarn afgiver Fordele, naar der er Spørgsmaal om svære Kanoners Betjening, foruden en bedre Beskyttelse for Betjeningsmandskabet og de mechaniske Betjeningsmidler. Commissionen gaaer ikke nærmere ind paa Behandlingen af Spørgsmaalet om Taarnskibets eller Bredsideskibets rela-

tive Fordele; men den er nødsaget til at udtale, at man ikke bør bygge flere Skibe som »Monarch» paa Grund af dets store Kostbarhed som Skib og ringe Pandser, og ligesaa lidt tør det anbefales, at Skibe som »Hercules» og »Sultan» fremtidigt sættes under Bygning uagtet deres noget større Pandsertykkelse i Vandgangen. Ihvorvel det ikke kan betvivles, at Taarnskibet »Monarch» har ydet og endnu vil være istand til at yde Landet mange Tjenester, saameget mere som det for Øieblikket vistnok er et af de kraftigste søgaaende Pandserskibe, der findes, undlader Commissionens Fleertal dog ikke yderligere at udtale, at det vil være muligt uden Vanskelighed at komme i Besiddelse af et mere effectivt og mindre kostbart Skib end »Monarch», som dette sidste ikke vil kunne optage Kampen imod.

En Minoritet i Commissionen, Admiral Stewart, Capitain Hood og Dr. Woolley, er dog af den Mening, at saavel »Monarch» som »Hercules» og »Sultan» ere Skibe, der repræsenterer en Typus, som forandret og forbedret efter den indhøstede Erfaring vil være tjenlig til Krigstjeneste i oversøiske Farvande.

3. »Invincible»-Classen. Denne Classe indbefatter for Øieblikket sex Skibe: »Audacious», »Vanguard», »Invincible» og »Iron Duke» med Dobbeltkrue, samt »Swiftsure» og »Triumph» med Enkeltskrue og et noget større Dybgaende. Disse Skibes Drægtighed vexler mellem 3700 til 3900 Tons, deres Deplacement mellem 6200 til 6500 Tons, deres største Dybgaende mellem 23' til 25' 6" og deres Hastighed under Damp mellem 13 og 14 Knob. De danne en Classe Pandserskibe med betydelig Reisning og Seilareal, der er i Besiddelse af stor Kraft saavel til Forsvar som til Angreb, og som maa betragtes som fortrinlig skikket til at yde væsentlige Tjenester i Krigstilfælde. Ved Nybygninger af denne Classe maa der sees hen til, at der opnaaes

større Stivhed *) og en større Styrke i de nedre Forbindinger. Enkeltskruen, der er til at optage, maa i disse Skibe foretrækkes for Dobbeltskruen.

Der er en Meningsforskjel i Commissionen med Hensyn til Artilleriets Fordeling og Installation. Den nuværende Armering bestaaer af 10 Stkr. 12½ Tons Kanoner i Casemat og 4 ubeskyttede 64 Pds. riflede Kanoner. Man kan samtidigt med at anvende Bredsideild skyde ret for- eller agterud med to 12½ Tons og to 64pdige Kanoner. Admiral Stewart, Capitain Hood og Dr. Woolley holde paa den bestaaende Installation, medens Commissionens øvrige Medlemmer mene, at man kun skulde have to svære Kanoner, anbragte i et pandsret Taarn, hvorimod det øvrige Artilleri skulde staae ubeskyttet udenfor Pandseret og bestaae af lettere Skyts. Det pandsrede Taarn skulde da placeres lige ovenover det Pandserbelte, der løber Skibet rundt til Beskyttelse af Vandgangen, og skulde være stærkt pandsret. De mekaniske Betjeningsmidler skulde være beskyttede, medens Pandservægten i denne nye Art Skibe dog ikke maatte forøges. Det maatte derhos ansees for magtpaaliggende, at der med Taarnkanonerne kunde skydes ret forud.

4. »Inconstant»-Classen. De til denne Classe hørende Skibe ere upandsrede, men af forholdsviis store Dimensioner for at opnaae en betydelig Hastighed. Man har ved Constructionen søgt at forbinde stor Seilevne med betydelig Hastighed under Damp og et kraftigt Artilleri. Det er rimeligt, at man ved senere Bygninger

*) I Foraaret 1872, da Fregatten Jylland kom ind til Plymouth, laa Fregatten »Invincible» ved Værftet; man var dengang ifærd med at foretage nogle enkelte mindre Forandringer ved Artilleriets Installation og ved Apteringerne, ligesom man ogsaa havde forkortet Rejsningerne og formindsket Seilarealet som Følge af de Beretninger, der vare indkomne efter Fregattens første Prøvetour.

af denne Art vil kunne opnaae et lignende Resultat med mindre Dimensioner, ligesom der ogsaa synes at være Grund til at inddele denne Classe Skibe i to Underafdelinger, den ene, hvor man formindskede Seilevnen og forøgede Dampkraften, den anden, hvor det modsatte Forhold fandt Sted, og som hver havde sit Formaal i den Tjeneste, man vilde forlange udført.

Da man upaatvivleligt under Kamp mod upandsrede Skibe med Fordeel vil anvende Sprænggranater, som med Skarpets nuværende Dimensioner ville have en fuldstændig ødelæggende Virkning paa et lukket Batteri, saa henledes Opmærksomheden paa, at upandsrede Skibe formeentligen burde bygges med aabent Dæk og ikke som Batteriskibe, hvorved man tillige vil opnaae Skibe af ringere Dimensioner, der ville afgive en mindre Skive for fjendtligt Artilleri.

5. »Cyclops«- og »Glatton«-Classen. De fire Skibe, som ere under Bygning, og hvis Typus repræsenteres af Taarnskibet »Cyclops«, ere bestemte til Havne- og Kystforsvar. De ere nærligen byggede efter samme Planer og Tegninger som Taarnskibene »Cerberus« og »Magdala«, der for nogle Aar tilbage bleve byggede til Forsvar af Bombay og Melbourne.

Admiralitetet havde beordret Commissionen til snarest muligt at indkomme med en Betænkning over disse Skibe og tillige med en Udtalelse om, hvorvidt de burde gjøres mere sødygtige ved at give dem en Tilbygning midtskibs, i Lighed med den, som var foreslaet for Taarnskibet »Devastation«. I sit Svar udtaler Commissionen sig for: 1) at forøge Dækspandseret, 2) at forøge Antallet af de vandtætte Skodder i Forskibet, 3) at styrke Skibet betydeligt ved nedre Forbindinger, og tilføier, 4) at en Tilbygning som den foreslaaede vilde være fornøden, dersom disse Skibe bleve bestemte til at operere længere borte fra Landets Kyster og saaledes ophørte at være egentlige Havne- og Kystforsvarsskibe.

Idet man ved de i det Ovenanførte foreslaaede Forandringer for »Cyclops« - Classen kun havde de fire allerede under Bygning værende Skibe for Øie, udtaler Commissionen Følgende om fremtidige Skibe af denne Art: De Fordele, Skibe som »Cyclops« besidde, bestaae i, 1) at de ere armerede med et i Forhold til Deplacementet meget kraftigt Artilleri, 2) at, omendskjøndt Pandseret ikke er stærkt nok til at være uigjennemtrængeligt overfor Kanoner, der ere noget svagere end de, hvormed det selv er armeret, vil denne Mangel dog opveies ved Skibets ringe Dybgaende, der tillader det at søge ind paa lægere Vande — hvor dets Modstander ikke kan følge det — og der muligen optage en Kamp paa lang Afstand. Paa den anden Side maa det fremhæves, at disse Skibes store Mangel ligger i deres ringe Evne til hurtigt at bevæge sig fra Sted til Sted, idet de kun have ringe Hastighed under Damp. Et Fleertal i Commissionen udtaler derfor, at det anseer denne Mangel for saa betydelig, at det maa fremhæve Nødvendigheden af at opnaae en større Hastighed under Damp selv med Opoffrelsen af det ene Taarn, hvorved Brystværnets Overflade tillige vilde blive formindsket. Dybgaendet skulde i alle Tilfælde bibeholdes. Man meente derved at kunne opnaae en større Hastighed og anbefalede i saa Tilfælde at antage den foreslaaede Opbygning midtskibs. Admiral Stewart, Capitain Hood og endnu en af Commissionens Søofficerer tilligemed Dr. Woolley foretrække ubetinget ved fremtidige Nybygninger at bibeholde »Cyclops«-Classen i dens nuværende Skikkelse med 4 Stkr. 10" Kanoner i to Taarne og 10 Miles Fart ligesom nu. D'Herrer antage, at Skibet som et Havne- og Kystforsvarsskib vilde være kraftigere og mere hensigtssvarende i sin nuværende Skikkelse end forandret efter Fleertallets Forslag, da man ikke kunde undlade at see hen til, at Eettaarnskibet ved et eneste uheldigt Skud fuldstændigt kan blive berøvet Brugen af sit Artilleri.

Den hele Commission antager, at det er nødvendigt, for at faae et tilfredsstillende Havne- og Kystforsvar, at supplere de ovennævnte Skibe med mindre upandsrede Fartøier af »Staunch«-Classen, og den tilføier, at man for at faae et fuldstændigt og kraftigt Hele nødvendigviis maa supplere begge disse Classer med Skibe, hvis Angrebs- og Forsvarsevne fuldstændig sætter dem istand til at optage en Kamp med det kraftigste søgaaende Skib.

De Skibe, som ikke ere bestemte til Tjeneste i oversøiske Farvande eller til at operere fjernt fra Landets Kyster, behøve ikke at have Plads til et betydeligt Kulforraad. Ved Indførelsen af kulbesparende Maskiner og deraf følgende formindsket Kulforraad vil man kunne anvende den opsparede Vægt til enten at forøge Artilleriet, Maskinkraften eller Pandseret, alt efter det Formaal, man har ved Skibets Bygning.

Taarnskibet »Glatton« kan uagtet dets tykke Pandser og svære Artilleri ikke ansees for fuldstændigt fyldestgørende. Man har allerede sat et Skib i Vandet, som fører endnu sværere Artilleri end »Glatton«, og det kan efter de anstillede Stabilitetsberegninger m.m. være Tvivl underkastet, om dette Skib er i Besiddelse af den Sødygtighed, der er nødvendig, for at det til alle Tider og under alle Omstændigheder skal kunne søge hen til det Sted paa Landets Kyster, hvortil det maatte blive beordret *).

*) I en Artikel i »Naval Science« for April 1872, der gjør Rede for et af Hr. Barnaby holdt Foredrag, angives en Formel $\frac{A + G + H + S}{L + 100}$ for Beregningen af Pandserkibes relative Brug-

barhed ϱ : samlede Angrebs- og Forsvarsevne. I den angivne Formel er A. Pandservægten pr. Ton af Skibets Drægtighed, G. Vægten af det beskyttede Artilleri og Ammunitionen, H. Porthøide (Bøssebænkens Høide) over øverste Vandlinie, S. Hastigheden under Damp og L. Skibets Længde. Ved denne Formel kommer man efter Barnaby's Opgivende til følgende Resultater for Brugbarheden af nogle af den engelske Marines Pandserkibe:

Commissionen henleder sluttelig Opmærksomheden paa følgende Puncter:

1) At Jernet indgaaer i Skibets Bygning og i alle Apteringer i den videste Udstrækning, for at Krigsskibet kan blive saalidet brændbart som muligt. Ethvert Rum i Skibet burde saaledes, hvor det var gjørligt, dannes af tynde Jernplader opsatte i ringe Afstand fra hinanden og med Afstanden mellem Pladerne opfyldt med et tyndt Korklag, hvorved der tillige opnaaedes en eensartet Temperatur i Skibets forskjellige Rum, som svarede til Luftens Varme- eller Kuldegrad.

2) Skibenes Størrelse burde fremtidig angives ved Displacementet udtrykt i Tons, og Maskinkraften angives ved den indicerede Hestekraft.

3) Man bør særlig lægge Vægt paa at forhindre enhver mulig metallisk Strømning imellem de forskjelligartede Metaller, der anvendes i Jernskibene. Naar eksempelvis saadanne Skibe kobbres ved udenpaa Skibssiden at anbringe en Træklædning, paa hvilken Kobberhuden spigres, bør det ved Hjælp af et Galvanometer undersøges, om al Forbindelse i saa Henseende er hævet. Opmærksomheden henvendes tillige paa, at Lynaflederne anbringes ombord i Jernskibe paa den hensigtsmæssigste Maade.

4) Ethvert Skib maa der medgives et nøiagtigt og simpelt Instrument, hvorved man til enhver Tid kan undersøge Amningen og derved tillige forsikre sig om, at Skibet bestandigt har den rigtige Styrlastighed. Opmærksomheden henledes endvidere paa Indførelsen af nøiagtige Logapparater.

5) At man ved Skibe af ringe Dybgaende muligen vil kunne anvende Turbinen i en større Udstrækning.

6) At Stabilitets- og øvrige Beregninger med dertil hørende nødvendige Undersøgelser og Prøver foretages,

Monarch 149,s. Hercules 113,4. Captain 83,s. Vanguard 83,0.
Minotaur 61,1. Warrior 44,s. Defence 10,s.

forinden Skibene udsendes, i en saa stor Udstrækning som muligt, for at man, saavidt det er gjørligt, kan komme til en klar Erkjendelse af Skibets Egenskaber, førend det gaar tilsøes.

7) Saavidt det kan skjønnes, burde Artilleriet i ethvert Skib bestaae af blandet Skyts, det vil sige, saavel af svære, pandserbrydende Kanoner som af mindre Piecer, der tilstedede en hurtig og levende Betjening. De lettere Kanoner maatte da være riflede Granatkanoner, som ikke behøvede at være beskyttede ved noget Pandser. Forholdet imellem de sværere og lettere Piecer maatte komme an paa Skibets Bestemmelse.

8) Da Stævnangreb efter Alt, hvad der foreligger, vil faae en særdeles stor Betydning i fremtidige Kampe paa Søen, bør man ved Bygningen af pandsrede Skibe saavel lægge en særlig Vægt paa en stærk Forbinding imellem de forskjellige Dele af Forskibet som paa, at Skibet deles i flere Afdelinger ved vandtætte Skodder, hvorved saavel Skibets Angrebs- som Modstandsevne vil blive forøget.

I ovenstaaende Linier have vi søgt at give en sammentrængt og correct Fremstilling af de Resultater, som Commissionens overveiende Fleertal var kommet til, og kun fremdraget Enkeltheder, hvor det var absolut nødvendigt f. Ex. ved Behandlingen af Spørgsmaalet om »Artilleriet og Pandseret«. Den Betænkning, der indkom fra Commissionens Mindretal, Admiralerne Ryder og Elliot, og som foreslog en ganske ny Bygningsmaade med en udbredt Anvendelse af Kork som Bæremiddel, er ikke berørt, af hvor megen Interesse den end ved sin Eienommelighed kan være, da Mindretalsforslaget end ikke i Hovedsagen ret vilde kunne blive forstaaet, uden at der stadigt maatte henvises til detaillerede Tegninger.

Mere om Englands nyere Krigsskibe.

Den 28de Januar i indeværende Aar holdt Mr. Barnaby i »Royal United Service Institution« et Foredrag over de nyere engelske Krigsskibe. Hans klare, om end noget sammentrængte Fremstilling af de seneste engelske Skibes Egenskaber i Forhold til tidligere Typers, kan tjene som et godt Supplement til den foregaaende Artikel, hvorfor den i Uddrag gjengives efter »Naval and Military Gazette«.

Den 11te Mai 1859 blev der givet Ordre til at bygge det første søgaaende engelske Pandserskib »Warrior«; snart paafulgtes det af »Black Prince«, »Defence« og »Resistance«. Disse Skibe vare Forløberne for en aldeles ny Flaade, i hvilken de gamle Trælinieskibe ikke længere kunde holde deres Plads. Man var ikke destomindre saa lidet forudseende, at der i Aarene 1859 og 1860 blev sat i Vandet eller omdannet til Skrueskibe ikke mindre end 17 Linieskibe og 10 Fregatter, medens der stod paa Stablen eller omdannedes 12 Linieskibe og 13 Fregatter, alle byggede af Træ og upandsrede.

Det er meget muligt, at vor Fremsynethed den Dag i Dag ikke er bedre, end den var i 1859 og 1860, og at Nutidens Skibe om ti Aar ogsaa ere forældede.

Det første søgaaende Pandserskib, »Warrior, kostede, foruden Artilleri og Tilbehør, 376,000 £. Da Fregatten sidste Gang var udrustet, førte den 32 Kanoner, 28 vare 6½ Tons og 4 9 Tons. Besætningen var 709 Mand.

4½ Tommers Plade dækkede det midterste af Skroget. Pandserklædningen bliver nu paa 3000 Alen gennemskudt af den 12 Tons Kanon, paa 6,900 Alen af den 18 Tons og paa fem engelske Mile af den 35 Tons Kanon!

Men der findes saavel ved dette Skibs som ved »Defence's» og »Resistance's» Tegninger en Mangel, som ingen Pandsertykkelse paa Midten af Skibssiden kan opheve: de fuldstændigt ubeskyttede Styreapparater. Denne væsentlige Mangel ledede til i 1861 at bygge »Minotaur«, »Agincourt» og »Northumberland«. I disse Skibe søgte man at beskytte hele Skroget med Pandser af samme Modstandsevne som »Warrior«- og »Defence«-Classens Pandser, idet man bibeholdt en Fart af fjorten Knob paa »den maalte Miil«. Den nye Type veiede en Sjattedeel mere end den første og kostede 100,000 £ mere. Søfolkene have aldrig kunnet lide disse Skibe, rimeligviis paa Grund af deres mærkværdige Reisning med de fem Master. Seilarealet blev større end »Warrior's«, der var 23 Gange Middelspantarealet, idet de nye Skibes Seilareal var 24½ Gange saa stort. Men det har viist sig, at der sjældent blev ført Seil paa de to agterste Master. »Warrior» blev som sagt skudt igjennem paa 3000 Alen af 12 Tons Kanonen; men vi komme nu til »Hercules«, der er usaarbar overfor denne Kanon. Sammenligner man »Hercules« med »Minotaur«, saa vil man see, at man for 100,000 £ mindre fik et Skib, hvis Bredside udsllynger $\frac{1}{8}$ mere Jern, hvis Pandser har dobbelt saa stor Modstandsevne, hvis Fart er den samme, og hvis Dreieevne er dobbelt saa god. Ulempen ved »Hercules« bestaaer i, at der skal 8,500 H. K. mod »Minotaur's» 6,700 H. K. for at give samme Fart. »Minotaur's» Fart skyldes fine Linier; »Hercules« maatte have betydelig Maskinkraft. Det maa imidlertid vel erindres, at Forholdet stiller sig gunstigere, naar Farten bliver mindre, og man kommer til et mere almindeligt

Kulforbrug; thi det kortere Skib »Hercules« regjeres bedre under Seil end det længere Skib »Minotaur«, der under almindelige Omstændigheder maa bruge mere Kul. Med 5 Knobs Fart er Forskjellen mellem »Hercules's« og »Minotaur's« ind. H. K. kun 236. Overhovedet brænder den første Fregat mindre Kul end den sidste paa Grund af en heldigere Maskinconstruction; thi med 5 Knob bruger »Hercules« 1,54 Pd. Kul pr. ind. H. L. pr. Time, mod »Minotaur's« 4,28 Pd. En Ton Kul bringer »Minotaur« 4,6 Knob frem med 5 Knobs Fart, medens samme Kulforbrug og Fart bringer »Hercules« 9 Knob frem.

»Sultan« har samme Bund og Pandsertykkelse som »Hercules«; men ovenfor Batteridækket er Pandserfordelingen forskjellig. Den beskyttede Kanon agter paa Batteriet er opgivet, hvorimod man opnaaer Skydning ret agterud fra beskyttede Kanoner paa øverste Dæk. Ligeledes er den beskyttede $12\frac{1}{2}$ Tons Kanon for paa Batteriet bleven ombyttet med to $12\frac{1}{2}$ Tons Kanoner paa øverste Dæk. Medens »Hercules« har 10 beskyttede Kanoner: 8 paa 18 Tons og 2 paa 12 Tons, foruden 4 ubeskyttede $6\frac{1}{2}$ Tons, har »Sultan« 12 beskyttede Kanoner: 8 paa 18 Tons og 4 paa $12\frac{1}{2}$ Tons. »Hercules's« Bredsideild veier 1818 Pd.; »Sultan's« 1965 Pd. »Sultan« veier 600 Tons mere end »Hercules«, dels paa Grund af Pandseringens Form paa øverste Dæk, dels paa Grund af Jerncement mellem de dobbelte Bunde. »Sultan's« Stabilitet er i det Hele taget større end »Hercules's« og dens Rolighed næsten lige saa stor.

»Monarch's« Vægt er noget mindre end »Hercules's«, 8322 mod 8677 Tons; Prisen paa 6000 £ nær den samme. Skrogene veie paa 100 Tons nær det Samme; Forskjellen i Pandservægt er kun 25 Tons; men »Monarch's« Pandser dækker en større Flade og er som Følge deraf en Tomme tyndere. Kanoner og Ammunition veie i »Hercules« 555 Tons, i »Monarch« 478 Tons,

men »Monarch's« Taarnkanoner veie 25 Tons hver, medens »Hercules's« sværeste Kanon veier 18 Tons. »Hercules's« Bredsideild veier 1818 Pd. mod »Monarchs'« 2600 Pd.

»Vanguard«-Classen har baade beskyttet Batteri og øverste Dæk, og beskyttede 12 Tons Kanoner kunne skyde Horizonten rundt, medens Skibene til samme Tid ere fuldriggede. Til denne Classe hører: »Vanguard«, »Audacious«, »Invincible«, »Swiftsure«, »Triumph«, »Iron Duke«. Deres Armering bestaaer af 6 Stkr. 12 Tons Kanoner paa underste Batteri og 4 Stkr. 12 Tons Kanoner paa øverste Batteri, foruden 4 ubeskyttede 64pdige. Disse Skibe nærme sig mest til de franske »Marengo« og »Océan«, hvis øverste Kanoner dog staae meget blottede.

Førend vi gaae over til Skibene uden Reisning, ville vi anstille en lille Sammenligning mellem »Defence« fra 1861 og »Vanguard« fra 1871. Begge koste for Skrog og Maskiner saa at sige ganske det Samme; men, medens »Defence« med en Vægt af Skroget paa 3,730 Tons bærer 607 Tons Pandser af $4\frac{1}{2}$ Tommers Tykkelse paa 18 Tommer Træ + $\frac{3}{8}$ Tommer Inderhud, bærer »Vanguard« med en Vægt af Skroget paa 2854 Tons 924 Tons Pandser af 8 og 6 Tommers Førlighed paa 12 Tommer Træ + $1\frac{1}{4}$ Tomme Inderhud. Med andre Ord: med $\frac{3}{4}$ Vægt af Skroget bliver der nu baaret $\frac{1}{2}$ Gang mere Pandser. Medens »Defence's« For- og Agterende med Styreapparaterne ere fuldstændigt ubeskyttede, er »Vanguard« pansret over det Hele og fører to Batterier. »Defence« udskyder fra sin Bredside 640 Pund Jern, »Vanguard« 1250 Pd. fra beskyttede Kanoner. Den Første løber $11\frac{3}{4}$, den Sidste $13\frac{1}{2}$ Knob; den Førstes Seilareal er 22,400 Qvadratfod, den Sidstes 25,000. »Vanguard« har hele Bunden over dobbelt Bund, »Defence« kun et Par Fod paa hver Side af Kjølen. Endelig maa det ikke glemmes, at, medens »Defence« er 7 Minuter

om at dreie Cirklen rundt, varer det kun $4\frac{1}{2}$ Minut for »Vanguard«.

»Devastation« er det egentlige søgaaende Krigsskib uden Master og Seil. De amerikanske Skibe »Miantonomoh« og »Monadnock« førte kun et meget begrændset Kulforraad og bleve aldrig sendte tilsøes uden Escorte; men »Devastation«-Classen er bestemt til, uafhængig af andre Skibe, at holde Søen for lange Tidsrum. Sammenlignes »Monarch« og »Devastation« med Hensyn til Dampvevne, maa det antages, at »Devastation« med 5 Knobs Fart og et Kulforbrug af 1 Ton gjennemsnitlig vil udløbe $5\frac{3}{4}$ Knob, saaledes at Skibets 1600 Tons Kul ville være tilstrækkelige til en Distance af 9,200 Quartmiil. For Damp alene vil »Monarch« med 5 Knobs Fart og et Kulforbrug af 1 Ton omtrent gjennemløbe $6\frac{1}{2}$ Knob, og under Seil — saaledes som i Flaadeseilads, med Damp nok til at holde Skruen gaaende — omtrent 11 eller 12 Knob. Forudsat, at »Monarch« har nogenlunde god Vind, og at Skibet kan bruge Seilene Halvdelen af Tiden og være under Damp alene den anden halve Deel, vil det gjennemsnitlig gjennemløbe omtrent 9 Knob for hver Ton Kul. Kullene ville da kun bringe »Monarch« 5400 Kvartmiil frem mod »Devastation's« 9200. Sammenligner man Pandserets Modstandsevne, seer man, at »Devastation« fuldt rustet kun veier $\frac{1}{5}$ Deel mere end »Monarch«, medens Pandservægten netop er dobbelt saa stor. »Monarch's« Sidepanser bliver gjennemskudt af »Devastation's« Kanoner paa $2\frac{3}{4}$ Quartmiils Afstand med en Ladning af 115 Pd. pebble Krud, men »Devastation« er usaarbar ligeoverfor »Monarchs« Kanoner med storkornet Riffelkrudt og bliver udenfor 300 Alen ikke gjennemskudt, naar der bruges 85 Pd. pebble Krudt. Det 14 Tommers Pandser paa »Devastation's« Taarne er usaarbart for »Monarch's« Kanoner, medens dette Skibs Taarne paa de bedst beskyttede Steder blive gjennemskudte af »Devastation's« Kanoner paa 3450 Alens Afstand. »Mo-

narch« løber to Knob mere, end »Devastation« er bestemt til at gjøre, saa at det første Taarnskib, der ikke kan optage Kampen med det sidste, vil kunne undgaa dette. Hovedvanskeligheden ved disse Skibe bestaaer i at skaffe tilstrækkelig Luft og Lys, da de ellers aldrig ville blive populære. »Minotaur's« Skrog veier mere end Pandseret, Maskinerne, Armeringen, Kullene og alle Udrustningsgjenstandene tilsammenlagte, medens »Devastation's« Skrog kun veier det Halve. »Minotaur's« Pandser veier $\frac{1}{3}$ af Skrogets Vægt, medens »Devastation's« veier 83 pCt. eller mere end $\frac{3}{4}$ af Skrogets Vægt. »Minotaur's« Skrog er beskyttet af $5\frac{1}{2}$ Tommes Pandser, »Devastation's« af 12 Tommer. Vægten af Kanoner og Ammunition i de to Skibe er den samme, men »Devastation« udskyder 2400 Pd. Jern mod »Minotaur's« 1600 Pd. »Devastation's« Besætning er 250 à 300 Mand, »Minotaur's« 700 Mand; uden Artilleri og Tilbehør koster »Devastation« 320,000 £, »Minotaur« 478,000 £ eller 158,000 £ mere!

Baade »Inconstant«- og »Raleigh«-Classen ere byggede af tynde Plader ligesom et almindeligt Jernskib; de ere klædte med Træ og kobbrede i Bunden. De gjøre en betydelig Fart under Damp og have Seil nok til at kunne lette uden Dampkraft. »Inconstant« naaede paa »den maalte Miil« en Fart af $16\frac{1}{2}$ Knob; »Raleigh« kommer rimeligviis til at løbe 1 Knob mindre. »Inconstant's« Armering bestaaer hovedsagelig af $12\frac{1}{2}$ Tons Kanoner; »Raleighs« af 64 Pds. »Blonde«, der næsten er af samme Tegning som »Inconstant«, vil for Størstedelen komme til at føre $6\frac{1}{2}$ Tons Kanoner og 64 pds. »Inconstant« vil omtrent være 40,000 £ dyrere end »Raleigh«.

Kystforsvarskibene ere repræsenterede af »Glatton«- og »Cyclops«-Classen. Den Første fører 2 Stkr. 25 Tons Kanoner, løber 12 Knob og har 12 Tommer Pandser; den Sidste fører 4 Stkr. 18 Tons Kanoner, løber 10 Knob og har 8 Tommer Pandser. »Glatton« koster 50,000 £

mindre end »Vanguard« og 70,000 £ mere end »Cyclops«, der koster 140,000 £ for Skrog og Maskiner.

Fra Underkanten af Pandserbeltet 3: fra 6 Fod under Vandet, lige ned til Kjølen er Skibet, der koster 500,000 £, ligesaa svagt som det, der kun koster 100,000 £, og mere udsat for Angreb. Saa længe det forholder sig saaledes, er det kraftigste Skib det, som med de mindste Dimensioner og med 13 til 14 Knobs Fart fører Kanoner i Ilden, der kunne gennemtrænge Størstedelen af Fjendens Pandserkibe, og som selv er pandsret tilstrækkeligt til at kunne modstaae Hovedmassen af hans Skyts. Af denne Grund maa man holde paa »Vanguard«-Classen, uagtet den, som bekjendt, har ivrige Modstandere.

Prøveskydningen mod „Glatton“.

Efter engelske Aviser.

Den saa meget omtalte Forsøgsskydning med den 25 Tons Kanon imod »Glatton's« Taarn fandt Sted den 4de Juli, og hermed har man for anden Gang i England ladet den sværeste paa noget Skib monteret Kanon forsøge sig imod det stærkeste flydende Pandser. I Juni 1866 tjente »Royal Sovereign's« Taarn paa 200 Yards Afstand til Skive for »Bellerophon's« Kanon, og dette Forsøg er saa beslægtet med det nu foretagne, at det ligger nær at stille dem ligeoverfor hinanden.

»Bellerophon's« Kanon var, som bekjendt, den 9", 12½ Tons riflede Skibskanon. Med en Ladning af 43 \bar{H} storkornet Riffelkrudt udskød den 3 Staalprojectiler, der vare forfærdigede til Prøven. »Royal Sovereign's« Taarn var bygget af 5½" Pandserplader paa 14" Teak med ½" Inderhud. Rundt om Kanonportene var det 5½" Pandser forstærket med 4½" Plader, som vare skaarne ind i Teakunderlaget, saaledes at Taarnet paa Portsiden frembød en Modstand af 10" Pandser paa 9½" Teak med ½" Inderhud. Ved at sammenholde Taarnets Modstandsevne med den Virkning, der kunde ventes af de af »Bellerophon's« Kanon udskudte Staalprojectiler, fristedes man til at give dem Medhold, som antog, at de to »Staalbolte«, som skulde prøves mod selve Taarnet, vilde gaae glat igjennem Forsiden og tilføie Bagsiden betydelig Skade,

medens det tredie Projectil, der var bestemt til Skjermen om Taarnets Fod, uundgaaelig maatte gjenembryde denne og fornagle Taarnet; men ikkedestomindre var Resultatet, at Fordelen utvivlsomt blev paa Taarnets Side. Man har senere paastaet, at Kanonen ganske afgjort burde have vundet Prisen, og der er ogsaa Meget, som taler herfor. Det var nemlig bestemt, at Skydningen skulde finde Sted med Skibene tværsud for hinanden; en Forsinkelse i Prøveskydningens Afholdelse medførte imidlertid, at Skibene, da Skydningen begyndte, vare svaiede endeel ud fra den parallelle Retning, hvori de vare lagte, og dette var endnu mere Tilfælde, da det sidste Skud affyredes imod Skjermen. Det første Projectil, som veiede 246 *H*, blev rettet mod Fronten af Taarnet, paa høire Side af Porten. Projectilet traf nøiagtigt paa det afmærkede Sted, gjenemborede den 5½" Plade, men blev sønderbrudt derved og gjorde ingen Virkning paa den bagvedliggende 4½" Plade. Til det næste Skud blev Taarnet dreiet rundt, saa at det vendte den svage Side mod Kanonen. Projectilet, der til dette Skud veiede 250 *H*, traf Mærket paa den svageste Deel af Taarnet, hvor to Plader stødte sammen, trængte ind imellem Kanterne paa de to Plader, tvang dem fra hinanden og ud fra Teakunderlaget, men dreiede opefter ved Anslaget mod dette og blev stikkende. Det tredie Projectil, hvortil man knyttede størst Interesse, og som man ventede skulde sønderbryde Skjermen og fornagle Taarnet, veiede ogsaa 250 *H*. Dets første Anslag traf Dæksplankerne, omtrent sex Fod fra Taarnet, sled en splintret Fure i Plankerne hen til Skjermen, hvoraf det dreiedes opefter, og ramte Taarnet, i hvilket det slog en glat For- dybning paa 17" s største Længde, 9" s største Brede og 3¼" s største Dybde. Derefter skar Projectilet ud i en Retning, der dannede en Vinkel af 30° med Skudretningen og vandede tæt agtenfor et Lystfartøi, der var fuldt af Tilskuere. Dette Skud havde altsaa ligesaa lidt som de

foregaaende anrettet nogen væsentlig Skade, idet saavel Taarnet som Skjermen vare i fuldstændig kampdygtig Stand efter Skydningen.

Til Kraftprøven mellem »Glatton's» og »Hotspur's» Kanon mødte begge disse Skibe paa Portlands Rhed og lagde sig ilæ af Havnedæmningen, hvor de bleve svinebundne, saaledes at de laae i 200 Yards Afstand fra hinanden, og at »Hotspur's» 25 Tons Kanon kunde skyde tværs ud paa »Glatton's» Taarn og over Dæmningen ud i Søen. »Glatton's» Fartøier vare tilligemed Alt, hvad der kunde tage Skade ved Skydningen, skaffede afveien; men indeni Taarnet vare Kanonerne monterede og Alt anbragt som under Affaire, kun med den Forskjel, at Kanonerne stode indhalede paa Slæderne, og at Portene vare lukkede med Træskjerme, klædte med 1" Jernplader, for at holde Projectilstumper ude. I Taarnet havde man sat et Kid, en Kanin og en Høne for at prøve, hvad Virkning Rystelsen vilde have paa dem, idet et Forslag af Lord Elphinstone om at anbringe Mennesker derinde var blevet fundet noget vel dristigt.

»Hotspur's» Kanon er, som man vil erindre, en af Fraser's 25 Tons, 12" Mundingsladere fra Woolwich Arsenal, og man kan ikke ønske sig en smukkere Piece efter Woolwich's nuværende Riffelsystem. Der skulde skydes med Palliser's 600 Pds. massive, hærdede Projectiler og med 85 \bar{N} stort pebble Krudt. Saavel med Hensyn til Afstanden som til Skarpet og Krudtladningen var altsaa Kanonen høist fordeelagtig stillet, dog ventede man ikke, at Taarnsiden vilde blive gjenembrudt. Man vidste, at den 35 Tons Kanon under tilsvarende Forhold vilde gjenembryde »Glatton's» Taarn; men man antog ikke, at »Hotspur's» 25 Tons Kanon kunde gjøre det. Hensigten med Forsøget var uden at gjenembryde Taarnet at faae Vished om, hvorvidt den sværeste Kanon, der endnu er monteret i noget Skib, ved sit Anslag saaledes kunde paavirke Formen af Englands sværeste Skibstaarn, eller saaledes

beskadige Tandhjulene, hvormed det sættes i Bevægelse, at Taarnet blev fornaglet, med andre Ord, at undersøge, om et saa svært Anslag paa den øverste Deel af Taarnet vilde ved sin Vægtstangskraft tvinge Taarnet saameget over og øve et saadant Brud paa Dreiningsmekanismen, at Taarnet ikke længere kunde bevæges. Desuden ønskede man at komme paa det Rene med den Skade, Kanonen og Taarnets indre Dele vilde tage ved Anslaget. For at prøve Dreieapparaternes Modstandsevne havde man besluttet at rette det ene Skud en 18" fra Taarnets Overkant, altsaa i næsten saa stor en Vægtstangs Afstand som muligt fra Dreieapperaterne ved Taarnets Fod. Det andet Skud, som skulde afgjøre, hvilken Skade Kanonens Slæder o. L. vilde tage, skulde rettes mod Underkanten af Pandringen, omtrent 18" over Dækket.

Med Hensyn til «Glatton's» Taarn vil man erindre, at det er klædt med 14" Plader paa Forsiden og 12" paa Bagsiden, at Pandringen hviler paa 15" Teak med $\frac{5}{8}$ " Inderhud, og at der rundt om Taarnet er et elliptisk Brystværn, som har 12" Pandser paa 15" Træ. Sammenligner man nu hermed «Royal Sovereign's» Taarn, og stiller man «Hotspur's» Kanon ligeoverfor «Bellerophon's», vil man see, at den Udvikling i Artilleri og Pandser, der er foregaaet siden Forsøget i 1866, har medført, at saavel Kanonen, som Projectilet og Krudtladningen, omtrent ere fordoblede, medens derimod Tilvæksten i Pandsertykkelse ikke er slet saa stor. Tilvæksten i «Hotspur's» Kanon, sammenlignet med «Bellerophon's», staaer altsaa over Tilvæksten i «Glatton's» Taarn, sammenlignet med «Royal Sovereign's».

Efterat alle Forberedelserne for at holde Skydebanen klar vare tilendebragte, og et stort Antal «høie Gjæster» havde indfundet sig, gjorde man nogle Prøveskud imod en let Skive paa «Glatton's» Dæk, og disse udviste, hvor vanskeligt det er, selv i det smukkeste Veir, at skyde flint med 25 Tons Kanoner, monterede i Skibe. Derpaa

gjordes det første Skud efter Taarnet, dog ikke efter det Mærke, der Dagen iforveien var blevet anbragt 18" fra Taarnets Overkant, men efter en Plet, som nu var anbragt heelt oppe ved Overkanten, og omtrunt 20" udfor Verticalen igjennem Midten af den ene Kanonport. Der udkrævedes et mærkværdigt Lykketræf foruden en sjelden Øvelse for at træffe sligt et Mærke, og det vakte derfor ingen Forundring, da det svære Projectil fløi hen over Taarnet uden at træffe andet end et Septer, som det afbrød 4" over Taarnets Kant. Det næste Skud derimod traf Taarnsiden paa det svageste Sted, nemlig paa et Boltehoved i Underkanten af den øverste Pladerange ved dens langskibs Forbindelse med den nedre Plade, altsaa lavere end paaregnet, men dog i Mærkets Hovedlinie. Projectilet tvang den øverste Plade opefter langs Underlaget, $2\frac{1}{2}$ " bort fra den nedre Plade, hvis Overkant blev sammentrykket 1" ved Indtrængningen. Projectilet trængte ind igjennem Pandseret, hvorefter den bageste Deel af det sønderbrødes, og Spidsen blev stikkende i Træunderlaget. Indtrængningen kunde ialt anslaaes til 15". Bruddet i Pladen fremtraadte omtrent som en større Deel af en Cirkel og havde en Høide af 17" og en Brede af næsten 20". Af andre Virkninger sporedes udvendig paa Taarnet det afbrudte Boltehoved, en Spredning af Pladerne i tre deels langskibs, deels verticale Stød nærmest Anslaget og ligeledes i Spredningen af det verticale Stød paa de to Plader imellem Kanonportene. Indeni Taarnet havde den trufne Bolt inddrevet og beskadiget Inderhuden, medens den afbrudte Ende af Bolten var kastet hen paa en af Kanonerne. Over en Snees Nitnagle-Hoveder vare ligeledes rystede af, og der kan neppe være Tvivl om, at flere af Folkene vare blevne dræbte eller saarede, hvis de havde været ved Kanonerne. En Inder- og en Yderamme i Taarnet var knækket, og Tømmerunderlaget umiddelbart bag Anslaget var drevet rigelig 7" indefter, ligesom den omtalte Bolt havde drevet Inderhuden løs i

en Længde af $4\frac{1}{2}'$, hvilket bidrog til ved første Øiekast at give Taarnets Indre et meget medtaget Udseende. Imidlertid havde der trods Anslagetets uhyre Kraft, som kan anslaaes til 6100 Tons, ikke været nogen fuldstændig Gjennemtrængning, og, da den afrevne Inderhud i en Haandevending var afklippet af Maskinmesteren, viste det sig, at Taarnet dreiede med største Lethed, og at ingen-somhelst Deel af Dreieapparaterne havde taget den ringeste Skade. Vel havde Palliser's Projectil efterladt et forfærdeligt Mærke; men efter alle de tilstedeværende Fagmænds Anskuelse vare saavel Taarnet som Kanonerne fuldstændig skikkede til at gaae i Kamp; hverken Kanonen eller dens Tilbehør havde taget nogensomhelst Skade, og de tre Dyr saae kun lidt forvildede ud. Skuddet fra den 25 Tons Kanon havde altsaa under Vilkaar, saa gunstige, som de neppe ville kunne indtræde under en virkelig Træfning under Damp, ikke været istand til at magte Taarnet. En 35 Tons Kanon vilde naturligviis have sønderbrudt «Glatton's» Taarnside og kunde have forrykket Taarnet saaledes, eller i den Grad beskadiget dets Dreieapparat, at det vilde have været fornaglet, og i saa Fald vilde Kanonen være gaaet af med Seiren; men dette Forsøg gjaldt kun Modstandsevnen af de Apparater, hvormed «Glatton's» Taarn dreies, ligeoverfor den 25 Tons Kanon. Den Skade, som Taarnet havde taget, støtter forøvrigt den Anskuelse, som Mange nære om, at Taarnet paa «Royal Sovereign» slap saa godt fra Forsøget, fordi Vilkaarene for Skydningen vare mindre gunstige. Den Skade, «Glatton» fik paa det Indre af Taarnet, peger kun hen paa Nødvendigheden af at give Monitorerne en tykkere Inderhud, men nedsætter ikke paa nogen Maade Taarnprincipet. Det er endog muligt, at man kommer til at gaae til en Inderhud med 3 à 4" Tykkelse.

Det andet Skud imod Taarnet udrettede ikke blot, hvad det var bestemt til, men paatog sig desuden den Gjerning, der var forbeholdt det tredie Skud imod Bryst-

værnspladen, hvorved der sparedes den Uleilighed at skyde det tredje Skud. Skuddet blev rettet mod den nedre Range Pandserplader imellem Kanonportene og 18" over Taarnpandsrets Underkant og Brystværnspladen. Det traf lavere end beregnet, slog an midt i Brystværnspladen, hvori det slog en dyb Fure og en gennemgaaende Revne, uden dog at gjøre nogen synderlig Skade paa de underliggende Dæksplader eller Bjælker. Fra Brystværnspladen slog Projectilet over paa Underkant af Taarnpandsret, hvorfra det efter en Indtrængning af 15" kastedes sønderbrudt tilbage paa Dækket. Hverken Taarnets Indre eller Kanoner med Slæder og Tilbehør toge nogensomhelst Skade, selv Inderhuden havde ikke saa meget som en Bule; Alt, hvad der var at see, indskrænkede sig til Hullet i Pandserpladen. Dette ansaaes derfor som et aldeles fyldestgjørende Beviis for, at Taarnet kunde bevare sin Dreieevne og yde Beskyttelse for Kanoner og Affutager, selv under den heftigste Ild.

Kæmpemorterer til Brug ombord og iland.

(Efter «Military and Naval Gazette»).

Der kan ikke være nogen Tvivl om, at Pandsrets voxende Tykkelse, baade paa Skibe og paa Forter, i en fremtidig Krig betydelig vil modificere Virkningen af den tiltagende Størrelse og Hastighed hos Kæmpekanonernes Projectiler. Hvorledes Prøven falder ud, naar de svære Kanoner virkelig engang komme til at staae ligeoverfor vore nymodens Forter, er meget vanskeligt at bestemme forud, naar man tager Hensyn til, hvorledes Alt skrider frem efter en tidligere ukjendt Maalestok. Preussernes Angreb paa Forterne omkring Paris kaster intet Lys paa det foreliggende Emne, da hverken Kanoner eller Forter her vare af den Beskaffenhed, at de kunde sammenlignes med 35 Tons Kanonen eller de nyeste pandsrede Forter. Det er derfor høist usikkert, hvad Resultatet vil blive, naar vore Skibe næste Gang skulle binde an med svære Kanoner, der enten ere opstillede i Fjendens Krigsskibe eller i hans Søfæstninger. For Ingenieuren er Søbefæstningernes Forsvarsevne en Sag af største Interesse, hvad enten Fortet bestaaer af Jord, Steen eller Jern, bestykket med de sværeste Kanoner og yderligere forsvaret af Torpedoer, der for Fremtiden ville komme til at indtage en fremragende Rolle i Forsvaret af enhver Havn eller Rhed og ethvert Søfort. Uden Hensyn til active Torpedoers Indflydelse har den sidste italiensk-østerrigske Krig tilfulde viist, at Havne kunne forsvares af passive Tordedoer, der antændes ved Elektricitet. Tor-

pedoerne og de svære Kanoner have gjort det til en ligefrem Umulighed for fjendtlige Skibe at komme Søbefæstninger paa nært Hold.

Skulde Flaaden engang komme til at angribe en stærk Fæstning, som f. Ex. Sebastopol, da er det klart, at Forholdene paa ingen Maade vilde blive de samme som i 1856; Erfaringen viser, at Fæstningens Forsvarsevne vilde have den langt overveiende Fordeel. Vore Pandserskibes svære riflede Kanoners Rækkeevne vilde ikke veie op imod Vanskeligheden ved at angribe paa en betydelig større Afstand, hvorimod de jernklædte Forter og de dækkede Kanoner, der kunne være saa svære, det skal være, ville give Forterne Fordele, der neppe paaagtes tilstrækkeligt.

Som Begivenhederne udviste, udrettede den franske Flaade Intet under den sidste Krig, og i Krimkrigen gjorde de forenede Flaader det bekjendte, uheldige Angreb paa Sebastopol. Da Englands Hovedstyrke ligger i Flaaden, og da dets Landstyrke kun vilde have ringe Betydning i en Krig med Tydskland eller Rusland, hvis det ikke havde nogen Allieret, er det klart, af hvor stor Betydning det er for det at kunne føre et Hovedstød mod en fjendtlig Søfæstning. Mange have sikkert glemt Civilingenieur Mallet's Forslag af 1854, der gik ud paa at angribe og ødelægge Sebastopol, et Forslag, der ikke kom til Udførelse paa Grund af Freden. Under de forandrede Betingelser for Angreb og Forsvar vil det staae tydeligt for Enhver, at den horizontale Ilds Virkning mod en Fæstning er langt ringere end den verticale. Lad os antage en Fæstning bestykket med 35-Tons Kanoner, Fortet bygget af Jern eller jernklædt, forsvaret af et Net af Torpedoer, der forhindre ethvert Skib fra at nærme sig paa nært Hold, — hvorledes skal da en saadan Fæstning angribes?

Den 35-Tons Kanons Rækkeevne er vel sex Quartmiil; men, skal der skydes sikkert og med betydelig Virkning, kan der kun gjøres Regning paa omtrent den halve Afstand. Pandserskibe maae derfor angribe en Fæstning paa omtrent to til tre Quartmiil, og, skjøndt Skibene ere

et langt vanskeligere Maal at sigte efter end en Fæstning, saa giver den Montcrieffske Affutage Fæstningen Fordelen endog i denne Retning. Overhovedet bliver det overordentligt vanskeligt at forestille sig, hvad Skibe egentligt talt kunne udrette mod en Fæstning, der er forsynet med alle Nutidens Forsvarsmidler. Torpedoer kunne vel, med stor Fare og Vanskelighed endog under gunstige Omstændigheder, ødelægges eller optages om Natten; men som Regel lader det sig ikke gjøre, og Muligheden for paa tre Qvartmiils Afstand at bringe Kanonerne i de nye Affutager til Taushed er overmaade ringe. Pandsrede Forter ere i og for sig heller ikke gode at komme i Kast med for pandsrede Skibe, der ogsaa her synes at maatte trække det korteste Straa.

Paa 4,500 til 6000 Alens Afstand gjør den tretten Tommers Morteer kun meget ringe Virkning; det viste sig tydeligt nok ved Odessas Bombardement; men Hr. Mallet foreslaaer at anvende ikke 13 Tommers, men 36 Tommers Bomber, der veie 3000 \mathcal{L} *) og have en Sprængladning af ikke mindre end 480 til 500 \mathcal{L} Krudt. Ideen er aldrig kommen til praktisk Anvendelse i Krig; kun tilnærmelsesviis brugte Franskmændene 24 Tommers Bomber med god Virkning mod Antwerpen i Aaret 1832. Imidlertid er det i 1857 godtgjort, at det er muligt at tilveiebringe en Morteer, der kaster 3 Fods Bomber. To saadanne Kæmpemorterer bleve construerede under Hr. Mallets Ledelse, den ene af disse findes i Woolwich.

Disse 36-Tommers Morterers Historie er ret lærerig. Da det blev foreslaaet at construere saadanne Vaaben, feiede Artillericommissionen Sagen af, indtil den efter yderligere Gjenvordigheder blev forelagt Lord Palmerston, som strax havde et aabent Øie for det Værdifulde i at kunne anvende et uimodstaaeligt Vaaben mod Ruslands stærkeste Fæstninger. »Hvad De foreslaaer at kaste,« sagde Palmerston, »er en flyvende Mine,« og man kunde

*) Engelsk Maal og Vægt.

ikke anvende et bedre Udtryk for 500 \mathcal{H} Krudt, der blive sprængte en Snees Fod under Jorden, thi til denne Dybde vilde en af Mallets Bomber være trængt ned. Prinds Albert interesserede sig i høi Grad for Sagen; men der maatte en peremptorisk Ordre fra Lord Palmerston til, for at Artillericommissionen skulde tage sig af Morterernes Bygning. Paa den Tid, 1855—56, blev Ideen om en Morteer, der veiede 42 Tons, og som kastede en Bombe, der foruden Sprængladningen veiede 2500 \mathcal{H} , eller med denne over $1\frac{1}{4}$ Ton, anseet for urimelig: »Morternerne vare altfor store» — »Bomberne vilde springe for tidligt» — »det var umuligt at transportere saadanne Morterer» — o. s. v. o. s. v. Morternerne bleve endelig langt om længe byggede, og Forsøgene bekræftede kun Hr. Mallets Anskuelse. Til Trods for, at der var spaaet Morteren, at den vilde springe ved første Kast, udholdt den Kast paa Kast og slyngede Kæmpébomberne ud paa to »miles» Afstand med 80 \mathcal{H} Krudt. Der blev aldrig kastet med fuld Ladning. Morteren sprang ikke, ihvorvel der kom Ufuldkommenheder ved Bygningen for Dagen under Kastningen, og der kan kun af Forsøgene udledes den Slutning, at det med den nuværende Tids Evne til at tilveiebringe svært Skyts maa være en let Sag at construere en tre Fods Morteer, som kan udholde at kaste med store Ladninger af passende pebble eller prismatisk Krudt, der vilde slynge Bomben ud paa fire—fem Quartmiils Afstand; thi Hr. Mallet var indskrænket til Brugen af smaat, kornet Krudt. Ved at lade Morteren med Kran, vil man kunne kaste fra fire til sex Bomber i Timen, og stort hurtigere kastede man ikke med den tretten Tommers Morteer.

Den latte 36 Tommers Bombe veier over $1\frac{1}{4}$ Ton, den tretten Tommers kun omtrent 200 \mathcal{H} ; den lille trænger atten Tommer ned i haard Grund, den store lige saa mange Fod. I Muurværk trænger den 13 Tommers Bombe kun omtrent sex Tommer ned, og en solid 40 Tommers muret Hvælving er derfor anseet for bombefast; men den

36 Tommers Bombe falder med et Moment af 800 Tons og vilde knuse en endnu stærkere Hvælving. Ingen Casemat i Sebastopol eller Kronstadt kunde have modstaaet et saadant Projectil.

Her finder man saaledes den omtalte Angrebsmaade: Nogle faa 36 Tommers Morterer, opstillede paa særligt dertil byggede Flaader, kunne angribe en Søfæstning med sammenlignelsesviis Sikkerhed; Mortererne vilde næsten ikke frembyde noget Maal for Fortets horizontale Ild, og paa en Afstand af over 5000 Alen vilde de være overordentlig vanskelige at ramme med den verticale Ild.

Forsøgene godtgjorde, at Kastningen med den store Morteer var langt nøiagtigere end med den tretten Tommers paa samme Hold; denne sidste kaster overmaade slet paa længere Hold, og, falde Bomberne lidt fjernt fra Maalet, anrette de ikke stor Skade. Den tre Fods Bombe virker selvfølgelig i en langt videre Udstrækning.

Modellerne til de ovenfor berørte Flaader existere endnu. Disse vare byggede af firkantede Jernkasser, 8 Fod i Kant; Flaaden var 75 Fod lang, 60 Fod bred, forsynet med Tvillingskrue, bombefast Dæk og lavt, pandsret Opstaaende. Den Tid vil komme, da man trods alle Indvendinger vil anvende disse Morterer. Den berømte russiske General Todleben betragtede i Woolwich Morteren med største Opmærksomhed.

Den nye 35 Tons Kanon vil udskyde et 1000 *R*'s Projectil; men dettes Virkning er, hvad den verticale Ild angaaer, langt ringere end den 36 Tommers Bombes. Intet Skib vil selvfølgelig kunne modstaae en saadan, hvad enten den springer eller ei. Man kan indvende, at Kastningen paa en Afstand af tre Fjerdingsvei er noget usikker; men, om blot t. Ex. hver sjette Bombe traf, vilde Virkningen spores paa selv de stærkeste Fæstninger.

Hr. Mallets Flaader vare byggede til at skilles ad for at kunne stuves ombord i det Skib, der skulde bringe dem til Krigsskuepladsen, hvor de atter skulde sættes sammen. Saadanne af en Mængde Celler byggede Flaader,

drevne af Tvillingskruer, vilde være tilstrækkelig regjelige og ikke alene være et godt Underlag for Mortererne, men tillige afgive Plads nok til Besætningen. Graamaaled og liggende lavt paa Vandet, vilde de være meget vanskelige at træffe og endnu vanskeligere at ødelægge. Iland kunde Mortererne opstilles i skudfaste Forsænkninger.

Det var Lord Palmerstons Hensigt at sende en Morteer til Kronstadt og en anden til Sebastopol; men der blev, som anført, reist Vanskeligheder, som forhalede Udførelsen i flere Aar. Havde man imidlertid i 1854 grebet Ideen og sendt ikke en, men et halvt Dusin saadanne Morterer mod Sebastopol, vilde Fæstningen have overgivet sig efter ligesaamange Ugers Forløb, som det nu tog Maaneder at betvinge den. Forterne Nicolas og Constantin vilde hurtigt have været forvandlede til Gruushobe.

Af det Ovenstaaende kan man uddrage følgende Slutninger. For det Første er Forsvarsevnen bleven større ved Indførelsen af Pandser, endskjøndt de svære riflede Kanoner for den horizontale Ilds Vedkommende for en stor Deel have udjævnet dette Forhold; men under alle Omvæltninger har man bibeholdt forholdsviis smaa Morterer. Den verticale Ilds Kraft er nu paa ingen Maade større, end den var under Krimkrigen. For det Andet, har Brugen af Pandser og stærkere Casematter formindsket almindelige Morterers Nyttevirkning, da disse under de forandrede Betingelser for den horizontale Ild maae kaste paa langt Hold med ringe Træfsikkerhed. Det maa derfor synes klart, at det næste Skridt fremad maa skee i Retning af sværere Morterer til Anvendelse ved Beleiringer. Mortererne maae holde Skridt med den forøgede Forsvarsevne og staae i Forhold til de store Kanoner. Ligeledes tør det antages at være indlysende, at det ikke er vanskeligt at skaffe 24 til 36 Tommers Morterer tilveie; Indførelsen af et saadant Vaaben vil være af stor Betydning for enhver større Sømagt.

Fig 5

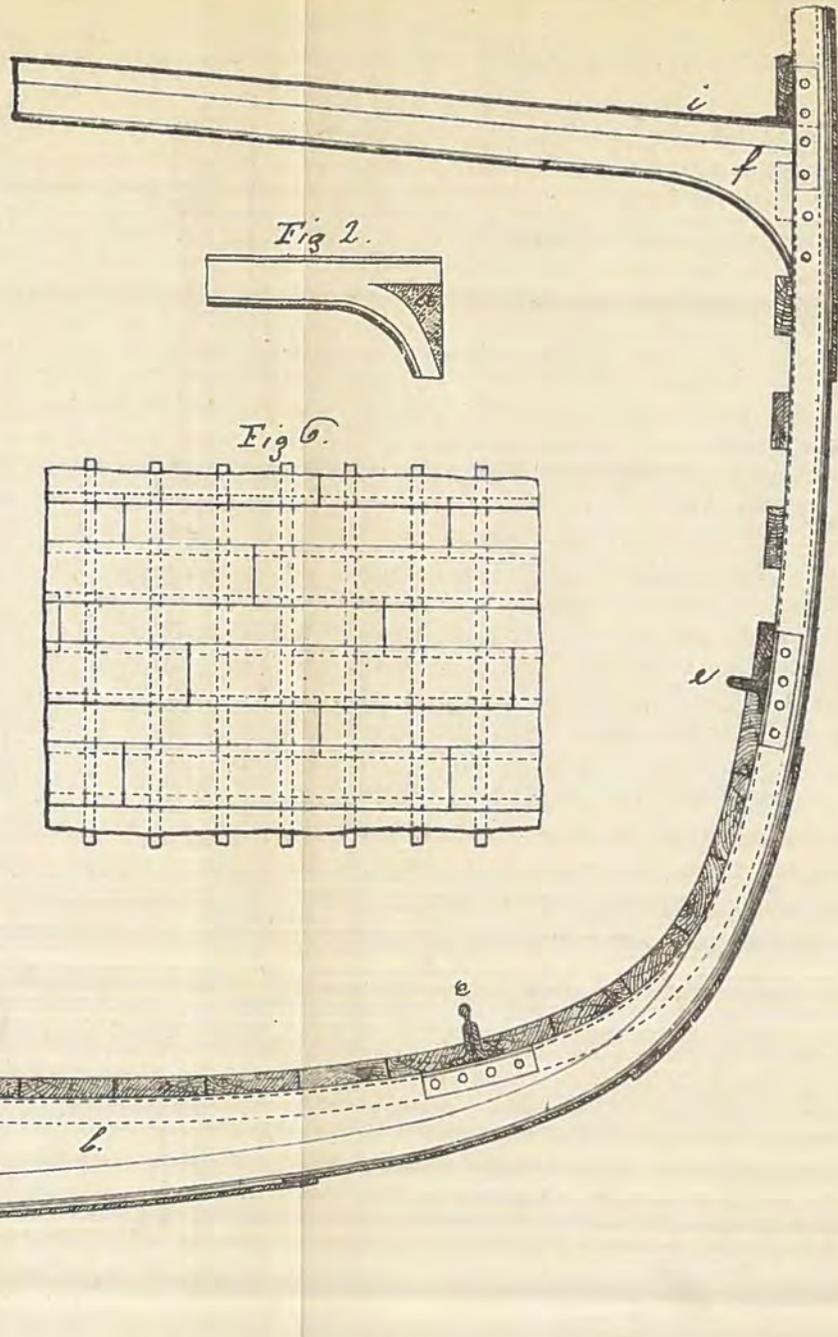
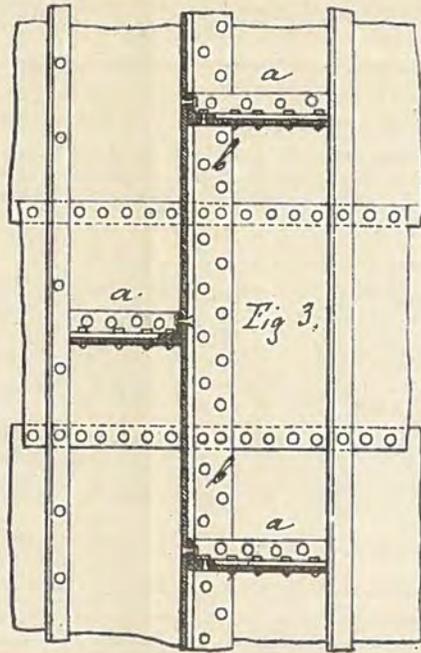
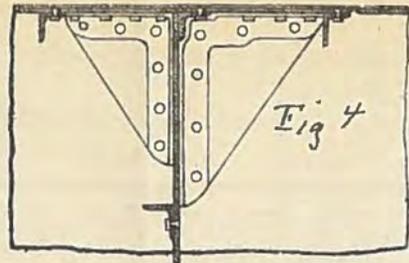
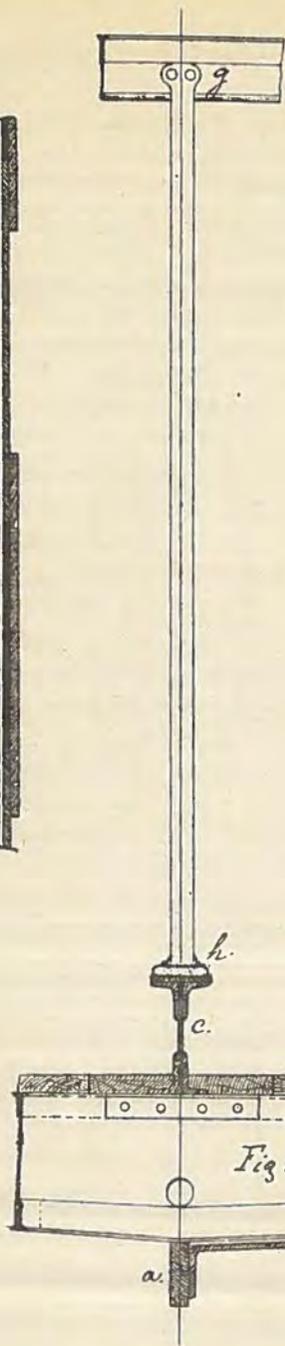


Fig 2.

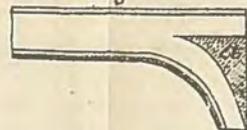
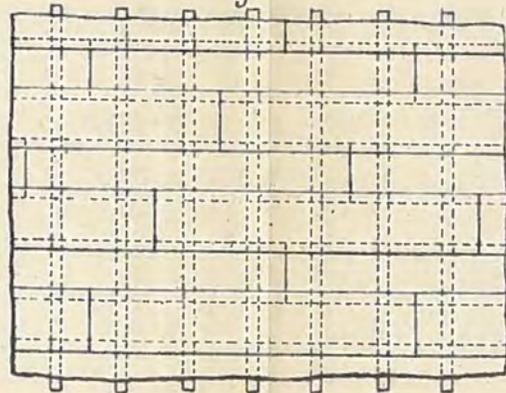


Fig 6.



Optegnelser om Jernskibbygning.

(Med Tegning.)

Af Skibscapitain J. Holm.

Naar en Skibsfører af Rhederiet bliver sat til at føre Controlen ved Bygningen af et Jernskib, uden at et lignende Hverv før har været ham overdraget, søger han naturligviis gjennem Bøger at skaffe sig Oplysning om de Ting, som ere ham fremmede. Størstedelen af de Bøger, som ere skrevne over Jernskibbygningen, ere imidlertid affattede saa videnskabeligt, at de intet praktisk Værd have for den, som kun skal føre Tilsynet ved Skibets Bygning, idet de nærmest ere skrevne for Skibbyggere. Det er derfor i Haab om, at efterfølgende Noticer kunde være til Nytte for den, som første Gang overtager Controlen ved et Jernskibs Bygning, at jeg hermed overgiver dem til Offentligheden, navnlig da der, saavidt jeg veed, endnu Intet er udgivet paa Dansk, som er tilgængeligt for Publicum.

Det er i det Følgende antaget, at Skibet, som skal controleres, er et Skrue-Dampskib, samt at det skal classificeres efter Lloyd's Regler.

Blokkene, hvorpaa Kjølen skal hvile, bør bygges saa høit op, at Arbejderne ikke have for lidt Plads, navnlig hvad Nitning og Stemning angaaer, da man i modsat Tilfælde risikerer at faae Arbeidet daarligt udført. Underkanten af Kjølen bør være mindst 4 Fod over Grunden. De to eller tre sidste Blokke under Agterskibet, eller nærmest ved Vandet, burde bygges paa Planker parallele

med Kjølen, da den største Vægt under Afløbningen kommer til at hvile paa dem, og Skibet følgelig vil være mest tilbøieligt til der at synke i Grunden.

Kjølen. Da Jernskibe først bleve indførte, byggede man for det Meste Kjølen saavel som Stævnene af Træ; dette System var imidlertid daarligt, og man prøvede derefter flere forskjellige Façoner af Jernkjøle. Den Kjøle, som nu almindeligst bliver brugt, er den saakaldte Skinne-Kjøle (a. Fig. 1). Denne Kjøle dannes af smedede Stænger med betydelig større Høide end Brede, med en Længde af mellem 30 og 40 Fod, og samlede ved verticale Lasker, som efter Lloyd's Regler skulle være i Længde 9 Gange Kjølens Tykkelse. Hullerne i den halve tynde Deel af Lasken bør ikke bores, førend Kjølen er strakt og Laskerne skruede sammen, da de ellers ikke vilde correspondere ordentligt. I de fire Hjørner af Lasken bores Huller for Nagler til at holde Lasken sammen med, indtil Kjølepladerne blive nittede. Disse Huller bør ikke gjøres større end $\frac{1}{2}$ Diameter af de andre Huller, for ikke at svække Kjølen mere end nødvendigt. Hullerne i Kjølen bores i Zigzag, det vil sige, de øverste Huller skulle altid være midt imellem de to nærmeste underste, og omvendt. Afstanden mellem de to Rækker af Huller bør ikke være mindre end to af Hullernes Diametre, og den underste Række bør under ingen Omstændigheder bores for nær ved Underkanten af Kjølen for ikke at svække denne. I Tilfælde af, at Kjølen skulde reise hen imod Forenden paa Tegningen, bør man passe, naar Kjølen bliver strakt og afstøttet, at den kommer til at danne den samme stumpede Vinkel som viist paa Tegningen eller Modellen. Overkanterne af Laskerne skulle stemmes, inden man begynder at reise Spanterne, Stødene, inden Kjølepladerne blive hængte op, og Underkanten, efterat Kjølepladerne ere nittede. En anden Slags Kjøle — Pladekjølen —, hvorved man opnaar en bedre Forbinding, dannes af tre Plader, hvoraf den

midterste forlænges saa høit op, at den tillige danner Kjølsviin. Pladerne samles ved gjennemgaaende Nagler, som tillige gaae igjennem Kjølpladerne og samle disse til Kjølen. Ved denne Slags Kjøl maa man paasee den gode Forløbning af Pladernes Stød. Stævnene saavel som Kjølen bør være af bedste Smedejern. Forstævnen møder Kjølen med samme Dimensioner som denne og laskes sammen med den paa samme Maade som Kjølstykkerne indbyrdes. Den forgynges derpaa opefter efter Lloyd's Regler. Naar den stikkes i Ovn for at glødes, bør Lasken omgives med et Stykke Pladejern for at beskytte den mod Stød under Arbeidet. Hullerne i Rundingen af Stævnen bør ikke bores, førend Stævnen er bøiet, da de ellers ville blive aflange ved Bøiningen. Alle Bugter i Stævnen rettes ud, medens Jernet er varmt; men, efter at den er reist, maa man endnu passe ved et ophængt Lod, at der ingen Bugter findes i den. Det samme gjælder for Agterstævnen, navnlig for Skruestævnens Vedkommende, da Skrueaxlen ellers vilde komme ud af sin rette Flugt. Agterstævn og Skruestævn samt den agterste Deel af Kjølen kunne nu, selv for de største Skibe, forlanges sveisede sammen i eet Stykke. Det Stykke af Kjølen, som sveises sammen med Stævnene, bør have en Længde af mindst $2\frac{1}{2}$ Spanters Afstand, regnet fra Skruestævnen til den agterste Deel af Lasken, og Agterstævnen skal i overbyggede Skibe naae op over Stormdækket, hvilket ikke altid er Tilfældet, skjøndt det fordres efter Lloyd's Regler. Rørløkkerne skulle smedes i eet med Agterstævnene, og i den underste Løkke, som i Reglen bærer Røret, nedlægges en Staalskive for at tage af for Slid. Naar Naglehullerne bores i Hullet til Skrue-Axlen, bør Forsænkningerne paa den indvendige Side gjøres dybere end almindeligt, da de ellers let gaae aldeles bort, naar Maskinarbejderne senere bore ud for Røret til Skrue-Axlen.

Roret. Rorrammen skal være af bedste Smedejern, og Roret forfærdiges saaledes, at det kan hugges ud, uden at Skibet behøver at gaae i Dok. Laasen dannes ofte ved at gjøre den øverste Rorhage uden Ende; en Rorlykke anbringes da om denne og nittes til Agterstævnen, selvfølgelig saa høit oppe, at den er over Skibets Amningsmærke med fuld Last. Ror-Stopperne anbringes lige over Laasen, og, før de nittes, maa man paasee ved at lægge Roret iborde, at det kommer til at danne den almindelige Vinkel af 43° til 45° med Diametralplanet. Paa øverste Dæk forstøttes Roret ved en støbt Styreblok, som fastgjøres til Dækket ved Skruebolte og Møttrikker. Rorrammen dækkes med paanittede Jernplader. Mellemmrummene mellem Pladerne udfyldes med Træ, og i Agterkanten af Roret anbringes en Hex til Styrekjæderne.

Spanterne dannes af Spantevinkeljern, Contra-vinkeljern, og i Bunden en Plade paa Høikant (Spanteplade) (b. Fig. 1), som naaer fra Kimming til Kimming med størst Høide i Midten. Spantevinklerne bør ikke lokkes i Kimmingen, førend de ere bøjede, og af Naglehullerne for Dæksbjælkerne kun eet, Resten bores, efterat Spanterne ere reiste og Bjælkerne ophængte paa deres Plads. Spantevinklerne gjøres for det Meste i to Stykker, som da mødes paa Kjølen, og for $\frac{3}{4}$ af Skibets Længde midtskibs forbindes med tre Fods Vinkelstykker, som anbringes paa Spantepladens modsatte Side. Spantepladerne skulle hamres tyndt ud i Enderne ved Kimmingen, og, hvis de ere i to Stykker, skulle Stødene være vevselvis om Styrbord og om Bagbord. Stødene samles ved to Støds Skinner med dobbelt Nitning. Contra-vinklerne gjøres ligesom Spantevinklerne i to Stykker, som mødes paa Spantepladens Overkant og derfra løbe langs dennes Overkant og op ad Spanterne, i Længde efter Lloyd's Regler. De tjene deels til at give Spanterne forøget Styrke, deels til at samle dem med de langskibs

Forbindinger som Kjølsviin og Vægere, deels endelig til Befæstelse for Garneringen. I Maskinrummet skulle Contravinklerne altid være dobbelte fra Kimming til Kimming, og i dette Tilfælde maae Stødene ikke være begge paa samme Side af Spantepladen, men skulle forløbe hinanden mindst 6 Fod og samles ved enkelte Støds Skinner. Ved de vandtætte Skodder dannes Spanterne for det Meste af to Spantevinkler, mellem hvilke Skoddet bliver anbragt. Inden de enkelte Dele af Spantet samles ved Naglerne, maa man paasee, at Naglehullerne correspondere vel med hinanden; er dette ikke Tilfældet, bør Arbeidet casseres. Den Regel, som herfor gjælder paa de bedre Fabrikker, er, at Naglehullerne kun maae forskyde $\frac{1}{8}$ Diameter over hinanden. Naglerne skulle anbringes hvidglødende i Hullerne og nittes hurtigt for at faae den størst mulige Sammentrækning ved Afkølingen. For at prøve, om Naglerne ere fast nittede, bruger man en lille Hammer, hvormed man slaaer paa Naglehovedet; man kan da paa Lyden høre, om Naglen er fastnittet eller ikke, hertil hører imidlertid megen Øvelse. Naar man begynder at prøve Nitningerne ved Spanternes Samling, kan det skee paa en langt lettere Maade ved at holde om Naglehovedet med to Fingre og slaae et lille Slag paa Naglens modsatte Ende; er Naglen da løs, mærker man strax, at den ryster mellem Fingrene. Man vænner sig da efterhaanden til at skjelne ved Lyden mellem en løs og en fast Nitning. Endnu en Maade, som navnlig kan anvendes, naar man kun kan naae med den ene Haand, er at holde Hammerskafteet løst i Haanden og slaae et lille Slag paa Naglehovedet; er Naglen da fast, vil Hammeren springe tilbage paa samme Maade, som naar man slaaer mod en anden haard og fast Gjenstand, er den derimod løs, bliver Hammeren liggende, og man faaer den samme Følelse i Haanden, som om man havde slaaet mod Bly eller Træ. Under Spanternes Samling ved Naglerne maa man nøie paasee, at det Hele — deels

Vinklerne og Spantepladerne, deels Vinklerne indbyrdes — slutter fast sammen, hvis man paa noget Sted kan faae et Penneknivsblad imellem ved Naglerne, er Arbeidet cassabelt. At de enkelte Dele maae fast samles ved Naglerne, gjælder overhovedet for hele Skibets Vedkommende og er af megen Vigtighed. Endnu en Ting, som nøie maa paasees, er, at Vinklerne intet Brud faae under Arbeidet. De Steder, som ere mest udsatte for Brud, ere deels de midtskibs Spanter i Kimmingen, hvor Vinklerne faae den største Bøining, deels de forreste og agterste Spanter, hvor Vinklerne blive bøiede ud i en stump Vinkel, hvilket maaskee prøver et Vinkeljerns Godhed mere end alt Andet. Ved disse Spanter maa man ligeledes paasee, at Ydreflanchen ingen Huulhed faaer, da den udenbords Klædning ellers ikke vil komme til at ligge rigtig an. Spanterne reises paa Kjølens Overkant, og man maa da, som alt anført, paasee, at Overkanten af Kjøllaskerne bliver kalfatret, inden Spanterne reises. Paa Kjølens agterste halve Længde vender Hulingen af Spantevinklen forefter, paa den forreste halve Længde vender den agterefter. Contravinklernes Hulinger vende den modsatte Vei af Spanternes.

Center-Kjølsviin. Der bruges flere forskjellige Slags Kjølsviin; enten ligge de ovenpaa Spantepladerne (Topkjølsviin) eller mellem disse, eller ogsaa ere de gjennemgaaende gennem Spanterne, ligesom ved Pladekjølen. I begge de sidste Tilfælde samles Kjølsviin og Spanteplader ved Vinkelstykker. Topkjølsvinene (c. Fig. 1) blive oftest brugte, endskjøndt de neppe give saa god en Forbinding som de indstukne eller gjennemgaaende Kjølsviin. De dannes almindeligst af en vertical Plade med to Vinkeljern paa Underkanterne, hvormed de samles til Spanternes Contravinkler, samt to Vinkeljern paa Overkanten med en overliggende Plade for $\frac{3}{4}$ af Skibets Længde midtskibs. Hvad man navnlig maa paasee ved disse Kjølsviin, er, at den verticale Plades, Vinklernes

og den overliggende Plades Stød forløbe hinanden i passende Længder. Den verticale Plades Stød bør forløbe Kjøllaskerne. Disse Stød samles ved to Stødskinner med dobbelt Nitning og bedst ved at anbringe Fyldestykker imellem Vinklerne og lade Stødskinnerne tillige dække Vinklerne. Den overliggende Plades og Vinklernes Stød samles ved Stødskinner af mindst to Fods Længde. Undertiden dannes Topkjølsvinet ogsaa som en Kasse af 4 Plader, der ere samlede ved 4 Vinkler. Kjølsvinene samles til Spanternes Contravinkler og, hvor disse have enkelte Contravinkler, desuden til korte Vinkelstykker, paanittede til Spantepladens modsatte Side.

Side-Kjølsviin, Kimming-Kjølsviin og Vægere anbringes efter Lloyd's Regler i Forhold til Skibets Størrelse og Construction. Side-Kjølsvinene (d. Fig. 1) dannes af Pladestykker, som indstikkes mellem Spantepladerne og naae op over disses Overkant, hvor de forbindes indbyrdes, og til Spanternes Contravinkler ved to Vinkeljern. Hvor Contravinklerne ere enkelte, anbringes korte Vinkelstykker paa samme Maade som anført ved Topkjølsvinene. Til Spantepladerne samles de ved Vinkeljern og i større Skibe paa samme Maade til den udenbords Klædning. Naar Pladestykkerne indstikkes, maa man paasee, at der ikke bliver skaaret mere end nødvendigt bort, for at de kunne passere Contravinklerne og Naglehovederne, hvilket Arbejderne gjerne ville gjøre for at faae dem let ind. Nitningen af Vinklerne til Spantepladerne og den udenbords Klædning bør ogsaa nøie eftersees, thi, da der ikke er godt at komme til, faaer man ikke sjældent daarligt Arbeide. De indstukne Plader have et Hul i Midten, for at lade Slagvandet passere.

Kimmings-Kjølsviin og Vægere (e. Fig. 1) dannes af to Vinkeljern og samles med Spanternes Contravinkler. Hvor disse ere enkelte, paanittes korte Vinkelstykker paa Spantevinklens modsatte Side, og, hvor der ingen Contravinkler er, to Vinkelstykker, til

hvilke Kjølsviin eller Vægere samles. Disse Vinkelstykker skulle samles til Spanterne ved mindst tre Nagler. I større Skibe anbringes undertiden, navnlig naar de ingen Mellemdæksbjælker have, Bulbjern mellem Vinklerne paa endeel af Skibets Længde midtskibs. Vinklernes Stød skulle forløbe hinanden i passende Længder og samles ved Støds Skinner af mindst 2 Fods Længde. Kjølsviin og Vægere, som danne en væsentlig Deel af Skibets langskibs Forbinding, skulle gaae igjennem de vandtætte Skodder, i en uafbrudt Linie fra For til Agter. Paa de Steder, hvor de gaae igjennem Skodderne, anbringes Seildug, dyppet i Maling mellem deres enkelte Dele, for at ikke Vandet, i Tilfælde af en Læk, skal trænge gjennem deres Sammenføininger fra det ene Rum til det andet.

Dæksbjælker og Støtter. Dæksbjælkerne dannes nu almindeligst af Bulbjern med to paanittede Vinkeljern paa Overkanten, hvilke tjene deels til at forøge Bjælkens Styrke, deels til at samle den med det overliggende Dæk. Forbindelsen med Spanterne skete før ved et Pladeknæ, men i de bedre Fabriker dannes nu et Knæ af selve Bjælkeenden. Dette skeer ved at splitte et kort Stykke af Enden af Bjælken (a. Fig. 2) og bøie Underdelen af Splitten nedefter, saaledes at den danner Yderkanten af Knæet. Et Pladestykke bliver derefter indsveiset for at fylde den fremkomne Aabning. Undertiden bøies hele Bjælkeenden nedefter for at danne Knæet, og et Pladestykke bliver da sveiset til Overkanten. Knæets Længde og Naglernes Antal bestemmes af Bjælkens Styrke, idet Naglerne skulle kunne bære samme Tryk som Bjælken.

Bjælken anbringes saaledes, at den støder med Enden mod Spantevinklens Yderflanche og samles i Reglen med Spantevinklen ved en Række Nagler (f. Fig. 1). I større Skibe, hvor Flanchen er bred nok dertil, anbringes derimod to Rækker Nagler i Zigzag. Naglehullerne i Spantevinklerne bør som alt anført — med Undtagelse af et til at hænge Bjælken op i — først bores,

efterat Bjælkerne ere bragte paa Plads og afskraagede, da de ellers i de fleste Tilfælde ikke ville svare rigtigt med Naglehullerne i Bjælkernes Knæer. Bjælkerne forbindes yderligere til Skibssiden ved den overliggende Vaterbordsplade, som her gjør samme Tjeneste som de horizontale Knæer i Træskibene. Udfor Ladeluger og Maskinluger, hvor Bjælkerne ikke kunne gaae tværs over Skibet, anbringes Stikbjælker, som samles til Skibssiden paa samme Maade som de andre Bjælker og forbindes til Kravellerne ved Vinkelstykker. Da Skibets tværskibs Forbinding bliver meget svækket ved Bjælkernes Afbrydelse i Maskinlugen, bør der, efterat Maskine og Kjedler ere indsatte overalt, hvor det er muligt for Maskineriet, anbringes Bjælker i Forlængelse af Stikbjælkerne tværs over Lugen, hvilke samles til Kravellerne ved Skruebolte og Møttrikker, saaledes at de let kunne tages ud igjen. Lignende Bjælker anbringes undertiden i meget store Ladeluger, hvor de da fastskrues, efter at Ladningen er indtagen. Stormdæks - Bjælkerne dannes i Reglen af Vinkeljern, som samles til Spanterne ved et tilsveiset Knæ, undtagen hvor Skibet har en Runding foroven, i hvilket Tilfælde Bjælkeenderne bøies efter Rundingen og paa denne Maade samles med Spanterne. Bjælkerne paa de forskjellige Dæk skulle efter Lloyd's Regler anbringes over hinanden paa det samme Spant, hvilket letter Støtternes Anbringelse i en uafbrudt Linie fra Kjølsvinet til øverste Dæk. Støtterne gjøres for det Meste af massive Smedejerns Stænger og tjene deels til at afstive Bjælkerne, deels til at danne en vertical Forbindelse mellem Bunden af Skibet og de forskjellige Dæksbjælker. De anbringes under Midten af Bjælkerne og forbindes til disse ved Nagler. Overkanten af Støtten tildannes saaledes, at den griber under Bjælkens Bulb og danner en Plade, som naaer op paa Siden af Bjælken og samles til denne med to Nagler (g. Fig. 1). Pladen bør være saa stor, at Naglerne kunne anbringes i Midten af Bjælken,

for ikke at svække den mere end nødvendigt. Underkanten tildannes for det Meste som et omvendt T (h. Fig. 1) og samles med den underliggende Bjælke eller med Kjølsviin ved to Nagler. Hvor der er store Luger, bør der anbringes Støtter paa Siderne af disse. I Agterrummet anbringes Støtterne vechselviis om Styrbord og om Bagbord af Axelgangen og samles da med Underkanten til Spanternes Contravinkler.

Vandtætte Skodder. Ethvert Jern - Skrueskib skal efter Lloyd's Regler have fire vandtætte Skodder: et for og agter, samt et ved Forenden og Agterenden af Maskinrummet. Hvis man imidlertid ønsker Skibet deelt i flere Lasterum, anbringer man gjerne flere vandtætte Skodder, da de deels styrke Forbindelsen, deels formindske Faren for at synke paa Grund af en Læk. Skodderne bør altid naae op til Stordækket, med Undtagelse af det agterste, hvilket da maa samles med et vandtæt Jerndæk, som gaaer rundt om Agterenden af Skibet og i Forbindelse med Skoddet danner et vandtæt Rum. Pladerne, hvoraf Skoddet bygges, anbringes enten horizontalt eller verticalt, og samles ved enkelt Nitning, baade i Naader og Stød. De afstives ved paanittede verticale Vinkeljern med høist 2' 6" Melletrum, og om nødvendigt med horizontale Vinkeljern, som da paanittes paa den modsatte Side af Skoddet. Med Skibssiden samles de i Reglen ved et dobbelt Spant, i hvis Melletrum Pladerne anbringes og fastnittedes, hvorefter Alt stemmes. Lloyd's angiver ingen Regler for Lokningen af de Spantevinkler, som forbinde Skoddet med Skibssiden. Naglehullerne behøve imidlertid ikke at være nærmere hinanden end $4\frac{1}{2}$ Diametre for at faae Skoddet vandtæt; hvis de lokkes tættere paa hinanden, svække de den udenbords Klædning formeget. Spantevinklernes Kanter skulle afmeisles for at kunne stemmes rigtig vandtæt, og hvor Kjølsviin og Vægere gaae igjennem Skoddet, gjøres det vandtæt med Vinkelstykker, bøiede i Form

og sluttende tæt om de gjennemgaaende Kjølsviin eller Vægere. De nittes baade til disse og til Skoddet og stemmes. For at faae dem rigtig vandtætte, anbringes Seildug, dyppet i Maling, imellem, hvilket ligeledes, som alt anført, anbringes imellem Kjølsvinenes og Vægernes enkelte Dele, hvor de gaae gjennem Skoddet. Disse Vinkelstykker, som samle Skod og Kjølsviin med hinanden, tjene ligeledes til at fordele Skoddets Tryk over en større Deel af Skibssiden. For at modvirke den Svækkelse af Ydrehuden, som fremkommer ved Naglernes tættere Placering i Spantet, skulle Fyldestykkerne mellem Spantet og den udenbords Klædning naae hen til de nærmestliggende Spanter og nittes til den udenbords Klædning. I store Skibe anbringes undertiden for Skoddernes bedre Befæstelse horizontalt liggende Pladeknær (a. Fig. 3), afvexlende paa For- og Agterkanten af Skoddet, og samlede med dette og Midten af de udenbords Pladeranger ved Vinkelstykker baade paa Over- og Underkanten (Fig. 4). Hvis Skoddet er samlet til Skibssiden ved en enkelt Spantevinkel, skulle disse Pladeknær altid anbringes, og den Flanche af Spantevinklen, som ligger an mod den udenbords Klædning, gjøres bredere end sædvanligt, saaledes at Naglehullerne kunne lokkes i Zigzag (b. Fig. 3). Langs Overkanten samles Skodderne imellem to Vinkeljern til det overliggende Dæk og til Vaterbordspladerne. I Vandballastrum afstives Skodderne yderligere ved langskibs anbragte Jernstænger.

Lugerne bør altid bygges af Jern. De dannes ved mellem de to Dæksbjælker, som begrænde Lugerummet, at indstikke to Kraveller af samme Section som Dæksbjælkerne og forbundne til disse ved Vinkelstykker. Lugkarmene dannes af fire Plader, som have den fornødne Høide over Dækket og naae ned til Underkanten af Kravellerne, til hvilke de fastnittes. Hjørnerne samles ved Vinkeljern paa den indvendige Side, og stemmes. Paa Ydersiden af Lugkarmens Overkant

fastnitted et halvrunder Jern. Lugkarmene omgives af smalle Jernplader, som tjene til Anlæg for Dæksplankerne og samles med Lugkarmen ved Vinkeljern, hvis verticale Flanche skal naae $\frac{1}{2}$ Tomme op over Dæksplankerne og stemmes. Naglerne, hvormed Vinkeljernene samles til Lugkarmen, bør være uden Hoved og nitted med dobbelt Forsækning. Den langskibs Plade (Dækspladen) samles til Bjælkernes Vinkler, den tværskibs til den underliggende Bjælke, og desuden til Dækspladen, ved enkelte Støds Skinner paa Underkanten med dobbelt Nitning.

Vaterbordsplader, Dæksplader og Diagonaler. Vaterbordspladerne, som danne en væsentlig Deel af Skibets langskibs Forbinding, skulle gaae i en uafbrudt Linie fra For til Agter gjennem de vandtætte Skodder. De anbringes paa alle Dæk, paa Overkant af Dæksbjælkerne, til hvilke de fastnitted (i Fig. 1). I Yderkanten gjøres der Udskæringer for Spanterne, for at de kunne naae den udenbords Klædning, til hvilken de samles ved korte Vinkelstykker mellem Spanterne. Paa Spanternes Inderkant anbringes et uafbrudt Vinkeljern, ved hvilket de samles til Spanternes Contravinkler.

De Rum, som derved opstaae imellem Spanterne, dette Vinkeljern og Yderklædningen, tættes ved at udfyldes med Træstykker, som derefter kalfatres, eller, hvad bør foretrækkes, ved at udfylde Rummene med Cement, som bedre beskytter Jernet mod Rust. Det er en Selvfølge, at dette ikke er nødvendigt under Stordækket. Vaterbordspladerne skulle mødes For og Agter og samles ved Støds Skinner. De gjøre da her Tjeneste som Bougbaand og Agterknær, og for at forøge deres Styrke i denne Retning anbringes undertiden Vinkeljern paa Inderkanten. Ved Anbringelsen af Vaterbordspladen maa man paasee, at deres Stød forløbe Stødene i den udenbords Klædningsrange, som de ere samlede med. Stødene samles ved enkelte Støds Skinner paa Underkanten

med dobbelt Nitning. Vinkeljernes Stød samles ligeledes ved enkelte Stødskinner, og de forøges i Høide, hvor Spygatterne gaae igjennem. I Maskinrummet, hvor ingen Mellemdæksbjælker findes, bør Vaterbordspladerne ikke destomindre fortsættes i een uafbrudt Linie, og de forstøttes da paa Underkanten ved verticale Pladeknær, fastnittede til Spanterne og samlede til Vaterbordspladen ved Vinkeljern. Paa Stordækket udelader man ofte Trævaterbordet og fastnitter paa Vaterbordspladen i passende Afstand fra Skibssiden et Vinkeljern, mod hvilket Dæksplankerne ligge an. Vaterbordspladen bør i dette Tilfælde bedækkes med Cement. Trædækkene tjene imidlertid, ifølge Materialets Natur, kun meget lidet til at styrke et Jernskibs Forbinding, og i overbyggede Skibe, hvor Stormdækket bruges som Manoeuvredæk, opnaaer man en langt bedre Forbinding ved at bygge Stordækket af Jern.

Dækspladerne dannes af to smalle Plader paa Bjælkernes Overkant, som ligge langs Lugernes Yderkant i en uafbrudt Linie fra For til Agter, hvor de møde Vaterbordspladerne og samles til disse ved Stødskinner paa Underkanten. De samles ligeledes til Dækspladernes Vinkler og, som alt anført, ved et Vinkeljern til Lugkarmene. Dækspladernes Stød bør forløbe hinanden i passende Længder, og de samles ved enkelte Stødskinner paa Underkanten med mindst dobbelt Nitning.

Paa Mellemdæksbjælker, hvor intet Dæk lægges, anvendes ofte i deres Sted dobbelte Vinkeljern, samlede til hinanden indbyrdes og til Bjælkerne, men de gaae ikke igjennem Maskinrummet.

Diagonale Plader anbringes paa Stordækket og paa Stormdækket i overbyggede Skibe. De anbringes med Mellemrum af 22 eller 24 Fod og gaae fra Side til Side, krydsende hinanden i Midten, undtagen hvor de møde Lugerne eller Masterne. De samles med Bjælkerne og Dækpladen samt i Siden ved Stødskinner med mindst

dobbelt Nitning til Vaterbordspladen. Hvor de møde Lugerne, samles de ved Stødskinner til Dækspladen. Diagonale Plader kunne efter Lloyd's Regler udelades, naar Vaterbordspladernes Styrke bliver forholdsviis forøget. Hvor Dækkene ere byggede af Jern, udelades baade Dækplader og Diagonaler.

Udenbords Klædning. Den udenbords Klædning dannes af Jernpladeranger af vekslede Tykkelse efter Lloyd's Regler. Disse Ranger anbringes nu saagodtsom altid ved at lægge hveranden Range umiddelbart paa Spanterne, og hveranden Range udenpaa Fyldestykker, anbragte paa Spanterne (Fig. 5). Pladerangerne forbindes indbyrdes ved de horizontale Naaders Nitning, som er dobbelt eller enkelt efter Pladernes Tykkelse. Stødene forbindes ved Stødskinner paa Indersiden med dobbelt eller tredobbelt Nitning, og til Spanterne samles de ved en Række Nagler i hvert Spant, med Undtagelse, som alt anført, af de Spanter, til hvilke de vandtætte Skodder ere samlede. Pladerne skulle efter Nutidens Fordringer have en Længde af mindst 5 Spanters Afstand, dog med Undtagelse af de forreste og agterste Plader, og Støderne fordeles som oftest efter Diagonal-Systemet, ved hvilket Stødene af hveranden Pladerange forløbe hinanden med eet Spants Afstand, og Stødene af de nærmestliggende Pladeranger med to Spanters Afstand af hinanden (Fig. 6). Kjølrangenes Stød skulle forløbe Kjøllaskerne, og paa de to modsatte Sider af Skibet skulle de forløbe hinanden mindst to Spanters Afstand. I velbyggede Skibe sørger man desuden for, at de indenbords langskibs Forbindingers og Pladerangernes Stød forløbe hinanden i passende Længder, hvilket som alt berørt, navnlig er af Vigtighed ved Vaterbordspladerne. Hvad man desuden nøie maa paasee, er Stødernes Samling, Naglehullernes Correspondering og Nitningen. Stødernes gode Samling er af megen Betydning for et Jernskibs Styrke, og Lloyd's Regler forlange derfor, at alle Stød i den uden-

bords Klædning skulle hævles og samles tæt med hinanden. Dette skeer dog ikke altid, navnlig ikke paa Fabrikker, hvor ingen Lloyd's Agent findes paa Stedet; men det bør strengt forlanges. Naar Pladerne hænges op efterat være hævlede, bør Stødene samles saa tæt, at man paa intet Sted kan faae et Penneknivsblad ind, i modsat Tilfælde er Arbeidet cassabelt. For end yderligere at samle Pladernes Stød tæt mod hinanden, bruger man ofte at lokke Stødskinnernes Naglehuller $\frac{1}{8}$ Diameter nærmere mod Stødet end Pladernes, hvorved opnaaes, at Nitningen tvinger Pladernes Kanter mod hinanden. Naglehullernes Correspondering og Nitningen bør ligeledes nøie paasees. Nitningen udføres som oftest ved Accordarbejde, og hver enkelt Nitning bør derfor prøves, inden Arbeidet bliver godkendt. Pladerne samles til hinanden ved forsænket Nitning paa Yderkanten. Efter at Pladerne ere nittede, stemmes baade Stødene og de horizontale Naader. At Materialet, hvoraf Pladerne ere forfærdigede, er godt, er ligeledes af stor Vigtighed. De Plader, som ere mest udsatte for Brud, ere deels Kjøpladerne, som for en Deel af Skibets Længde midtskibs blive bøiede næsten i en ret Vinkel, deels Kimmingspladerne, som gaae koldt gennem Bøiemaskinen. Det bliver imidlertid dog neppe disse Slags Plader, som der skal føres den skarpeste Control med. Det er meget almindeligt, at Skibbyggerne bestille Kjø- og Kimmingsplader af en bedre Qvalitet end de øvrige, og det bliver derfor navnlig disse, der kun faae en ganske ringe Bøining og følgelig ingen Prøve have at bestaae, som maae controleres skarpest. Man kan kun slutte sig til disse Pladers Godhed af Bruddene i Afklippingerne, og, hvis man skulde nære nogen grundet Tvivl om deres Godhed, gjør man derfor bedst i at lade dem prøve ved en autoriseret Prøvemaskine. En Prøve, som imidlertid staaer til Enhvers Raadighed paa hvilket som helst Værft, er at bøie Pladen eller en Deel

af den, deels kold, deels varm, og derved see, om den kan bøies i den Vinkel, som forlanges for Plader af deres Mærke.

Arbeide og Materiale. Det Maal, man stræber efter i Jernskibs-Constructionen, er med den mindst mulige Vægt af Materiale at opnaae den høieste Styrke, og der er tre Ting, som her gjøre sig gjældende, nemlig Fordelingen af de Materialier, hvoraf Skibet er sammensat, Arbeidet, hvorved dette Materiale samles, og endelig selve Materialets Qualitet. I Retning af Bygningsmaaden og Arbeidet har der været en stadig Fremgang, men i Materialets Qualitet en Tilbagegang. Med Hensyn til Arbeidet er der dog en Ting, som endnu lader meget tilbage at ønske, og det er Nitningen. Naar man iagt-tager et Hold af Folk, som lokke en Plade eller et Vinkeljern under Maskinen, vil man snart lægge Mærke til, hvor umuligt det er for dem, selv med den største Paapasselighed, at lokke alle Hullerne accurat, som de ere mærkede, og Følgen deraf er, at Naglehullerne ikke alle correspondere, naar Materialet er bragt paa sin Plads til Nitning, og at der fremkommer de saakaldte blinde og halvblinde Huller. Nitningen foregaaer da ved at drive en Staal-Drift gjennem Hullerne med nogle faa haarde Slag, hvorved Forsænkningen paa den ene Side af det yderste Naglehul tildeels bliver ødelagt, og Hullerne faae en aflang Form. Naglen bliver derpaa anbragt og nittet, og, hvis den er hvidglødende, kunne Hullerne endnu blive udfyldte og Arbeidet godt udført; men dette er ingenlunde altid Tilfældet, navnlig naar Nitningen bliver udført ved Accordarbeide, og Følgen bliver da, at Naglehullerne i de forskjellige Plader ikke blive udfyldte, og at Naglen, naar der kommer Kraft paa den, bliver løs. Det Værste er maaskee, at det, efterat en Nagle er nittet, i de fleste Tilfælde er umuligt at opdage, om Naglehullerne ere udfyldte eller ikke. God Nitning kan derfor først fremkomme, naar man veed en Forbedring

af Maaden at lokke paa eller, ved at bore Naglehullerne paa samme Maade som ved Maskinarbeide, kan sikkre sig Naglehullernes rigtige Correspondering. Imidlertid er der med den nu brugelige Maade stor Forskjel paa det udførte Arbeide, og det er vistnok ingenlunde heldigt, at der ved de fleste Fabrikker bruges udelukkende Accordarbeide, da Arbeiderne derved ikke give sig Tid til at udføre Arbeidet saa godt, som de ellers kunde. Med Hensyn til Nitning ved Accord er der skrevet baade for og imod, og de, som foretrække den, gjøre navnlig gjældende, at man, da Arbeidet bliver hurtigere udført, faaer en større Sammentrækning af Naglen ved Afkølingen; men det er ligesaa vist, at Accordarbeiderne, selv om Naglen ikke skulde være hvidglødende ved dens Anbringelse i Naglebulet, dog ingen Tid give sig til at vente paa en anden, den bliver nittet, som den er, og faaer følgelig kun en ganske ringe Sammentrækning. Som et praktisk Beviis paa Skibbyggernes eller Formændenes Mening i denne Retning, kan anføres, at alt Arbeide, som fordres særdeles vel udført, bliver udført i Dagløn. For at sikkre sig imod den Forringelse af Styrken, som er en Følge af slet udført Arbeide, have de forskjellige Classificerings-Selskaber fra Tid til anden forøget Dimensionerne paa Materialet. En anden Grund kan maaskee søges deri, at Materialets Qvalitet stadig har forringet sig; thi det er en bekjendt Sag, at store Qvantiteter af Jern af slet Qvalitet blive forarbeidede og derefter brugte ved Bygningen af Jernskibe. Saalænge imidlertid den urimelige Idee at classificere Skibene i Forhold til Materialets Tykkelse, uden at stipulere en vis Godhed, staaer ved Magt, kan der neppe ventes nogen Forandring heri. Det er neppe rimeligt, at Fabrikkerne ville benytte et bedre, men dyrere Materiale til Bygningen af et Skib, naar de dog ikke opnaae en høiere Priis eller en høiere Classe for Skibet, end ved at benytte et slettere, men billigere. Lloyd's stipulerer

kun i deres Regler: at Jernet skal være af en god »hammerbar« Qvalitet, underkastet Prøver efter Agenternes Skjøn, og at skjørt eller daarligt Materiale skal casseres. Endvidere skal alt Jern være tydeligt stemplet paa to Steder med Fabrikantens Navn og Mærke. Den sidste Garanti har i Praxis aldeles ingen Betydning, og, da der ikke er stipuleret nogen bestemt Prøve, som Jernet har at bestaae, men alt overlades til Agenternes Skjøn, er Følgen deraf, at, medens Dimensionerne af Materialet, som ere meget nøiagtigt stipulerede, ogsaa blive nøiagtigt efterseete, bliver Materialets Qvalitet næsten aldrig underkastet nogen Prøve, idet i Praxis alt Materiale bliver taget for godt, som uden at faae Brud kan bestaae den Prøve, det kommer til at undergaae ved Lokning, Bøining osv. under Arbeidets Udførelse. — Hvad imidlertid Publicum kan forlange af et Classificerings-Selskab, hvis Regler ere baserede paa fornuftige Principer, er, at der med en vis given Dimension af Materiale tillige fordres en bestemt Qvalitet, som dette ikke maa underskride, og, hvad Fabrikanterne kunne forlange, er, at Dimensionerne forholdsvis formindskes, hvis de bygge af et Materiale, som er bedre, og følgelig stærkere, end det af Selskabet forlangte. Bærekraften af det engelske Pladejern, som for Øieblikket bruges til Skibbygning, varierer imellem 14 og 22 Tons pr. □-Tomme, og af dette Jern bliver selvfølgelig det sletteste benyttet paa Steder, hvor det ikke har nogen haard Prøve at bestaae ved Bøining eller paa anden Maade. Der er imidlertid ved den af Lloyd's brugte Maade at classificere Skibe paa ingen Garanti for, at Materialets Qvalitet ikke vil blive endnu daarligere.

Der er fra »Continentet« flere Gange klaget over, at de engelske Selskaber ved de Regler, som de have vedtaget for Classificering af Jernskibe, navnlig have taget Hensyn til at begunstige deres egen Industri i denne Retning. Hvorvidt dette er Tilfældet eller ikke,

er vistnok vanskeligt at afgjøre, temmelig sikkert er det derimod, at, hvis et fornuftigt Princip gjorde sig gjældende ved Classificeringen af Jernskibene, navnlig ved at tillade en Formindskelse af Dimensionerne i Forhold til Materialets Godhed eller Styrke, da vilde Continentet, som kan levere Jern af en god Qvalitet til billigere Priser end England, ogsaa kunne bygge billigere Skibe. Med de Principer, som nu gjøre sig gjældende, vil imidlertid England, fraseet Arbejdslønnen, altid have Fordelen over Continentet med Hensyn til Priserne paa de Skibe, som det leverer, og Tanken henledes derfor uvilkaarligt paa det franske »Bureau Veritas« som det Selskab, der ved en Classificerings-Methode, der er baseret paa tekniske og praktisk rigtige Regler, kunde frigjøre det øvrige Europa for Englands Overformynderi i denne Henseende. Saaledes som Jernskibe blive byggede for Øieblikket, saavel med Hensyn til Arbejdets Udførelse som til de Materialier, der anvendes, er derfor en skarp, daglig Control aldeles nødvendig, og Spar-sommelighed i denne Retning vilde i Regelen have til Følge, at Skibets Værdi vilde blive formindsket med et betydeligt større Beløb, end Udgifterne til Controlen vilde medføre.

Til Slutning anføres de Prøver, som de engelske Orlogsværfter forlange, at Jernet skal kunne bestaae, hvilke Prøver, saavidt vides, ligeledes bruges ved vort danske Orlogsværft.

Plade-Jern (Første Classe).

B. B.

Modstand mod Sønder- rivning	{	Langsmed Fibrene 22 Tons.
		Tværs af do. 18 "

Smedeprove (varmt).

Alle Plader af første Classe, af 1 Tom.s Tykkelse og derunder, skulle have en saa stor Bøielighed, at de

kunne bøies varme, uden at faae Brud, i følgende Vinkler:

Langsmed Fibrene	125 °
Tværs af do.	90 °.

Smedeproeve (koldt).

Alle Plader af første Classe skulde kunne bøies kolde, uden Brud som følger:

Med Fibrene:

1 Tom.s og $\frac{15}{16}$ Tom.s	Tykkelse til en Vinkel af	15 °
$\frac{14}{16}$ — - $\frac{13}{16}$	— —	- 20 °
$\frac{12}{16}$ — - $\frac{11}{16}$	— —	- 25 °
$\frac{10}{16}$, $\frac{9}{16}$ - $\frac{8}{16}$	— —	- 35 °
$\frac{7}{16}$ — - $\frac{6}{16}$	— —	- 50 °
$\frac{5}{16}$ — - $\frac{4}{16}$	— —	- 70 °
$\frac{3}{16}$ — - derunder	— —	- 90 °

Tværs paa Fibrene:

1 Tm.s, $\frac{15}{16}$, $\frac{14}{16}$ og $\frac{13}{16}$ Tom.s	Tykkelse til en Vinkel af	5 °
$\frac{12}{16}$ — og $\frac{11}{16}$	— —	- 10 °
$\frac{10}{16}$, $\frac{9}{16}$ - $\frac{8}{16}$	— —	- 15 °
$\frac{7}{16}$ — - $\frac{6}{16}$	— —	- 20 °
$\frac{5}{16}$ — - $\frac{4}{16}$	— —	- 30 °
$\frac{3}{16}$ — - derunder	— —	- 40 °

Plade-Jern (Anden Classe).

B.

Modstand mod Sønder- rivning	}	Langsmed Fibrene 20 Tons.
		Tværs af do. 17 "

Smedeproeve (varmt).

Alle Plader af anden Classe, af 1 Tom.s Tykkelse og derunder, skulle have en saa stor Bøielighed, at de kunne bøies varme, uden at faae Brud, i følgende Vinkler:

Langsmed Fibrene	90 °
Tværs af do.	60 °.

Smedeprøve (koldt).

Alle Plader af anden Classe skulle kunne bøies kolde uden Brud som følger:

Med Fibrene:

1 Tom.s og $\frac{15}{16}$ Tom.s	Tykkelse til en Vinkel af	10°
$\frac{14}{16}$ — — — $\frac{13}{16}$	— — —	15°
$\frac{12}{16}$ — — — $\frac{11}{16}$	— — —	20°
$\frac{10}{16}, \frac{9}{16}$ — — $\frac{8}{16}$	— — —	30°
$\frac{7}{16}$ — — — $\frac{6}{16}$	— — —	45°
$\frac{5}{16}$ — — — $\frac{4}{16}$	— — —	55°
$\frac{3}{16}$ — — — derunder	— — —	75°

Tværs af Fibrene:

$\frac{12}{16}$ og $\frac{11}{16}$ Tom.s	Tykkelse til en Vinkel af	5°
$\frac{10}{16}, \frac{9}{16}$ og $\frac{8}{16}$	— — —	10°
$\frac{7}{16}$ — — $\frac{6}{16}$	— — —	15°
$\frac{5}{16}$ — — $\frac{4}{16}$	— — —	20°
$\frac{3}{16}$ — — — derunder	— — —	30°

Pladerne skulle, baade varme og kolde, prøves paa en Støbejerns-Plan med en glat Overflade, hvis Kanter danne rette Vinkler, og hvis Hjørner ere afrundede med $\frac{1}{2}$ Tommes Radius.

Baade i kolde og varme Prøver skal den Deel af Pladen, som prøves, være fire Fod i Længde tværs af Fibrene og Pladens fulde Brede med Fibrene.

Pladerne skulle bøies i en Afstand af fra 3 " til 6 " fra Kanten.

Det er forudsat, at alt Jernet skal kunne taale de Smedeprøver, som her ere nævnte, naar det bliver taget i 4 Fods Længder tværs af Fibrene og i hele Bredden af Pladen med Fibrene, naarsomhelst det ansees nødvendigt at prøve saa stort et Stykke; men et mindre Stykke vil for det Meste være tilstrækkeligt.

Alle Plader skulle være frie for Aabninger, hidrørende fra Valsningen, og for skadelige Feil paa Overfladen.

En Plade skal udtages til Prøve af enhver Tykkelse af Plader, som bliver indsendt, forudsat at der ikke er over 50 af nogen enkelt Tykkelse. Hvis der er over dette Antal, skal der udtages en Prøveplade af hvert følgende 50, eller Deel af 50.

Naar Plader af forskellige Tykkelser blive indsendte paa samme Tid, og der kun er faa Plader af hver enkelt Tykkelse, er det ikke nødvendigt at prøve hver Tykkelse for sig; men ingen Plader af samme Tykkelse maae casseres, førend en af deres Nummer er bleven prøvet.

Handelssømandens theoretiske Uddannelse.

Af en Skibsfører.

Dette Spørgsmaal har i Tidsskriftets 2det Hefte været behandlet af Hr. Navigationsdirecteur Tuxen og i 4de Hefte af Hr. Carl G. F. Schwartz, der, saavidt jeg veed, er Inspecteur ved Navigationsskolen i Kjøbenhavn og Navigationslærer. Endskjøndt nu Hr. Schwartz mener, at Skibsførerstanden i Dannelse langt fra udvikler sig saa rask, som de fleste andre Samfundsclasser, saa have dog Skibsførerne, hvad dette Spørgsmaals Besvarelse angaaer, det væsentlige Fortrin, at de have nøie Kjendskab til den Sag, hvorom der tales, og i Tillid hertil vil jeg forsøge at fremstille mine Tanker om, hvad der burde gjøres, for at vore unge Søfolk kunde blive dygtige Skibsførere; thi dette er jo fornemmelig Øiemedet, hvorefter der tragtes.

Hr. Navigationsdirecteur Tuxen omtaler mange forskellige Pligter, der paabvile en Skibsfører; men han har mærkelig nok ikke anført — hvad enhver Rheder vistnok betragter som en af de vigtigste — nemlig, at Skibsføreren skal forstaae paa en fornuftig og indbringende Maade at disponere over Skibet, være bekendt med Fragtforholdene i de Farvande, hvor han skal færdes, ja, med større Skibe, over hele Verden, for at han saavidt muligt kan være paa rette Sted i rette Tid. Der gives jo vel Skibe, som Rhederne selv disponere

over, enten ved at lade dem med egen Ladning, eller ved at slutte Fragt for dem; men med Fleertallet af vore danske Skibe maa Skibsføreren i Udlandet selv sørge for Skibets Beskjæftigelse. Flere af de Pligter, som Hr. Navigationsdirecteuren anfører som paahvilende enhver Skibsfører, kunne aldrig læres ved Theori, men kun ved flere Aars Erfaring, og det maa jo tildeels overlades til Vedkommende selv, hvorvidt han har Sømandsfølelse nok til at gennemgaae Søfartens praktiske Cursus deri, eller som vi Søfolk vilde udtrykke os, til at blive Matros, før han bliver Styrmand. At springe igjennem Kahytvinduerne kan være bekvemt nok, men giver i Regelen ikke de bedste Skibsførere.

At oprette en Sømandshøiskole kan jo være meget godt, men, som Hr. Navigationsdirecteuren selv bemærker, det vilde kun blive et Mindretal af de Søfarende, der vil søge den. Eiheller kan jeg indsee, hvortil vi skulde bruge et ungt Menneske, der kommer tilsøes, lad os sige, i sit 16de eller 17de Aar, farer et Par Aar og saa igjen skal gaae i Skole i 2 à 3 Aar. Han vil derved blive over 20 Aar ved Afgangen fra Skolen og kan dog kun benyttes som Dreng ombord; thi ved at fare tilsøes i et Par Aar bliver man hverken skikket til at være Matros eller Styrmand.

Hvad Fagene angaaer, som Hr. Directeuren mener at der skulde undervises i paa en saadan Høiskole, antager jeg, at Spansk vilde være af større Nytte for vore Skibsførere end Fransk. Det spanske Sprog benyttes i Sydamerika, Mexico og tildeels i Vestindien og er derfor meget nødvendigt for en Sømand, og det saameget mere, som Spanierne sjeldent udmærke sig ved Kjendskab til andre Sprog end deres eget. Men jeg troer som sagt, at en saadan Sømandshøiskole kun vilde blive meget lidet besøgt, og at den vilde stifte forholdsviis liden Nytte.

Hr. Schwartz mener paa sin Side, at man skulde arbejde hen til at faae en større Tilgang til Standen fra

de bedre Samfundsclasser. Denne Mening kan jeg ikke dele. Er Sømandsstanden værd at vælge som Levevei, vil den faae Tilgang nok, og, er den det ikke, saa er det jo urigtigt at formaae unge Mennesker, der maaskee kunde komme i en bedre Levevei, til at vælge den, blot fordi man vil forbedre eller forædle Racen, om jeg saa maa udtrykke mig.

Dernæst siger Hr. Schwartz, at man desto værre endnu har stærk Animositet mod de saakaldte Recommendationsbreve. Dette er vel tildeels Tilfældet og kan let forklares. Man faaer en saadan haabefuld Yngling ombord, der hjemme har været Forældrenes Kjæledægge og tidt neppe forstaaer at vaske sig selv. Ombord gaar det naturligviis heelt anderledes end hjemme hos Moder: han er kommen ombord som Dreng og maa agere Dreng; men dette synes den unge Herre i Regelen ikke om. Nu vil Enhver, der kjender Forholdene paa et Skib, vide, hvor vanskeligt, ja næsten umuligt det er, at en Besætning altid er tilfreds med sin Capitain. Kommer der en Byge, og skal der bjerges Seil, medens Mandskabet spiser, røger eller sover, saa er man vis paa, at Matroserne ville kalde Capitainen en gammel Kjælling, der er bange for at seile, og, træffer det sig f. Ex., at der omvendt skal sættes Seil, ja maaskee endog Læseil paa en Søndag, bliver det udskreget som Tyranni, — og saaledes kan der opregnes mange Exempler. For at undskyldte eller besmykke deres egen Utilfredshed ere saadanne unge Mennesker altfor ofte tilbøielige til at høre efter Matrosernes Bemærkninger og give Capitainen Skylden, og der kommer Breve fulde af Klager hjem til de kjære Forældre. Disse ere nu ikke altid saa fornuftige at troe, at deres Søn dog muligen kunde have Uret, og at Capitainen dog maaskee bedre kunde være istand til at bedømme Skibets Anliggender end Matroser og Dreng, og som en Følge deraf udsprede der ofte Rygter, som kunne skade Capitainens Fremtid. Jeg har selv været

et saadant Recommendationsbarn og kan derfor tale af egen Erfaring om denne Sag. Naar Forældrene vare mere fornuftige i denne Henseende, vilde der ei være Animositet mod Børnene.

Der var for nogen Tid siden, saavidt jeg erindrer i No. 118 af Berlingske Tidende, en længere Artikel angaaende vore Søfolks Uddannelse, skreven af en Koffardicapitain, der paa en fornuftig og praktisk Maade behandlede dette Spørgsmaal. Mine Anskuelser stemme næsten i alle Puncter med den ærede Indsenders. Jeg er saaledes ogsaa af den Mening, at det vilde være ønskeligt, hvis der her i Landet, ligesom der er i England og, saavidt jeg veed, i Sverrig, blev indført en Capitainsexamen eller rettere sagt to Capitainsexaminer, en for den kortere og en for den længere Fart. Dette vilde jo tildeels ogsaa falde sammen med Hr. Navigationsdirecteurens Idee om en Høiskole og Hr. Schwartz's Ønske, at de vordende Skibsførere igjen maatte indtræde i Skolen for at opfriske og fortsætte det Lærte.

I England er eller var der idetmindste, da jeg seilede under engelsk Flag, følgende Examiner: for 2den Styrmand (second mate), Styrmand (only mate), Overstyrmand (chief mate), Capitain (master), en udvidet Capitainsexamen (master extra), og endelig en Examen for Dampskibsførere (examination in steam). — Hvilke Fordringer der stilles for at kunne bestaae disse Examiner, har jeg nu tildeels glemmt, saa at jeg ikke seer mig istand til nøie at angive dem; men, hvad Navigationen angaaer, saa er den engelske Examen betydelig lettere end den tilsvarende danske, og heri vilde vist en Middelvei være at anbefale. Examenen for 2den Styrmand kunde maa-skee efter vore Forhold falde bort. Examenen som «only mate» svarede omtrent til Bredeexamenen her hjemme, og den for chief mate til vor Brede og Længdeexamen samlede. Dog forlangtes der allerede ved disse Examiner, at Vedkommende skulde besvare endeel Spørgs-

maal i praktisk Sømandskab, ligesom at han ogsaa maatte have faret et bestemt Tidsrum tilsøes, før han kunde indstille sig til dem. For at kunne tage Examen som chief mate var det endvidere nødvendigt at have faret som 2den Styrmand, og for at kunne tage Capitainsexamen, maatte man have faret som Styrmand. Til Capitainsexamen hørte lidt mere Navigation end til den for chief mate, desuden endeel Spørgsmaal i praktisk Sømandskab og Kjendskab til Certepartier, Connossementer, Havari, Veirlære o. s. v. Men det er som sagt saa længe siden, at jeg havde noget dermed at gjøre, at jeg, saavel med Hensyn til denne, som til vor danske Examen, har glemt de enkelte Fordringer og kun bevaret Hovedindtrykket.

Herhjemme vilde Sagen jo stille sig anderledes, hvis en lignende Plan skulde indføres, da det jo for danske Skibsførere er temmelig nødvendigt at kunne fremmede Sprog, og navnlig Engelsk, der er Grundsproget tilsøes. Desuden er Opdragelsen i Almindelighed saaledes her i Danmark, at vi nok kunne stille større Fordringer til vore Søfolk end Englænderne til deres. Men paa samme Tid kunde saavel vor Brede- som Længdeexamen vistnok gjøres betydeligt lettere og dog stifte samme Nytte. Jeg har aldrig ret kunnet forstaae, hvorfor en Opgave ikke maatte regnes paa den letteste og korteste Maade, naar Resultatet dog bliver det samme. Saaledes er f. Ex. den Methode, hvorefter vi lærte at regne Chronometer-Opgaver, da jeg tog dansk Examen, og som saavidt jeg veed, bruges endnu, ikke saalidt vidtløftigere end den engelske Methode, som findes i Lieutenant Raper's Navigationsbog, og jeg har i det Hele fundet det betydeligt lettere og som en Følge deraf tidssparende at regne efter denne Bog end efter vore danske Bøger. Dog alt dette, ligesom ogsaa de Fordringer, der burde stilles til Capitainsexamen saavel for korte som for lange Reiser, vilde, hvis saadanne Examiner bleve indførte, let kunne ordnes af et Udvalg af sagkyndige Mænd.

At en Forandring i de bestaaende Forhold er ønskelig, vil vist enhver praktisk Sømand indrømme. Som Tingene nu ere, arbeide de Fleste jo hen til at faae Examen saa snart som muligt, og navnligt hos unge Mennesker, hvis Forældre kunne hjælpe til, skeer det meget tidligt, ja tidt, naar de kun have været et Par Aar tilsoes, og saa skulle de endda have Alt paa engang, baade Navigation, Maskinlære, Søret, Handelsvidenskab, Veirlære o. s. v., uden at have nogen synderlig praktisk Idee om eller virkelig Interesse for disse Ting, som de derfor tidt glemme langt hurtigere, end de lære dem, eller ialtfald længe førend de med Rimelighed kunne vente at faae Brug for dem. Fleertallet af vore Søfolk, som selv maae fortjene til deres Examen, ere glade, naar de under de nuværende Forhold kunne faae Brede-examen, eller 1ste Afdeling, hvad den nu kaldes, og, da de i Almindelighed have Alderen og den nødvendige praktiske Erfaring, søge de strax efter Examen en Styrmandsplads. Ved at fare som Styrmand lære de jo nu nok en Styrmands Pligter, men kun meget Lidet, af hvad en Capitain har at iagttage ved sine Forretninger iland. De høre maaskee Capitainen tale om Certepartier, Connossementer, Protester, Bodmerier og Deslige; men noget rigtigt Begreb om disse Ting have de sjeldent, og, hvis nu en saadan Styrmand faaer et Skib at føre og strax skulde komme i en vanskelig Situation, kan Rhederiet let komme til at bøde dyrt for hans Ubekjendskab til en Skibsførers Pligter, og hans egen Fremtid maaskee derved forspildes. Denne Ulempe vilde tildeels, om end ikke ganske, hæves, hvis der blev indført en Capitainsexamen. Desuden er det jo rimeligt, at et Menneske, der allerede har faret som Styrmand, og som maaskee endog har Udsigt til at faae Skib at føre, vil stræbe efter at erhverve sig de fornødne Kundskaber med langt større Iver og Interesse, end unge Mennesker, der netop ere begyndte at fare tilsoes.

Det er saaledes min Mening, at det for vore Sø-
mænds Uddannelse til Skibsførere vilde være at anbefale,
at det nuværende System forandredes, og at der blev
indført en ligefrem Styrmandsexamen, en Examen som
Overstyrmand, en Examen som Skibsfører paa kortere,
og en Examen som Skibsfører paa længere Reiser, og
endelig en Examen i Maskinlære for Dampskibsførere.
Enhver vilde derved selv faae Leilighed til at tage den
Examen, som bedst passede til hans Evner, Midler og
Udsigter til Forfremmelse, og Ingen vilde blive Skibs-
fører uden dog at have nogenlunde Kjendskab til de
Pligter, der paahvile ham som saadan.

Ved Siden heraf er der en Foranstaltning, som jeg
troer vilde have en gunstig Indvirkning paa vore Koffardi-
forhold, nemlig Oprettelsen i Kjøbenhavn af en Slags
Skibsfører-Klub, noget Lignende som »Nautischer Verein»
i Hamborg, hvor Capitainerne kunne samles i Selskabe-
lighed og drøfte deres egne Anliggender; herigjennem
kunde man maaskee ved Samvirken og fælleds Optræden
bevirke en Forandring saavel i vor Lovgivning for Sø-
folk som i andre Anliggender, Koffardifarten vedkom-
mende. — Forholdene tilsøes ere saavidt forskellige fra
Forholdene iland, at al Indblanding af Ukyndige sjeldent,
ja meget sjeldent, vil stifte Gavn, men derimod ofte kan
medføre ubodelig Skade. Dette have vi desværre saa jævnlig
Leilighed til at erfare, og det er derfor ikke blot ønskeligt,
men paa høie Tid, at Skibsførerne ved at slutte sig sammen
og optræde i Forening arbeide hen til at faae en større
Indflydelse paa Ordningen af deres egne Anliggender.

Sluttelig vil jeg tillade mig at bestride Hr. Schwartz's
Mening om, at Skibsførerstanden ikke skulde udvikle sig
saa rask i Danmark som de fleste andre Samfundsclasser.
I Udlandet er det idetmindste anerkjendt, at den danske
Skibsfører ikke staaer tilbage i Dannelse for nogen anden
Nations Skibsførere. Eiheller troer jeg, at vi staae til-
bage for de andre Samfundsclasser herhjemme, med

hvilke vi med Rimelighed kunne sammenlignes. Vi ere maaskee endnu ikke komne paa samme Standpunct som mange Folk herhjemme, der ved enhver Leilighed i Forsamlinger og Selskaber staae frem og holde lange Taler om Ting, som de ikke forstaae sig paa, eller paa anden Maade blande sig i dem uvedkommende Sager. Denne Tale- og Indblandingsevne er det nok muligt, at vi mangle; men jeg troer dog nok, at det ligefuldt kan siges, at Skibsførerstanden, hvad jævn Dannelse og almindelige Kundskaber angaaer, kan hævde sin Plads, og at den danske Nation ikke behøver at skamme sig ved den, hvadenten det er i Udlandet eller herhjemme.

Om Roret.

Af Skibscapitain Hænschell.

Ved paa Reisen til Havanna at gaae over Bahama Banken, før der tændtes Fyr paa Cubas Nordkyst, kom Briggen, jeg førte, til at hugge paa en Klippe, med 11 Fod Vand over, i Nærheden af Orange Kay. Roret blev herved løftet og faldt ned igjen i Løkkerne, uden at Beslaget tog væsentlig Skade; men jeg fik derved en følelig Paa-mindelse om, hvor vigtigt det er — naar Ulykken skeer, at Skibet kommer til at tage Grunden — at det da ikke, paa Grund af Rorets Form forneden, er mere udsat for at hugge det fra sig end høist nødvendigt. Om Efter-aaret kom Briggen til London med Sæd og blev efter endt Losning, i Novbr. 1852, taget ind i Fletchers Tørdok. Rorets Form forneden fandtes da at være næsten firkantet; dette var mig høist imod, og, da Fartøiet styrede udmærket, betænkte jeg mig ikke paa at lade den firkantede Deel afrunde og tillige at gjøre Roret lidt kortere end Agterstævnen. Derfra seilede vi til Hartlepool; Briggen fortøiedes i Dokken mellem to Boier tilligemed sex andre Fartøier, altsaa syv Skibe i Laget. Vinden kom tværs med stormende Kast, og heraf fulgte, at Agterfortøiningen sprang paa de tre Skibe, som vare i Læ; Briggen svaiede med Agterenden ned paa op-gaaende Grund; men Roret gik fri, takket være Afrundingen og Forkortelsen. Derefter førte jeg endnu det samme Skib i halvandet Aar og havde al Grund til

at ansee den gjorte Forandring for gavnlig, idet jeg ved at ligge dreiet til med Stormveir troede at bemærke, at Roret slog mindre end tilforn. Briggen seiler endnu, den havde seilet i 8 Aar, førend jeg fik den at føre, og, da det i Almindelighed gjælder som en Slags Regel, at, hvad der har kunnet bruges i en Række Aar, fremdeles kan bruges, hemmes derved de Forandringer, som senere Erfaringer føre til, selv om disse Forandringer ere til det Bedre. I August 1854 kom jeg ombord i Skibet Najaden, som stod i Tørdok i Leith. Rorets Form forneden var her ligeledes fiirkantet. Vi afseilede herfra, og efterat have været et Stykke ude i Spanske Søen holdt vi tilbage og kom ind til Plymouth, hvor Skibet undergik en Hovedreparation. Her blev Roret befriet for noget af Fiirkanten forneden; men, da jeg var altfor forsigtig med at lade tage af, var Følgen, at jeg, da Skibet efter endt Reise om Cap Horn atter kom i tør Dok i Leith i 1857, maatte anden Gang endmere lade afrunde Rorets underste Agterdeel, saa overbeviist var jeg om, at Breden saa langt nede var overflødig. Jeg farede med Najaden til 1864, den styrede udmærket, endog med at lendse plat for den stormende Vest-Passat, der nok skal prøve et Skibs Styre-Egenskaber.

I 1864 blev Rota forandret fra Orlogsfregat til Kofardimand, og, skjøndt dens Ror ved denne Leilighed mistede noget af sin fiirkantede Form i underste Agterdeel, blev der mere tilbage end ønskeligt. Det hændte, at Rota i Decbr. 1869, paa Reisen til Java, kom ind til Mauritius paa Grund af en Skade ved Roret; da dette var taget af og lagt i en Pram til Besigtigelse, havde Synsmændene at udsætte paa dets tiltagende Brede nedefter, og, da jeg delte deres Mening om, at Rorets største Brede bør være i den Vandlinie, hvormed Skibet ligger tomt, indrettedes Roret tildeels herefter, og dertil blev Roret gjort en halv Fod kortere end Agterstævnen, en Sikkerhedsforanstaltning, man bør iagttage, da derved

den store Fordeel opnaaes, at Skibet, om det kommer til at hugge med Hælen, er mindre udsat for at hugge Roret fra Beslaget og derved yderligere beskadige Rorkiste, Gillingsplanker m. m. Har nu Roret sin største Brede i Flugt med tomt Skibs Vandlinie, saa antages dets Brede i Flugt med ladet Skibs Vandlinie at burde være mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ af største Brede, til Støtte for hvilken Mening, som hyldes af Skibbygmester Petersen i Korsør, jeg skal tillade mig at anføre, at denne Regel som oftest følges af de amerikanske Skibe, at Funchs Marine-Ordbog af 1846 opgiver dette Forhold paa det deri beskrevne Ror, som maa antages at have været normalt paa den Tid.

Naar man ønsker at komme ind paa Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Form for Roret, frembyder Tørdokken den bedste Leilighed til at iagttage de ellers skjulte Linier nede fra Bunden. I November 1871 stod i Greens Tørdok, Blackwall, London, et 1002 Tons register Skib, kaldet Dover Castle, 180 Fod langt, kobbret til 20 Fod, fladt i Bunden som de engelske Handelsskibe, men meget skarpt agter og for. Capitainen, som havde ført Skibet, roste det for at holde Luven, Journalen udviste en stadig Fart, ofte af 12 Mile, og jeg blev overrasket ved at see, at dets Ror ikke blot var halvanden Fod kortere end Agterstævnen, men at dets underste Linie tillige dannede en Vinkel af 45° med dets Forkantslinie. Ved at see paa dette Ror, maatte man erkjende, at det øiensynlig var dannet efter den Lære, at Rorets væsentligste Styrekraft udgaaer fra Midten af den Deel af det, som kommer i Vandet, thi paa det Sted var det bredest. Skibet havde seilet i 12 Aar paa Ostindien. At Skibe, saa skarpe i Bunden som de to her tidligere nævnte, byggede i 1823 i den kongelige Marine, ikke behøve ret megen Brede i Rorets Underende for at opnaae god Styring og mindst Slittage, derpaa var jeg ganske vis; men at et fladbundet Skib, selv om det var nok saa

skarpt i begge Ender, kunde nøies med et Ror, hvis 45° spidse Underende stak halvanden Fod mindre dybt i Vandet end selve Skibskjølens Underkant, det var mig paafaldende, men tillige ganske velkomment, eftersom det tjener til at støtte en Mening, som i al Fald er vidt forskjellig fra den, man for 45 Aar siden maa have havt om at danne et Ror med den hensigtsmæssigste Form til Søbrug. Man kan forstaae, at Krigsskibet helst vil skjule sit Ror under Vandet for Kuglerne; men det kan dog være muligt, at den megen Brede i underste Deel kan undværes i Betragtning af den hele Fordeel, Skibet kan have deraf under særegne Omstændigheder, og Erfaringen synes at tyde paa, at Styringen forholdsviis udkræver en større Rorbrede i øverste Vandlinie end nede i Kjöllinien.

Capt. H. Lange har med to forskjellige Skibe herfra havt det Tilfælde med ladet Skib ikke at kunne holde Fartøiet fra Vinden under bidevinds Seilads, hvilken Ulempe blev afhjulpen ved at sætte en Klampe paa Agterkant af Roret, saa at det blev lidt bredere i øverste Vandlinie, hvorefter Styringen blev meget god. Paa den anden Side maa det ganske vist fremhæves, at det er en Dyd, at Roret ikke heller er bredere end nødvendigt, saa at der er saa lidt som muligt for Stormsøen at slaae paa.

Redningsbaadens selvreisende Egenskab.

Af J. H.

Ved de danske Kysters Forsyning med Redningsmateriel var Afgjørelsen, af hvilken Construction af Redningsbaade der maatte ansees for at være den hensigtsmæssigste, det væsentligste, men tillige vanskeligste Spørgsmaal, der var at løse. Det laa nær at vælge de engelske Baade, der i længere Tid havde staaet deres Prøve, til Forbillede. En væsentlig Egenskab ved disse, og en Egenskab, som man i England sætter megen Priis paa, bestaaer i, at de ere istand til at reise sig selv paa ret Kjøel, efterat være kændrede. Denne Egenskab lader sig imidlertid kun opnaae paa Lethedens Bekostning og ved at anbringe Luftkasserne i For- og Agterenden; denne Omstændighed bevirkede, at man hos os maatte give Afkald paa Baadens selvreisende Egenskab, idet man frygtede for, at Mandskabet i Tilfælde af en Kæntring vilde have Vanskelighed ved atter at komme ombord, og idet de stedlige Forhold paa Jyllands Vestkyst, hvor Transporten er i høi Grad vanskelig og besværlig, gjorde det til en bydende Nødvendighed at gjøre Baaden saa let som mulig. Man bestræbte sig da for at gjøre den letflydende og søgte at erstatte dens Mangel paa Evne til at reise sig paa ret Kjøel, efterat være kændret, ved at gjøre den saa stiv som mulig.

Den ulykkelige Kæntring ved Skagen den 27de December 1862, hvorved 6 Mand omkom, gav Anledning til, at man tog Redningsbaadens Construction under fornyet Overveielse. Til Forsøg byggedes i 1865 af Bygmester Bonnesen den første selvreisende Baad her i Landet, hvilken Egenskab opnaaedes ved, at den fyldtes med Vandballast, efterat være kommen i Vandet. Denne Baad anbragtes ved Skagen-Station, men vandt ikke Skagboernes Bifald, ligesom den ogsaa befandtes for tung for de stedlige Forhold. Senere anbragtes den ved Klitmøller-Station, og her syntes man godt om den. I de følgende Aar byggedes tre lignende Baade efter samme Princip, men med mindre væsentlige Modificationer. Disse Baade anbragtes ved Stationerne Tversted, Rønne og Gammel-Skagen, og overalt har man, ifølge Indenrigsministeriets Beretninger om Redningsvæsenet, været overmaade vel tilfreds med dem.

Ovennævnte selvreisende Egenskab har imidlertid, trods de skete Forandringer, kun kunnet opnaaes paa Lethedens og det mindre Dybgaaendes Bekostning, og det er netop disse to Egenskaber, som Forholdene paa Jyllands Vestkyst i saa høi Grad nødvendiggjøre.

Man har nu, som bekjendt, søgt at komme bort fra denne Ulempe ved at anstille Forsøg med en Redningsflaade af en heel ny Construction, hvortil fhv. Brand-directeur Mathiesen har givet Tegningen.

Det er en Selvfølge, at der ikke vil kunne fældes nogen begrundet Dom om disse Redningsflaadere Hensigtsmæssighed, førend de have været prøvede i tilstrækkelig lang Tid og under forskjellige Forhold. Det Samme gjælder om de selvreisende Baade, og, da der endnu ikke hos os kan foreligge et tilstrækkeligt Antal Prøver, gjengive vi efterstaaende Bemærkninger efter "The life-boat", hvoraf vil fremgaae, hvilken Erfaring man i Storbritannien har gjort med Hensyn til Redningsbaadens Selvreisningsevne.

»I Aaret 1851 blev den første selvreisende Redningsbaad bygget af Baadebygger Beeching i Yarmouth, der saaledes vandt den Priis paa 100 £, som Aaret iforveien var bleven udsat af Hertugen af Northumberland for den bedste Model til en Redningsbaad.

Det paafølgende Aar lod Hertugen 5 lignende Baade anbringe paa Kysten af Northumberland; efterat disse vare blevne prøvede, besluttede Bestyrelsen for »National Lifeboat Institution«, for hvilket Selskab Hertugen var Præsident, at følge den samme Tegning og paabegyndte hermed Bygningen af den stolte Redningsflaade, som stadig bliver forøget, og som nu bestaaer af ikke mindre end 232 Baade, af hvilke 210 ere selvreisende.

I Begyndelsen var der Mange, baade praktiske Sø-mænd og Andre, som latterliggjorde Forsøget paa at gjøre Redningsbaaden selvreisende og forudsagde, at det vilde mislykkes; selv i vore Dage er der endnu dem, som ere af den feilagtige Mening, at i samme Forhold, som man bestræber sig for at gjøre Baaden selvreisende, vil dens Tilbøielighed til at kæntré tiltage.

Vi skulle anføre de Resultater, hvortil man er kommen, idet disse ville fremgaae af en Sammenligning imellem det Antal Menneskeliv, som er gaaet tabt ved Anvendelsen af Redningsbaade med og uden den nævnte Egenskab.

Siden den første selvreisende Baad i 1852 blev taget i Brug, er der kæntrét 32 Baade af denne Slags; ombord paa dem befandt sig 367 Mand, af hvilke kun 15, $\text{v: } 4 \text{ pCt.}$ af den samlede Besætning, tilsatte Livet. Paa den anden Side er der siden Aaret 1849 kæntrét 8 Redningsbaade, som ikke vare i Besiddelse af den nævnte Egenskab; ombord paa disse befandt sig 140 Mand, af hvilke 87, $\text{v: } 62 \text{ pCt.}$ af den samlede Besætning, druknede.

Forskjellen imellem Følgerne af de Kæntringer, som ere overgaaede disse to Classer Baade, er, som det vil sees, meget betydelig; men, for at det ikke skal synes,

at det Antal Gange, de selvreisende Baade ere kændrede, er saa overordentlig stort, maa det tillige fremhæves, at, endskjøndt det absolute Antal Gange langt overstiger det Antal Gange, lignende Ulykker ere tilstødte andre Baade, har dog Antallet, i Forhold til det Antal Baade af hver Classe, som har været i Brug, været langt mindre for de selvreisende Baade. Desuden have disse, som alle tilhøre Redningsselskabet, været Gjenstand for Øvelse 4 Gange aarlig og ofte i stærke Brændinger, og Halvdelen af dem, som ere kændrede, ere kændrede under Øvelse. Paa den anden Side have de andre Baade, af hvilke det største Antal ikke tilhører Selskabet, ikke været Gjenstand for Øvelse, og de have følgelig langt sjeldnere været udsatte for at kændre.

Bortseet fra Frygten for, at de selvreisende Baade vilde vise sig usikkere end den Art Redningsbaade, man tidligere havde, gjorde man imidlertid tre andre Indvendinger imod dem, og det vil være af Interesse at erfare, at de alle ere blevne omstødte ad Erfaringens Vei.

For det Første havde man meent, at de paa Grund af deres større Flydeevne og høie Stævne vilde tage saameget Vindfang, at de ikke vilde kunne bringes frem i stiv Kuling og høi Sø; men Svaret, som man, efterat Baaden nu i 20 Aar har været prøvet, kan give herpaa, er, at de ere blevne satte i Vandet mange hundrede Gange i Storm, have været medvirkende ved Redningen af mange tusinde Menneskeliv, og at de for hver hundrede Gang, de have været benyttede, maaskee kun to Gange have viist sig uhensigtssvarende, og man maa med Hensyn hertil erindre, at der paa visse Steder med stiv Kuling er en saa oprørt Sø, at intetsomhelst Fartøi vilde kunne vage, uden med sikker Udsigt til Ødelæggelse.

For det Andet troede man, at Baadens selvreisende Egenskab ikke vilde vise sig at være til nogen Nytte, idet dens Besætning, naar den engang var kastet ud af

den, ikke vilde kunne komme ombord igjen, idet Baaden, paa Grund af sit betydelige Opstaaende og svære Vindfang, hurtig vilde drive ad Læ til og bort fra de ulykkelige Folk, som maatte være blevne kastede ud af den. Det har imidlertid nu viist sig, at Baaden kun i et eneste af de ovenfor nævnte 32 Tilfælde er bleven ført ad Læ til saaledes bort fra Mandskabet, at dette har været forhindret fra atter at naae den, og at den, selv naar den er kængret under Seil og med Skjødernes fast, har reist sig igjen, og at Mandskabet atter er kommet ombord, uden at et eneste Menneskeliv er gaaet tabt. Det eneste ulykkelige Tilfælde indtraadte med en Baad, som kængrede »efter Længden«, i en Afstand af 3 Qvml. fra Kysten, med Agterenden lodret over Forenden, saa at alle Mand bleve kastede ud. Baaden førtes ad Læ til af den samme Sø, som kængrede den, saa at Mandskabet ikke kunde naae den igjen. I alle andre Tilfælde ere Baadene kængrede mere eller mindre tværskibs, og Mandskabet er blevet kastet ud i Læ, paa en eller to Mand nær, som ere blevne i Baaden og have været istand til at hjælpe de andre ombord.

For det Tredie antog man, at, selv om Redningsbaadens Besætning, som Følge af, at den var forsynet med Redningsbælter, vilde være istand til efter en Kængring atter at komme ombord igjen i Baaden, vilde dette ikke være Tilfældet med det i Baaden værende skibbrudne Mandskab, som ingen Redningsbælter havde, og som saaledes uundgaaelig vilde drukne. Men heller ikke i dette Tilfælde har Forudsætningen holdt Stik, thi til alt Held er kun i et eneste Tilfælde en af Selskabets Baade kængret med skibbrudent Mandskab ombord, og selv da gik intet Menneskeliv tabt, en Omstændighed, som ikke alene maa tilskrives den selvreisende Egenskab, men tillige de fortrinlige Redningsbælter, hvormed Selskabet forsyner sine Folk, og som sætte dem istand til atter at komme ombord efterat være kastede ud af Baaden.

De to efterstaaende Tabeller indeholde alle de Tilfælde, i hvilke Redningsbaade siden 1849 ere kændrede paa Storbritanniens Kyster.

Tab. I omfatter de selvreisende Baade, og Tab. II dem, som ikke vare i Besiddelse af denne Egenskab.

I.

Tabel over det Antal Gange, selvreisende Baade ere kændrede, og det Tab af Menneskeliv, som derved er foranlediget, i Tidsrummet fra 1852 til 1872.

Aar	Dimensioner		Antal Aarer	Antal Mennesker ombord	Antal Mennesker omkommet	Under Sell eller med Aarer	Redningsforetagende eller Øvelse
	Længde	Brede					
1854	27'	7 $\frac{1}{2}$ '	8	11	1	Langs Siden af et Skib.	Foretagende
1858	28'	6'	6	8	.	Aarer	Foretagende
1859	32'	8'	12	15	3	Under Varpning	Foretagende
1860	28'	6'	6	10	.	Aarer	Øvelse
1861	30'	6 $\frac{1}{2}$ '	6	8	.	Aarer	Foretagende
1862	33'	8'	10	14	.	Aarer	Øvelse
"	30'	6'	6	8	1	Aarer	Øvelse
1863	30'	7'	6	8	.	Sell	Øvelse
"	30'	7 $\frac{1}{2}$ '	10	14	.	Aarer	Øvelse
"	30'	7'	6	8	.	Sell	Øvelse
"	30'	7'	6	8	.	Aarer	Foretagende
1865	36'	8'	12	13	1	Sell	Foretagende
"	36'	8'	12	16	.	Aarer	Foretagende
"	30'	7'	6	9	.	Sell	Øvelse
"	30'	6'	6	9	.	Aarer	Foretagende
1866	30'	6 $\frac{1}{2}$ '	6	10	3	Aarer	Øvelse
"	28'	6'	6	9	.	Aarer	Øvelse
"	30'	7 $\frac{1}{2}$ '	10	12	.	Aarer	Øvelse
1867	32'	7'	10	13	5	Aarer	Foretagende
"	32'	8'	10	13	.	Sell	Foretagende
"	30'	7 $\frac{1}{2}$ '	10	13	.	Aarer	Øvelse
"	32'	7'	10	9	.	Aarer	Øvelse
"	37'	8'	12	15	.	Sell	Foretagende
1868	28'	6'	6	14	.	Aarer	Foretagende
"	32'	7 $\frac{1}{2}$ '	10	13	.	Under Bugsering	Øvelse
"	32'	7 $\frac{1}{2}$ '	10	12	.	Sell	Foretagende
"	30'	7'	6	10	.	Sell	Foretagende
"	30'	6 $\frac{1}{2}$ '	6	14	.	Aarer	Foretagende
"	30'	7'	6	12	.	Aarer	Øvelse
"	32'	7'	10	12	1	Sell	Øvelse
"	34'	7'	12	14	.	Aarer	Foretagende
1871	33'	8'	10	13	.	Sell	Øvelse

II.

Tabel over det Antal Gange, ikke-selvreisende Baade ere kændrede, og det Tab af Menneskeliv, som derved er foranlediget, i Tidsrummet fra 1849 til 1872.

Aar	Dimen- sioner		Antal Aarer	Antal Menne- sker om- bord	Antal Menne- sker om- kommet	Under Seil eller med Aarer	Rednings- foretagende eller Øvelse
	Længde	Bredde					
1849	33'	11'	12	24	20	Aarer	Foretagende
1857	27'	8'	10	13	13	Aarer	Foretagende
1858	40'	11½'	12	18	3	Seil	Øvelse
1865	30'	9'	12	11	7	Under Bugsering	Foretagende
1866	42'	12'	12	17	13	Seil	Foretagende
"	33'	7'	12	13	"	Seil	Foretagende
1867	42'	12'	12	35	25	Seil (oversellet)	Foretagende
1871	27'	6'	8	9	6	Aarer	Foretagende

De i denne Tabel opførte Redningsbaade henhørte ikke under »National Lifeboat-Institution's« Bestyrelse.

Blandinger.

Fransk Disciplin. Under 11te November 1871 har den franske Republiks Præsident udstedt et Decret for at skærpe, som det hedder, den »ydre« Disciplin i Marinen. Marineministeren har ledsaget Decretet med en Skrivelse til Marine-Præfecterne, og, da der i denne Skrivelse er mindst ligesaa meget at læse imellem som i Linierne, uddrage vi Følgende af den:

»Jeg betvivler ikke, at Enhver jo forstaaer Vigtigheden af den strengeste Overholdelse af Reglementet. Officererne bør være et Exempel for de Underordnede, og jo mere Officererne opfylde deres Pligter punctligt, jo mindre ere de Underordnede fristede til at overtræde deres.

Det er af Vigtighed, at Officererne, til hvilket Corps de saa høre, saavel ombord som paa Værfterne altid bære den befalede Uniform. Hvis de commandere en Afdeling under Vaaben, bør de selv bære Værge. Udenfor Tjenesten kunne civile Klædningsstykker være tilladte; men enhver Blanding af civile og militaire Klædningsstykker, som hidtil maatte været taalt, forbydes paa det Strengeste.

Hvad den militaire Hilsen angaaer, bør den ydes, uanseet i hvilket Vaaben eller Corps de Paagjældende staae. Som De vil vide, er det denne formelle Høflighed, som vedligeholder den gode Forstaaelse mellem de forskellige Corps, og, da der i vore Havne ligger Garnison af Armeens Afdelinger, er det en yderligere Grund til ikke at tilsidesætte Noget i denne Retning. Har der undertiden hersket en vis Kulde mellem de forskellige Vaaben, saa har det som oftest været paa Grund af, at Reglerne for denne høflige Ærbødighed ere blevne overtraadte.

Der er et Punct, hvorpaa jeg isærdeleshed henvender Opmærksomheden: det er paa den Overordnedes Forpligtelse til at gjengjælde Hilsenen fra den, som skal hilse først. Det passer sig ikke, at den Overordnede hilser skjødesløst. De militaire Pligter ere lige bindende for Alle; see de Underordnede, at de Overordnede ere uefterrettelige i denne Retning, undlade hine efterhaanden at give disse ydre Beviser paa Respect, hvilke imidlertid ere uadskillelige fra al god Disciplin.»

Derefter følger en nøiagtig Angivelse af de personlige Meldinger, Officerer af alle Grader under særegne Forhold have at afgive.

Det franske Marinebudget for 1872 er omtrent 148 Mill. Frs. og saaledes, som Følge af Nødvendigheden for at spare, nedsat med omtrent 30 Millioner af dets almindelige Beløb. Fra disse 148 Millioner maa der imidlertid trækkes en større Sum, da heri er indbefattet Coloni-budgetet, som sorterer under Marinen. Der bliver derved kun circa 100 Millioner tilovers. Englands Marinebudget er sammenlignelsesviis circa 240, Ruslands 120, Italiens 60, Østerrigs 40 og Spaniens 33 Mill. Frs.

Fra den almindelige Udrustning af circa 167 Skibe og 30,000 Md. vil man gaae ned til 104 Skibe og 20,000 Md. Af disse 104 Skibe komme 9, hvoraf 6 pandsrede, paa en Evolutionsescadre; 35 have Station i Sydhavet, Ostindien, China, Cochinchina og ved Antillerne; 38 ved Algier, Nyfundland, Island, Constantinopel, Donauen og Colonierne; de øvrige forrette Havnetjeneste, ere Skoleskibe eller holdes tilbage til tilfældig Tjeneste.

Til Materiale og Arbeidsløn er der blevet afknappet 14 Millioner; der maa saaledes afskediges Arbejdere; men man haaber dog i 1872 at kunne fuldføre Bygningen af Skibe som »Suffren«, »Galisonnière«, »Bélier«, »Bouledogue«, »Tigre«, »Résolue« og »Petit-Thouars« og desuden at kunne sætte 5 Pandserskibe, hvoraf 3 Monitorer, og 9 upandsrede Skibe under Bygning.

Flaadeplanen af 1857, der hidtil med Tillempning efter nyere Forhold er bleven fulgt, og som fastsatte Flaadens Værdi til 600 Millioner med en aarlig Nybygning af 30 Millioner, foreslaaes forandret saaledes, at Værdien kun bliver 400 Millioner, hvilket selvfølgelig medfører en mindre Nybygningsconto. Fremtidsflaaden vil komme til at bestaae af: 16 Pandserskibe af 1ste Rang, 12 af 2den Rang og 20 pandsrede Kystforsvarsskibe, foruden af følgende upandsrede Skibe: 8 Fregatter, 8 Sværcorvetter, 36 Avisoer, 10 Transportskibe til Heste, 15 lignende til Personer og Materiel, 32 Kanonbaade og endelig endeel Skoleskibe.

Keiserdømmet havde i en utilbørlig Grad overfyldt Cadrene, der ville komme til at bestaae af:

2 Admiraler,		
12 Vice-Admiraler, istedenfor de tidligere	15,	
24 Contre-Admiraler	—	30,
100 Linieskibs-Capitainer	—	170,
200 Fregat-Capitainer	—	230 og
640 Premierlieutenanter	—	750.

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.

Mai—Juni.

Afsluttede den 8de Juli 1872.

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- ko	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve, Form	
Norge	Christiania Fjord	Nyt Fyr paa Torbjørn Skær	B.	hvidt med røde Bl.	..	..	..	..	N 59 0,5 Ø 10 47,5	..	....	tændes i Slutningen af Sommeren; det hvide Lys bliver afbrudt ved 2de hurtigt paa hinanden følgende røde Blus.
Danmark	Kattegatlet	Nyt Havnefyr paa Læsø	F.	rødt	..	..	15	..	.....	..	....	paa sydlige Mole af den ny Havn paa NV-Enden af Øen. Det bræn- der ikke fra 5 Mai til 8 August.
Tydskland	Jadefloden	Flydefyret for Indre Jade	2 F.	....	..	..	50	..	N 53 48,7 Ø 8 1,8	..	....	Skib med 3 Master med Ballon paa For- og Stor-Masten. Er Skibet ikke paa sin rette Station, nedtages Ballonerne, og et sort Flag helses paa Stortoppen; i Taage ringes hver 3die Min., og Skibe, der styre feil, advares ved Minutskud.
Belgien	Nordsøen	Nyt Fyr ved Blanken- berg	F.	hvidt	Lds. 3die	80	3	N 51 18,8 Ø 3 7,1	64	Skant., Mur- steen	tændt i Juli 1872 paa Grev Johans Dige, paa Østsiden nær Havnen. Det lille Fyr, som før brændte her lidt nordligere og østligere, er nedlagt.	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
Belgien	Nordsøen	Nyt Fyr paa Knocke	F.	hvidt	Lds.	3die	84	3	N 51 21,3 Ø 3 17,5	64	4kant, Mur- sten	tændt 1 Juli 1872. Fyret ved Heist, der laa $\frac{1}{2}$ Mill vestligere, er nu nedlagt.	
Skotland	do.	Fyret ved Mull of Cantyre	...	...	...	...	...	...	N 55 18,6 V 5 48	...	...	bliver ombygget og erstattes fore- løbigt af et svagere Fyr.
Frankrig	Vestkyst	Nyt Fyr ved Douarnenes	F.	rødt	...	...	22	1 $\frac{1}{2}$	N 48 5,8 V 4 19,5	...	Jern- søile	paa Enden af Rosmeur Mole i Havnen, tændt 15 Juni 1872
do.	do.	Nyt Fyr ved C. Breton Havn	F.	rødt	...	...	25	1 $\frac{1}{2}$	N 43 39,3 V 1 27	18	Jern- søile	paa venstre Side af Indløbet, 140 Alen fra Enden.
Spanien	Middelhavet	Nyt Fyr ved Alicante	F.	grønt	...	4de	24	$\frac{1}{2}$	N 38 20,1 V 0 27	...	...	paa Punta Rancheria.
Italien	Adriaterhavet	Forandring af Anconas Havnefy	...	...	...	...	...	...	N 43 38 Ø 13 30	...	...	det grønne Fyr paa Enden af nordre Mole forandres til rødt, det hvide paa søndre Mole bliver grønt, og det røde Fyr paa Batte- riet paa nordre Mole (som kun tændes naar det ei er muligt at tænde Fyret paa Yderenden) bliver fremtidig hvidt.
Dalmatien	do.	Nyt Fyr paa Klippen Po- cognidol	F.	rødt	Lds.	...	74	1 $\frac{1}{4}$	N 43 9 Ø 16 17	...	...	nær Lesinas Havn; Fyret er syn- ligt i en Vinkel af 200° mellem Dubovidal Pynt og Spalmatori Klippen.
Rusland	Azovske Hav	2 ny Fyr ved Berdiansk	F.	rødt	...	...	30	...	N 46 45,4 Ø 36 47	...	...	paa Østenden af Dæmningen.
N-Amerika (Ny Brunsvig)	Chaleur Bugt	2 Fyr paa Carron Pynt	F. F.	grønt hvidt rødt	...	...	30	...	N 47 39,3 V 65 36,7	...	...	paa Vestenden af do. ved Indløbet til Bathurst Havn; tidligere (Sept. 1871) er feilagtigt angivet, at disse Fyr stode paa Alston Pynt.

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		
N-Amerika (Ny Skot- land)	Fundy Bugt	Fyr paa Cap- stan Pynt	F.	hvidt	3	0	N 45 28,3 V 64 51,5	..	hvidt	Kaaert og Beskrivelser have hidtil feilagtigt angivet, at der var 2de Fyr paa dette Sted.
N-Amerika (Texas)	Matagorda Bugt	Nyt Fyr paa Vestbanken	F.	hvidt	..	4de	34	2 $\frac{3}{4}$	N 28 25 V 96 22	..	hvide Skrue- piller do.	Fyrene ere byggede indenfor Deiro Pynt og lede gennem Swash Løbet.	
do.	do.	Nyt Fyr paa Østbanken	F.	rødt	..	4de	34	2 $\frac{3}{4}$	N 28 25,5 V 96 22		
Vestindlen (Cuba)	Gl. Bahama Kanal	Nyt Fyr paa Higacal Kay	F.	hvidt	Lds.	..	54	2	N 23 5 V 80 4	42	rød Mast paa et Hus	Fyret er paa Østsiden af Indløbet til Boca de Sagua la Grande og vil ogsaa være nyttig ved An- davnning af Boca de Marillanes.	
Vestindlen (St. Thomas)	Indløbet til Havnen	Fyr paa Myhlenfels Batteri	F.	rødt	Lds.	5te	115	3	N 18 19,4 V 64 55,1	..	..	Fyret er fornyet og forbedret, tændt 15 Juni 1872.
Brasilien	Paranagua Bugten	Nyt Fyr paa Conxas Pynt	F.	hvidt	..	..	254	5	S 25 32,7 V 48 18,3	68	Jern	paa Ilha do Mel ved det sydlige Indløb til Paranagua Bugten.
Ostindlen	Bengalske Bugt	Nyt Fyr ved Gopaulpore	F.	hvidt	..	3die	87	2	N 19 13 Ø 84 52	..	Flag- stang	Fyret holdt i NV $\frac{1}{2}$ V leder til Ankerpladsen paa 8 Favne Vand.	
Mellem Amerika	Stille Hav	Nyt Havnefy- r ved S ⁿ Jose de Acajuta	F.	hvidt	..	..	..	2	.....	..	.....	paa Enden af Molen; det holdes i NNØ $\frac{1}{2}$ Ø om Punta Remedios til Ankerpladsen.
do.	do.	Nyt Fyr ved Libertad	F.	hvidt	..	..	..	1 $\frac{3}{4}$	.....	..	.....	fra Toldhusets Balkon.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varder) Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Danmark	Kattegattet (Sjællands N-Kyst)	ny Tøndevager med rød Stage og rød Ballon	for NØ-Kanten af Grønne Revie	.....	3 Favne	N. Br. 56° 0',4 Ø.Lgd. 11° 48',1	med Spotsbjerg Fyr i SØ t. S 7500 Alen.
do.	Kattegattet	ny Vager med rød Stage 1 Kost	for SØ-Enden af Hatter- barn	.....	6 -	N. Br. 55° 52',4 Ø.Lgd. 10° 52',1	med Hatterrev Baake i N t. V 6700 Alen.
do.	Endelave Vest- side	ny Vager med hvid Stage og 1 nedad- bunden Kost	for NV-Enden af Mølle- grunden	.....	3½ -	N. Br. 55° 48' Ø.Lgd. 10° 13'	med Gyllingnæs Træ i N ½ Ø 7500 Alen.
do.	do.	ny Vager med hvid Stage og 2 nedad- bundne Koste	for V-Enden af Mølle- grunden	.....	3 -	N. Br. 55° 46',5 Ø.Lgd. 10° 11',1	med Ashoved i V ¾ S 11,100 Alen.
Rusland	Rigabugt	sort Træbaake	paa Kirke eller Kargø	.....	.....	N. Br. 58° 5',8 Ø.Lgd. 22° 34',7	Baaken er 48' høj og har Form som en 3sided Pyramide.
do.	Aalands Øerne	Signalstang	paa Signild- skær	.....	.....	N. Br. 60° 12' Ø.Lgd. 19° 20'	hvorpaa ved Ballonsignaler til- kjendegives, hvorvidt Seiladsen om Vinteren er praktikabel for Fær- gerne mellem Aaland og Sverrig.
Tyskland	Jadefloden	Tougspærring med 20 røde Varsels-Tønder	for udlagte Prøve-Tor- pedoer	.....	.....	Ø for Jade Flydefyr	NØ for Minsener Sand ved hvid Tønde Nr. 5, 200 Alen i Ø og V, 100 Alen i S og Nordlig Retning.
do.	do.	2 røde Spids- tønder	for do.	.....	.....	i Indre Jade.	SØ t. Ø fra den røde Tønde paa Reden, i Retning fra Ø til V 240 Alen.
do.	do.	ny Vager med Ballon	for Renden over Minsener Sand	.....	6 Favne	Wangeroog Kirke og Timeglas Baaken overet	3½ Kvm. fra Timeglas Baaken.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Tydskland	Jadefloden	ny Vager m. sort Ballon	for Renden over Minsener Sand	.....	6½ Favne	Wangeroog Dyne- baake og Minsener Oldeoog Baake overet	1½ Kvm. fra Minsener Oldeoog Baake.
do.	do.	ny hvid Tønde Nr. I	f. Schweins- rücken	.....	3½ -	Heppens Fyr i N 16° V, Østlige Mole- hoved i N 54° V og Røde Tønde paa Reden i N 57° Ø	for Nordkanten af Grunden.
do.	do.	ny hvid Tønde Nr. II	for do.	.....	3 -	Heppens Fyr i N 9° Ø, Østlige Molehoved i N 32° V	ved Indløbet til Orlogshavnen.
do.	do.	ny hvid Tønde Nr. III	for do.	.....	3½ -	Heppens Fyr i N 40° V, Østl. Molehoved i N 54° Ø og Lods Vagtaarnet i N 22° V	Misviisningen er 16° V i 1872.
Neder- landene	Nordsøen	ny hvid Spids- tønde med rød Fløi	for Hollands Huk	.....	9 -	N. Br. 51° 59',8 Ø. Lgd. 4° 0',8	3 Kvm. fra Land som Anduvnings- tønde for den ny Kanal over Hollands Huk fra Maassluis.
do.	Kanalen over	ny hvid Tønde	Nr. I	.....	3 -	Brielle Taarn lidt vest for Steen Baaken	} Fartøier, der stikke 11 Fod, kunne passere denne ny Kanal. De sorte Tønder holdes om Bagbord, de hvide om Styrbord ved Indseiling.
do.	Hollands Huk	do.	- II	.....	1½ -	Gravesand Kirke til den første Baake paa Norderhoft	
do.	til Maas Sluis	do.	- III	.....	1½ -	midt imellem Hofden og Kribben	
do.		do.	- IV	.....	1½ -	tvers af Kribben	

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.	
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger			
Neder- landene do.	Kanalen over Hollands Huk til Maas Sluis	ny sort Tønde	Nr. I	.....	2 $\frac{1}{2}$ Favne	Ostvoorne Taarn til Fyret ved Zulderhoft tvers af Hoofden med sort Tønde Nr. I, til Norder Krib	
		do.	do.	- II			3 -
		ny sort Spids- tønde	- III	1 $\frac{3}{4}$ -			midt mellem Hoof- den og Kribben
England	Yarmouth Red	Tønderne	i Corton Gat	.....	.....	.....	langs Norderhoft er opsat 4 Baaker med Balloner.
do.	do.	Tønden	N-Holm	.....	.....	N. Br. 52° 31',2 Ø.Lgd. 1° 46'	ere nu inddragne, da Løbet er tilsandet.
do.	do.	Tønden	Øst-Holm	.....	.....	N. Br. 52° 29',5 Ø.Lgd. 1° 48',8	er forandret fra rød- og hvid- ringet til sort- og hvidtærnet. tidligere Spidstønde med Ballon, er nu af almindelig Tønde- form og sort uden Ballon.
Spanien	Cartagenas Havn	Dæmning (Breakwater)	paa Vestsiden	.....	.....	fra Pt. Navidad 420 Alen mod SØ	ved Byen bygges endvidere en Mole ud til 4 Favnes Dybde.
			do.	do.	paa Østsiden		fra N for St. Leandro mod Vest til Laja Revet c. 134 Alen.
do.	Minorka	ny Varpebøje	p. Ciutadellas Red	.....	.....	ligef. Midten af Løbet	480 Alen fra Munden.
Østerrig	Adriaterhavet	Tidssignal	i Pola Havn	.....	.....	SV-Bastionen af Fortet	ved Ballon, som heises 5 Min. før og falder ved Polas Middell- middag — 56 Min. 23 $\frac{1}{2}$ Sec. forud for Greenwichs Tid. Falder Ballonen ikke nøagtig, heises den igjen 5 Min. efter Mid- dag og nedføres 15 Min. derefter. Er Apparatet i Uorden, gives Signalet med et blaåt Flag iste- detfor Ballon.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Vestindien	St. Domingo, Sydkyst	forgjæves eftersøgte Vigier	Banken Loos	.....	.....	N. Br. 17° 45' V.Lgd. 74° 30'	} have forgjæves været eftersøgte af engelske Krigsskibe, som paa de opgivne Steder ikke have naaet Bund med 5 à 600 Favne.
			Leigton Rock	.....	.....	N. Br. 17° 37' V.Lgd. 73° 21'	
China	Tungao Bai	nylig fundet Grund	Hailung Rock	11 Fød	.....	nordlige Pulle N. Br. 22° 54'5 Ø.Lgd. 116° 19'5	Grunden er ½ Kvm. i Udstrækning fra N til S med 2de Puller 70 Alen fra hinanden. Den ligger c. 1 Kvm. fra Kysten.
Tasmanien (Van Die- mens Land)	.....	nylig fundet Klippegrund	mellem C. Grim og Vestpynten	16 -	8 Favne	S. Br. 40° 48'5 Ø.Lgd. 144° 23'	13 Kvm. fra Vestpynten af Tas- manien; med nogen Vind er der Braad paa denne Grund.
Australien (Ny Hol- land)	Spencer Bai	ny rød Tønde	ved Wallarao	.....	16 Fød	Riley'Pynt i NØ t. N, Smeltehytte Skor- stenen i Wallarao i SØ t. Ø ¼ Ø	½ Kvm. S for Riley Shoal Tønde. Misv. her 5° Ø i 1872.
Ny Zeeland	Middelløen	nylig fundet Klippegrund	Ahuriri Rock	5 Fød	2 til 4 Fv.	S. Br. 45° 36'8 Ø.Lgd. 170° 45'7	2 Kvm. N for Jones Head i Waik- ouaiti Bugten nord for Otago.
S-Amerika (Bolivia)	Stille Hav	ny Havn	Port Antifo- gasta	.....	.....	S. Br. 23° 36' V.Lgd. 70° 27'	imellem Mont Moreno og C. Jara, store Skibe maa ankre 1½ Kvm. fra Land. Denne Havn har faaet Betydning ved Sølvets Udførsel fra Bolivias Miner.

Officielle Meddelelser.

1872.

Commandeur J. P. F. Wulff har atter overtaget 1 Mal.
Flaadeinspecteurforretningerne.

Premierlieutenanterne K. C. J. Nielsen og F. C. 2 •
Mygind have efter endt Afgangsprøve ved Officeers-
skolens ældste Classes Artilleriafdeling tiltraadt Tjeneste
ved Søofficeerscorpset.

Bestemt, at cand. chir. & med. E. H. Pontoppidan 2 •
tages til Tjeneste ved Søværnet som Reservelæge den
1ste i n. M.

Til at forrette Tjeneste som Proviantsforvaltere og 2 •
Skibssecretairer i efternævnte Skibe designeret Følgende:
i Corvetten Heimdal Reserveintendant B. W. Jordening,
i Pandserbatteriet Gorm Proviantsforvalter A. Møller,
i Pandserbatteriet Lindormen Skibsfører P. E. Bistrup,
i Pandserbatteriet Rolf Krake Proviantsforvalter Th. Beck,
i Skonnerten Absalon L. Degenkolw,
i Skonnerten Esbern Snare Proviantsforvalter W. Aa-
modt.

Meddeelt Eleverne E. Boeck, P. Knudsen og V. 2 •
W. C. T. Hein Afsked fra Søofficeersskolen.

Allerh. anordnet som følger: Karakteriseret Contre- 3 •
admiral C. L. C. Irminger, S. K*. og D. M., Jagt-
capitain hos Hans Majestæt Kongen, meddeles der paa
Grund af Alder Afsked i Naade og med Pension efter
Pensionsloven fra d. 1ste i n. M. at regne, og bemyn-

1872.

- 3 Mai. diges Ministeriet til at udtale for Contreadmiralen Hans Majestæts Tak og Tilfredshed med hans lange, troe og hæderlige Tjeneste; endvidere bifaldes det, at Contreadmiralen ikke fratræder sin Function som Jagtcapitain, før efter at have ført Hans Majestæt til Hovedstaden, ved den forestaaende Afslutning af Allerhøistsammes Reise.
- 4 . Underdirecteur A. H. J. B. Münter beordret d. 1ste August d. A. at fratræde Posten som Lærer i beskrivende Geometri, geometrisk Tegning, Skibbygning og Dampmaskinlære ved Søofficeersskolen, hvilken Post fra s. D. er overdraget til Premierlieut. K. C. J. Nielsen.
- 4 . Efter bestaaet Afgangsprøve antaget Efternævnte som Elever ved Søofficeersskolen, nemlig: C. E. W. Petersen, J. V. A. Jensen og J. T. Petersen.
- 4 . Tilladt N. T. Olsen, J. A. Vøhtz, C. A. Jørgensen, H. O. C. S. Hecksber, E. A. C. Jessen, R. L. Götsche og A. H. M. Rasmussen at deeltage i Skolens Øvelser iland og at gjøre Togtet med Øvelses-skibet paa samme Vilkaar som Eleverne, for ved forefaldende Vacance at kunne optages paa Skolen.
- 4 . Commandoen beordret heist i Corvetten Heimdal, der derefter udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.
- 4 . De til Kanonbaaden Marstrand beordrede Officerer beordrede at fratræde d. 6te d. M. deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden, hvor Commandoen heises d. 10de d. M.
- 7 . Allerh. anordnet: Maskinmestersvend V. T. E. Jensen udnævnes til Maskinmester i 2den Classe.
- 8 . Allerh. anordnet: Capitain E. Duntzfelt, R.* og D.M., udnævnes til Commandeur.
- 10 . Escadrechefen, Commandeur J. L. Gottlieb, beordret at fratræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset.
- 10 . Capitain A. B. Rothe beordret at fratræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset og tiltræde Tjeneste som Stabschef hos Escadrechefen.

- f. A. meddeelte Orlov i 5 à 6 Maaneder for at gaae i Koffardifart forlænget indtil videre. 10 Mai
- Cand. chir. & med. M. Møller constitueret til Tjeneste ved Orlogsværftet. 12 .
- Meddeelt Premierlieut. F. P. A. Uldall Orlov i 5 à 6 Uger. 14 .
- Proviansforvalter W. Aamodt i Skonnerten Esbern Snare beordret til at forrette Tjeneste som Escadresecretaire. 14 .
- Allerh. anordnet: Premierlieut., Undertøimester Th. Jessen udnævnes til Capitain. 15 .
- Allerh. anordnet: Capitain H. J. V. Rambusch meddeles der Orlov i 2 à 3 Maaneder for at foretage en Reise til Tydskland. 18 .
- Minist. Resol.: Fra d. 1ste Juni d. A. indtræde Nedenævnte i Lønningsclasser som følger: 21 .
- Commandeur A. C. Schultz i ældste,
 — C. W. Schönheyder i mellemste og
 — E. Duntzfeldt i yngste Lønningsclasser for Commandeurer;
- Capitain J. S. Meldal i ældste,
 — P. F. Gjødesen i mellemste og
 — Th. Jessen i yngste Lønningsclasser for Capitainer;
- Premierlieutenant N. C. R. Møller i ældste og
 — S. Bojesen i mellemste Lønningsclasser for Premierlieutenanter.
- Chefen for Søtransportvæsenet, Commandeur R. C. M. Bruun, beordret at fratræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset. 25 .
- Capitain C. F. v. d. Recke og Reservelieut. A. du Plessis de Richelieu beordrede at fratræde Tjeneste, henholdsvis ved Søofficeerscorpset og Orlogsværftet og tiltræde Tjeneste hos Chefen for Søtransportvæsenet. 25 .
- Capitain P. H. Braëm beordret til Chef for Dampskibet Holger Danske, Capitain A. W. Buchwald til Chef 25 .

1872.

- 25 Mai. for Dampskibet Hekla og Premierlieut. C. A. Bruun til Chef for Dampskibet Geiser, alle 3 Skibe i Transportfart.
- 25 . Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe bestemt:
I Dampskibet Holger Danske: Premierlieut. F. Lund og Reservelieut. H. V. Caroc.
I Dampskibet Hekla: Premierlieut. K. C. J. Nielsen og Reservelieut. J. C. S. Jensen,
og i Dampskibet Geiser Premierlieut. U. A. de Fine Skibsted og Reservelieut. H. P. M. Predbjørn.
Under de paagjældende Skibes Transportfart afgives Premierlieutenanterne F. Lund og K. C. J. Nielsen fra Escadren, og Premierlieut. U. A. de Fine Skibsted samt Reservelieutenanterne fra Orlogsværftet.
- 25 . De til Escadrens Skibe bestemte Officerer fratræde deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibene d. 1ste n. M.
- 25 . De til Dampskibet Geiser bestemte Officerer beordrede at tiltræde Tjeneste i Skibet d. 28de, og Commandoen beordret heist d. 29de Mai d. A.
- 28 . Allersh. anordnet: Premierlieut. E. Suenson, R.*, meddeles der Tilladelse til at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 3die Classe.
- 31 . Allersh. anordnet: Commandeur A. R. Hedemann, R.*, beordres at forrette Tjeneste som Hans Majestæt Kongens Jagtcapitain.
- 31 . Premierlieut. F. H. Jøhnke beordret til fra 1ste Juni midlertidigt at gjøre Tjeneste ombord i Escadren, og Secondlieut. J. T. Olsen at forrette Tjeneste i Logiskibet.
- 31 . Tilladt Capitain W. A. Carstensen at foretage en Reise til Tydskland i 4 à 5 Dage.
- 31 . Allersh. Resol., hvorved bifaldes, at et Skib sættes i Bygning paa Orlogsværftet efter indsendt Tegning til en Skruekanonbaad, førende een 360 Centners Riffelkanon.

Premierlieut. E. F. Løitved indtraadt i mellemste Lønningsclasser for Premierlieutenanter.

Allerh. anordnet: Ifølge derom af Finantsministeriet nedlagt allerunderdanigst Forestilling vil der fra 1ste September d. A. ikke længere blive givet Salut fra Forterne paa de dansk-vestindiske Øer.

Minist. Meddel.: »Under en mig allernaadigst tilstaaet Reisetilladelse til Udlandet overtager ifølge allerhøieste Anordning af 1ste d. M. Hans Excellence Udenrigsministeren, Lehnsbaron O. D. Rosenørn-Lehn til Baronierne Guldborgland og Lehn, C. og D. M., midlertidig Bestyrelsen af de Marineministeriet vedrørende Forretninger.

W. Haffner.»

Beordret Commandoen heist d. 6te d. M. i de til Escadren hørende Skibe, og Escadrechefen at heise sin Stander i Commandoskibet, Skonnerten Esbern Snare.

Minist. Meddel.: Ministeriet har foranstaltet anskaffet Kutteren Agnete til Brug for Flaadens Officerer, for at give disse yderligere Leilighed til at kunne gjøre sig nøie bekendte med de nærmeste Farvande.

Kutteren vil i Tidsrummet fra 1ste Mai til 1ste October ligge klar til Brug ved Orlogsværftet.

Den ældste af de Officerer, der ønske at benytte Kutteren, har derom at henvende sig til Chefen for Orlogsværftet, hos hvem de nærmere Betingelser for Afbenyttelsen ville erfares.

Til korte Seiltoure i Sundet kan Kutteren afbenyttes uden forudgaaet Henvendelse til Chefen for Orlogsværftet, dog under Iagttagelse af de for Afbenyttelsen fastsatte Bestemmelser.

Premierlieut. C. F. Wandel beordret til midlertidigt at forrette Tjeneste i Øvelsesescadren.

Premierlieut. W. F. Koefoed beordret til Chef for Kanonbaaden Villemoes i Transportfart; til at forrette Tjeneste derombord beordret Secondlieutenant J. T. Olsen.

1872.

- 8 Juni. De til Kanonbaaden Villemoes bestemte Officerer beordrede at fratræde deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden den 9de d. M. Commandoen heises den 10de d. M.
- 8 . De til Dampskibene Holger Danske og Hekla bestemte Officerer beordrede at fratræde deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibene d. 12te d. M. Commandoen beordret heist d. 14de d. M.
- 12 . Capitain H. G. F. Garde beordret til midlertidigt at forrette Tjeneste ved Søkaartarchivet.
- 12 . Underlæge stud. chir. & med. H. H. Brock constitueret til Tjeneste ved Orlogsværftet.
- 20 . Meddeelt Directeuren for Søkaartarchivet, Commandeur H. P. Rothe, 8 à 10 Ugers Orlov, og Capitain N. F. Ravn overdraget at varetage de løbende Forretninger ved Archivet.
- 22 . Premierlieut. S. Bojesen beordret til Tjeneste i Dampskibet Slesvig.
- 24 . Allerh. anordnet: Premierlieut. P. J. Grev Scheel meddeles der efter Afsøgning Afsked i Naade paa Grund af Svagelighed med Pension efter Pensionsloven fra d. 1ste i n. M. at regne.
- 24 . Capitain S. A. Bille beordret til Tjeneste ved den i Leiren commanderende Generals Stab.
- 26 . Allerh. anordnet: Secondlieutenanterne W. Anholm og G. H. R. Zachariae udnævnes til Premierlieutenanter.
- 29 . Minist. Meddel.: Fra d. 1ste Juli d. A. indtræde Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulff i næstældste og Premierlieutenanterne W. Anholm og G. H. R. Zachariae i yngste Lønningsklasse for Premierlieutenanter.
- 29 . Beordret Premierlieut. H. G. S. Olrik d. 1ste August d. A. at fratræde som Lærer i Fransk ved Søofficæersskolen.
- 29 . Meddeelt, at Kanonbaaden Villemoes efter endt Transporttjeneste har overtaget Vagtskibstjenesten paa Kjøben-

havns Rhed, og at Dampskibene Holger Danske, Hekla 29 Juni.
og Geiser ere indlagte, og Commandoerne strøgne.

Meddeelt, at Udlaanet af Bøger fra Marinens Biblio- 29 .
thek paa Grund af Bibliothekets Revision fra d. 1ste Juli
standser indtil videre.

Meddeelt, at følgende Sømærker ere udlagte. 29 .

For Nordostkanten af Grønne Revle:

En Tøndevager med rød Kurvefletning, rød Stage og
rød Ballon i 3 Favne Vand. Fra Vageren peiles Spots-
bjerg Fyrtaarn i misv. S. O. t. S., 7,500 Alens Afstand.

For Sydostkanten af Hatterbarn:

En Vager med rød Stage og 1 Kost i 6 Favne Vand.
Fra Vageren peiles Baaken paa Hatterev i misv. N. t. V.,
6,700 Alens Afstand.

For Nordvestkanten af Møllegrunden:

En Vager med hvid Stage og 1 nedadbunden Kost
i 3 Favne 1 Fod Vand. Fra Vageren peiles Gylling Træ
i misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø., 7,500 Alens Afstand.

For Vestsiden af Møllegrunden:

En Vager med hvid Stage og 2 nedadbundne Koste
i 3 Favne Vand. Fra Vageren peiles Ashoved i misv.
V. $\frac{3}{4}$ S., 11,100 Alens Afstand.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst tilladt Ad- 3 Juli.
jutant hos Allerhøistsamme, Capitain J. S. Meldal, R*.,
D.M., at anlægge og bære de ham af Hans Majestæt Helle-
nernes Konge og Hans Majestæt Kongen af Italien tildeelte
Decorationer henholdsvis som Commandeur af Frelserens
Orden og som Commandeur af Krone Ordenen.

Meddeelt Chefen for Søofficeerscorpset, Admiral C. 10 .
E. van Dockum 2 à 3 Maaneders Orlov, under hvilken
Commandeur J. P. F. Wulff overtager Commandoen over
Søofficeerscorpset.

Dampskibene Holger Danske, Hekla og Geiser samt 17 .
Kanonbaaden Villemoes bestemte til at forrette Transport-
tjeneste under de forestaaende Transporter fra Leiren ved
Hald. Commandoen heises i Dampskibene Holger Danske
og Geiser d. 23de og i Hekla d. 21de d. M.

1872.

17 Juli.

Istedenfor Premierlieutenanterne F. Lund, K. C. J. Nielsen og U. A. de Fine Skibsted beordret Premierlieutenanterne N. U. Gad og C. F. Wandel samt Secondlieutenant G. F. Holm at forrette Tjeneste henholdsvis i Dampskibene Holger Danske, Hekla og Geiser.

De til Transportskibene bestemte Officerer fratræde deres havende Tjeneste og tiltræde Tjeneste i Skibene Dagen før Commandoens Heisning.

Efter endt Transporttjeneste oplægges Dampskibene Holger Danske, Hekla og Geiser, og Commandoen stryges efter nærmere Ordre fra Chefen for Orlogsværftet, og Kanonbaaden Villemoes overtager atter Vagtskibstjenesten paa Kjøbenhavns Rhed.

17 . Premierlieut. C. F. Wandel beordret at fratræde Tjeneste i Øvelsesescadren saa betids, at han kan melde sig til Tjeneste i Dampskibet Hekla d. 20de d. M.

22 . Minist. Meddel.: »Efter at være vendt tilbage fra den af mig med allerhøieste Tilladelse foretagne Reise til Udlandet, har jeg atter overtaget Bestyrelsen af Marineministeriet.
W. Haffner.«

27 . Secondlieut. G. F. Holm beordret at forrette Tjeneste i Øvelsesescadren.

Den franske Marine i Krigen 1870—71*).

(Efter Revue Maritime et Coloniale).

Sidste Aar offentliggjordes under Théophile Silvestre's Navn i »Paris Journal» en Række Artikler, som aandede en meget fjendtlig Stemning imod Marinen. Disse Angreb ere nu atter fremkomne i »Constitutionnel», og, uagtet de have søgt en anden Vei, er det let at see, at de skyldes en og samme Haand; thi Omkvædet er bestandigt det samme, saavel Stilen som Tanken røbe deres fælles Oprindelse.

Marinen har altsaa en streng og udholdende Kritiker — vi sige nødvendig en Fjende — en Kritiker, hvem det kommer an paa at bevise Landet, at Marinen har skuffet dets Tillid i sidste Krig. Nutildags seer man en Fare i Traditionen, og for at følge Moden vil man ødelægge den hos Marinen eller forhindre den i at udvikle sig. Det er muligt, at Marinen sig selv ubevidst befinder sig paa et af de Skraaplaner, der føre til ulykkelige Vild-

*) De fleste af de Angreb, som imødegaaes i denne Artikel, ere baade under den fransk-tydske Krig og senere fremkomne fra saa mange forskellige Sider, navnlig udenfor Frankrig, at vi ville vise den Angrebne den Retfærdighed ogsaa i dette Tidsskrift at optage et af de heldigste af de mange Indlæg, hvori han forsvares.

R. A.

farelser i Retning af Tingenes og Personernes sande Værd, og det kan i saa Fald være gavnligt at tilintetgjøre saavel dens egne som Folkets Illusioner. Lad os derfor see, hvilke Behreidelser der rettes imod den af dens selvbeskikkede Dommer.

Den første Anke gaaer ud paa, at man lod sig overraske af Krigen med Preussen, inden man havde en bestemt Operationsplan. Dette er saameget vanskeligere at indrømme, som Marinens Rolle under en saadan Krig maatte været klart betegnet af Forholdene og ikke gjorde Fordring paa dybsindige Combinationer. Hvad man havde Ret til at forlange af den ved Fjendtlighedernes Udbrud, var, at den standsede Fjendens Handel, blokerede hans Havne og overførte Landgangs-corps til hans Kyster. Havde den itide forberedt sig paa at opfylde disse Hverv? Hertil svare vi Ja, og Enhver, der med Upartiskhed har fulgt Begivenhederne, maa være bleven overbeviist derom.

I Begyndelsen af Juli Maaned, hiint sørgelige Aar 1870, var der Ingen i Marinen, der tænkte paa en nær forestaaende Krig. Kamrene forhandlede alvorligt om Budgettet, nedsatte Indkaldelserne til Armeen og tilraadede, ja forlangte Beparelser i alle Forvaltningsgrene. Den politiske Horizont var fuldstændig skyfri, som det hedder under slige Forhold; vore Stationskibe, Evolutionsescadren og Pandserdivisionen i Cherbourg vare altsaa paa Fredsfod, og af oekonomiske Hensyn havde man ikke blot ladet Linieskibet »Magenta» afløse af Fregatten »Magnanime» som Admiralskib for Middelhavsescadren, men tillige ombyttet tre Pandserfregatter med tre mindre kostbare Corvetter. Flaadedivisionerne havde kun det til Fredsbrug strengt nødvendige Mandskab inde.

Ikkedestomindre var Flaaden rede 11 Dage efter Krigserklæringen og 4 Dage efter Kampen ved Wissembourg. Talrige Skibe vare afgaaede for at forstærke

vore Søstationer; en Pandserdivision var disponibel paa Toulons Rhed, og, medens Middelhavsescadren forlod Algeriens Kyster for at begive sig til Brest, viste Admiral Bouët Villaumez sig med sin Escadre ved Jahden og stod derpaa ind i Østersøen for at blokere Kiel, hvilket var den første Operation, der skulde udføres. Hans Escadre blev strax erstattet i Cherbourg af en anden Division, som dannedes der*), og endelig laae Marinens Transportskibe og de Paketskibe, der vare samlede i Atlanterhavshavnene, og ventede paa Expeditionscorpset, som skulde føres til Østersøen. Af dette var imidlertid kun Marinens Contingent (1 Infanteri-Division og 3 Batterier) færdigt til Indskibning, de andre Divisioner var man endnu ifærd med at danne. For i denne korte Tid at opnaae et saadant Resultat, maatte Marinen længe forud have indrettet sig paa hurtigt at kunne overgaae fra Fredsfod til Krigsfod; den maatte have bestemt de Forholdsregler, der skulde tages under forskellige Eventualiteter, den maatte have sikkert sig Midlerne til deres Udførelse paa en hurtig Maade, — den maatte med eet Ord have en Plan.

Der var Ingen, som dristede sig til at nære nogen Tvivl i saa Henseende under Forudsætning af, at Begivenhederne havde ladet denne Plan udvikle sig og bære Frugt.

Den store Hob, hos hvem Held gaar for Dygtighed, bryder til Gjengjæld Staven over dem, hvis Bestræbelser strande paa Lykkens Omvexlinger; men en Iagttager, der gjør sig til af at bedømme Kjendsgjernerne fra et

*) Admiral Penhoat's Division, der var bestemt til at krydse i Canalen, og som oprindelig skulde have blokeret Jahden for at hindre den preussiske Escadre i at forulempe Convoierne. Kort efter vore Nederlag ved Reichshofen og Spichern tyede man til Marinen for at forstærke Hæren og berøvede alle de Skibe, der laae i Havnene, alle deres Riffelskytter og Halvdelen af deres Constabler.

høiere Standpunct, burde vise en større Skarpsindighed. Saaledes som Marinen havde truffet sine Foranstaltninger, udkrævedes der kun nogle faa Dages længere Frist, for at et Armeecorps paa 30,000 Mand, støttet af en mægtig Escadre, skulde gjøre Landgang i Nærheden af Kiel: en kraftig Diversion skulde, hvad der ikke længer er en Hemmelighed for Nogen, binde en Deel af Preussens Styrke ved Østersøens Kyster. Var denne Plan kommen til Udførelse, hvem havde da ikke tilklappet Marinens Virkeevne sit Bifald, naar der pludselig i Ryggen paa Fjenden havde viist sig en umaadelig Krigs- og Transportflaade, som medførte et heelt Armeecorps? Efter en eneste Fordeel ved Saar eller ved Lauter, ja blot efter en uafgjort Kamp, vilde man have været Vidne til Iværksættelsen af denne store Operation, som omfattede det Hovedhverv, der paahvilede Marinen i en Krig med Preussen. Men det var ikke en Fordeel, som det bestyrkede Frankrig modtog Efterretningen om den 7de August 1870; det var ikke et uafgjort Slag, — det var et dobbelt Nederlag! De tyske Hære overskred Vogeserne i Hælene paa Levningerne af dem, som havde kæmpet ved Wörth, medens de ved Spichern beseirede Tropper først samlede sig under Metz's Kanoner. Her omvikles de af Fjenden, som overskrider Mosel og Meurthe og kommer til Nancy! Man staaer Ansigt til Ansigt med Invasionen, kan kun tænke paa at forsvare Territoriet, og Paris er allerede truet.

Det store Publicum har kun ét svagt Begreb om, hvorledes disse Nederlag virkede tilbage paa Marinen. De Tropper, som skulde danne Landgangscorpsen, bleve pludselig rettede mod Châlons, Marineinfanteri-Divisionen blev kaldt til Paris den 7de August, og samme Dag dannedes der i Orlogshavnene 12 Matrosbatailloner. Man aftaklede de nu unyttige Transportskibe, sendte Alt, hvad der var af disponible Tropper, saavel Marine-Infanteri som Artilleri, saavel Constabler som Riffelskytter,

til Paris, ikke at tale om Proviant, Ammunition og et uhyre Artilleri-Materiel, som indbefattede 170 Kanoner af svær Kaliber. Territoriets Forsvar opslugte paa en vis Maade Alt, hvad der af en forudseende Administration under andre Forudsætninger var ophobet i Orlogshavnene. Marinens Virksomhed formindskedes derfor ikke; men den fik et andet Maal. De Planer, hvorom man forlængst var kommen overeens med Krigsministeriet, forsvandt med Muligheden for at gribe Offensiven, og den henvistes til eensformige Krydstogter og til Transport af Proviant og Tropper.

Men, naar den har indskrænket sig til denne utaknemmelige Rolle, er det da ikke, fordi den selv har villet det! udbryde dens Modstandere. Hvorfor have vore Pandserescadrer, som man i Fredstid har kostet saameget paa at anskaffe og vedligeholde, og hvoraf Frankrig ventede sig et saa glimrende Udbytte i Krigstid, hvorfor have de ikke angrebet Jahden og Kiel, bemægtiget sig disse to Steder og dermed tilintetgjort Tydskslands Sømagt i dens Spire? Indvendingen har Skinet for sig og egner sig til at trænge ind hos Publicum, som kun kjender lidt til Marinens Anliggender; men det undrer os at træffe den hos en Forfatter, som aabenbart har ladet sig paavirke af en Sømand, hvis han ikke selv hører til Faget; thi han kan dog ikke være uvidende om, at Marinen, alene henviist til sine egne Kræfter, ikke kunde bemægtige sig Wilhelmshafen og Kiel.

Marinen alene kunde bombardere Saint-Jean d'Ulloa, Mogador og Forterne ved Sebastopol; men det var ved Hjælp af Landgangstropper, at den bemægtigede sig Kinburn og Kertch. Marinen alene kunde bombardere Fæstningen Sveaborg; men efter at have bragt nogle Batterier til Taushed og fremkaldt nogle Ildebrande, maatte den trække sig tilbage uden noget andet Resultat. Noget tidligere havde den i de nærliggende Farvande undertvunget Bomarsund, fordi den allierede Flaade den-

gang medførte et Expeditions-corps, som støttede Angrebet, lod det blive afgjørende og tog den erobrede Fæstning i Besiddelse.

Disse Exempler, der for Størstedelen ere hentede fra en nær Fortid, vise tydeligt Grændserne for en Flaades Virkeevne ligeoverfor Fæstninger. Flaaden dækker Landgangen, støtter de landsatte Troppers Operationer ved Kysten og spreder Fjendens Kræfter ved beleilige Diversioner; den sikkrer de landsatte Troppers Forsyning, befrier dem for de Saarede og skaffer dem en improviseret Operationsbasis; endelig sikkrer den Tilbagetoget, naar dette skulde blive nødvendigt; men en Flaade har aldrig, henviist til sig selv alene, kunnet bemægtiget sig en vigtig Krigshavn, forsynet med alle den nyere Tids Forsvarsmidler og i fuldstændig uhindret Forbindelse med Centralpuncterne i en stor Militairstat. I 1854 have Frankrigs og Englands forenede Flaader ikke kunnet angribe Kronstadt, og i 1855 troede de sig endnu ikke istand til at indlade sig paa dette Foretagende, som udsattes til Sommeren 1856. Her dreiede det sig imidlertid om et Punct, der ikke var nær saa utilgængeligt som de, man bebreider Marinen ikke at have angrebet i 1870.

Lad saa være, vil man svare; men, fordi Nordsøes- og Østersøesescadren ikke kunde bemægtige sig Wilhelmshafen og Kiel, var der ingen Grund til ikke at bombardere dem ligesom Sveaborg; man kunde have knuust dem under Skibenes Ild, stukket dem i Brand og hjemført Resterne af den preussiske Flaade som Seirstrophær. Et saadant Resultat var ikke til at foragte. — Visselig ikke, hvis det kunde være naaet, selv ved at bringe store Offre; men Kiel og Wilhelmshafen vare ganske anderledes vanskelige at angribe end Sveaborg, idet de alene ved deres Beliggenhed holdt Fjenden fra Livet, og, hvad den sidste angaaer, saa er der meer end 30 Quartmiil fra Yderboien ved Indløbet til selve Havnen. Fjenden

havde desuden her anvendt alle Krigskunstens Hjælpkilder, og disse have siden Krimkrigen udviklet sig i en forunderlig Grad, navnlig i Retning af Forsvaret.

For at forcere Jahden maatte man have udført en Række Operationer, der vilde have været vanskelige til enhver Tid og umulige seent paa Aaret. Man havde sikkert mistet et stort Antal Skibe ved Torpedoer og ved Fjendens Ild uden derfor at have kunnet gjøre Regning paa et heldigt Udfald. Men, lad os antage, at det var lykkedes, lad os gaae ud fra, at en af Escadrerne, tiltrods for Efteraarstormene paa en aaben Kyst og for Ilden fra det mest fuldkomne Artilleri, havde bortryddet Torpedoerne, hvormed alle Indløb vare spærrede, at den havde opmaalt og paany afmærket det selv under almindelige Forhold saa vanskelige Farvand, at den meer eller mindre medtagen var naaet ind til Havnen ved Jahden, havde bekæmpet de preussiske Pandserskibe, som støttedes af Kystbatterier, og derpaa havde stukket Wilhelmshafens begyndende Anlæg i Brand. — Hvorledes vilde nu Stillingen være efter denne haarde Dyst? Fjenden vilde have mistet en to, tre tusind Mand og Escadren mindst ligesaamange; vort Materiel vilde have lidt mere end hans; thi mange af vore Granater vilde kun have tjent til at oprive Jorden paa hans Kystbatterier, og af Torpedoerne havde ikkun den Angrebne havt Nytte. De preussiske Pandserskibe, der stode paa Grund ved Kysten, kunde man hverken have tænkt paa at bringe flot eller føre med sig, og man vilde vel neppe have havt den Dristighed at landsætte Escadrens Landgangscompagnier — maaskee en femtenhundrede Mand — for ganske at ødelægge Værftet; thi Garnisonen, som vel havde rømmet Wilhelmshafen under Artilleriangrebet, vilde sikkert have taget Offensiven, naar den saae, hvor ringe en Landgangsstyrke man raadede over. I en Hast havde man maattet reparere de af Skibene, der kunde repareres, for at sætte Coursen til Frankrig uden andet

Udbytte end i nogle Dage at have bundet maaskee en halv Snees tusind Mand til Egnen ved Weseren.

Det er det, som en fransk Escadre uden Landgangstropper kunde have udrettet mod de preussiske Havne under ganske særdeles gunstige Omstændigheder*).

Vi have nu imødegaaet de almindelige Beskyldninger, der ere blevne rettede imod den franske Marine i Anledning af Krigen 1870, og vi troe at have godtgjort, at den fra første Færd havde en Operationsplan, at den har fulgt denne, forsaavidt det overhovedet var muligt, og at det er Forholdenes Magt og ikke en overdreven Forsigtighed eller Udygtighed, der har forhindret den i at optræde paa en mere glimrende Maade paa sit eget Element. Vi ere imidlertid endnu langt fra at være færdige; thi Bebreidelserne i Anledning af Biting formelig mylre frem under vor Angribers Pen. Nogle af dem have fundet større eller mindre Gjenklang, og disse maae vi søge at komme paa det Rene med.

Man foreholder saaledes Pandserdivisionen i Cherbourg meget indtrængende dens Uvirksomhed i Begyndelsen af Juli 1870 ligeoverfor den preussiske Escadre, som dengang var i Canalen, og som uforstyrret fik Lov til at gaae ind i Jahden. — Vi skulle i denne Anledning kun anføre to officielle Data: den fjendtlige Escadre var i Ly i Wilhelmshafen den 16de Juli, og Krigen blev først erklæret den 19de! Vilde man have, at vore Skibe skulde løbe forud for Fjenden for derefter at see ham, dækket af den endnu bestaaende Fredstilstand, defilere forbi og for at besvare den ironiske Salut, som han naturligviis ikke havde forsømt at give?

*) Man har gjentagne Gange paastaet, at Admiral Fourichon den 25de August havde faaet Ordre til at forcere Jahden, koste hvad koste vilde: vi ere istand til at erklære, at denne Befaling aldrig er bleven givet.

Man beskylder endvidere Evolutionsescadren under Admiral Fourichon for at have spildt Tiden i Middelhavet, istedenfor strax at gaae til Nordsøen og være udenfor Jahden den Dag, Krigen blev erklæret. Vor Modstander er aabenbart ikke rigtig inde i Begivenhedernes Gang, og dog ligger den bevægede Tid, der gik forud for Krigen, endnu ikke saa langt tilbage, at man kan have Lov til at være uvidende om dens forskjellige Vanskeligheder.

Den 6te Juli 1870 var Evolutionsescadren paa Øvelse under Algeriens Kyster. Uenigheden mellem Frankrig og Preussen udbrød ligemed eet, og Enhver indsaar strax, hvad den kunde føre til. Krigen var vel ikke ligestrax uundgaaelig; men den var mulig, og uden at bortgive et Øieblik forberedte man sig paa den med en feberagtig Iver. Skulde man øieblikkelig, den første Dag, have kaldt Admiral Fourichon nordpaa? Her var vor Søstyrke stor nok til at møde Øieblikkets mest paa-trængende Krav, medens vi derimod i Middelhavet ikke havde andre organiserede Kræfter end Evolutionsescadren. Man rustede vel allerede i Toulon Reserveskibe, som skulde danne en ny Escadre; men de kunde ikke blive færdige fra den ene Dag til den anden, og, da vore Transportskibe allerede vare igang med at overføre den afrikanske Hærstyrke til Frankrig, vilde det have været uforsvarligt at lade dem være uden Beskyttelse. Den preussiske Escadre var i Canalen, og, hvis den erfarede, at Middelhavet var blottet for franske Orlogsmænd, kunde den vove et dristigt Coup, løbe derned, bemægtige sig Transportskibene med deres Tropper og endog brandskatte Marseille. Hertil vilde nogle faa Dage være nok, og, førend vi naaede at gjøre Jagt paa den, vilde den i de neutrale Nabolandes Havne have fundet et ligesaa sikkert Tilflugtssted som i Jahden.

Hertil kommer, at Spaniens Neutralitet i hiint Øieblik, paa Grund af Landets Forhold til det hohenzollernske

Candidatur, var alt Andet end sikker. Hvis Spanien erklærede sig imod os, blev Fristelsen til at gaae til Middelhavet endnu større for den preussiske Escadre, der i Cadix kunde slutte sig til en spansk Pandserdivision og saaledes for en kortere eller længere Tid ubetinget faae Herredømmet i Middelhavet.

Det var disse meget vigtige Hensyn, som paabød os ikke overilet at fjerne Admiral Fourichons Escadre fra Middelhavet, hvor den tog Station ved Oran for at dække Troppeførselen fra Algerien til Frankrig og for at jagttage Cadix. Saasnt man havde sikkert sig Spaniens Neutralitet og faaet at vide, at Preussen opgav enhver Kamp paa Søen, forlod denne Escadre Oran for at begive sig til Brest, hvor den ankom den 26de Juli; faa Dage derefter aabnede den Blocader foran Jahden og den tyske Nordsøeskyst. Admiral Bouët's Escadre, der havde forladt Cherbourg den 24de Juli, var allerede i Østersøen. Hvad man saa siger, har der altsaa under disse saavel ved deres Uforudseenhed som ved Begivenhedernes Sammenstød saa høist vanskelige Forhold hverken været Løihed, overflødige Omsvøb eller Ødslen med Tid.

Efterat have dadlet den foregivne Forsinkelse ved Blocadens Aabning beskylder Forfatteren den franske Flaade for ikke at have gjort Blocaden effectiv og for at have hævet den altfor hurtigt. Der forekommer os imidlertid, at Blocadens Effectivitet fremgaaer af den notoriske Kjendsgjerning, at den tyske Handel var fuldstændig stoppet ligefra Fjendtlighedernes Udbrud, og af de umaadelige Tab, hvorover den høit og lydt har beklaget sig. Det er bekjendt, at vore Krydsere ved Indløbet til Canalen, i Middelhavet og paa vore Stationer, knap en Maaned efter Krigens Erklæring havde gjort mere end halvtredsindstve Priser. Hvis disses Antal senere kun var ringe, er det udelukkende, fordi Fjendens

Koffardiskibe overalt toge deres Tilflugt til neutrale Havne, hvorfra de først kom ud igjen efter Fredsslutningen.

Østersøens og Nordsøens Blocade blev kun hævet af en bydende Nødvendighed. Enhver veed, at disse Farvande høre til de farligste i den slette Aarstid. Det var ikke muligt der Vinteren over at holde to Escadrer, som intet Tilflugtssted havde ved Haanden, som kun med Modvillie bleve modtagne i de neutrale Havne, og som ikke kunde forsyne sig med Kul uden med ubørt Besværighed i aaben Sø fra Skibe, der sendtes fra Frankrig*) Allerede i Begyndelsen af September havde de udstaaet Storme og lidt Havarier, og, da Umuligheden ved at holde dem ude længere blev godtgjort, hjemkaldte man dem. Den ene af de to Escadrer blev liggende paa Forpost ved Dunkerque, medens den anden laa færdig til at stikke i Søen for det Tilfælde, at den preussiske Escadre skulde løbe ud. De gjorde endnu afvexlende flere Krydstoure til Jahden og Weseren; men de traf saa uroligt Veir, at man maatte opgive de unyttige samlede Bevægelser og indskrænke sig til at lade enkelte Skibe krydse i disse Farvande.

Det er factisk, at Bevogtningen af de fjendtlige Kyster er lykkedes ud over, hvad man havde Ret til at vente. Kun et enkelt preussisk Krigsskib har povet sig ud: den meget hurtige Corvet »Augusta» forlod Østersøen midt i December 1870 og viste sig den 4de Januar 1871 ved Gironden's Munding. Den havde, takket være visse Autoriteters velvillige Blindhed, forsynet sig med Kul og Proviant paa Vestkysten af Irland, medens en fransk Orlogsmand søgte den ved Anduvningen til Brest; den kaprede to Koffardiskibe og en lille Lastdrager fra Rochefort og skyndte sig derefter med at søge Ly i

*) Hvor eiendommeligt lyder ikke dette for Læsere, der ere saa fortrolige med Blocadevirksomheden i Nord- og Østersøen som vi Danske.

Vigo's Havn, hvor den blev strengt blokeret af »Heroïne», og hvorfra den først slap ud ved Vaabenstilstanden. Er det rigtigt at reise en Anklage mod Marinen i Anledning af et saadant enkelt Tilfælde, der aabenbart er umuligt at forhindre, eftersom alle Søkrige frembyde Exempler derpaa? Have de engelske Escadrer i det første Keiserdømmes Krige fra 1805 til 1814 forhindret franske Fregatter i at løbe ud fra vore Havne, ja selv i at vende tilbage til dem? Man har seet, hvorledes enkelte af disse Fregatter efter i Løbet af to til tre Aar at have unddraget sig alle Fjendens Krydsere stod Canalen ind og søgte Havn i Havre eller Cherbourg. Kan Episoden med »Augusta» virkelig bringe os til at glemme, at de franske Koffardimænd i de sex Krigsmaaneder frit have beseilet alle Verdenshave, at ikke en af vore Fiskere ved Newfoundland, Island eller Skotland, ikke et Post- eller Paketskib, ikke et af de Fartøier, der tilførte os Proviant og Vaaben til Fortsættelse af en altfor ulige Kamp, har været bundet i sine Bevægelser? Trygheden var saa stor, at Assurancecompagnierne ikke forhøiede deres Præmier, — og hvem skyldte man denne Tryghed uden Marinen?

Men det er ikke alene »Augusta», som trods vore Krydsere er løben ud fra tyske Havne. Man paastaaer, at Passageerskibene fra Bremen og Hamburg havde gjenoptaget deres regelmæssige Farter paa Amerika*).

*) Revue Maritime glemmer aldeles Pandserbatteriet »Arminius», som derimod i en Artikel om det samme Emne omtales saaledes af en maritim Forfatter i »Revue de Deux Mondes»: Preussens Bestræbelser gik ud paa at samle sin Flaade i de mest utilgængelige Stillinger, de mindre, lettere Skibe i Østersøen, Pandsereskibene og Fregatterne i Elben og Jahden, som var endnu mindre tilgængelig end Kielerhavn. I denne sidste Henseende opnaaede det dog ikke fuldt sin Hensigt; thi af de to Skibe, Monitoren »Arminius» og Fregatten »Ellsabeth», der vovede Forsøget paa at gaee fra Østersøen til Nordsøen, maatte

Man forundrer sig derover, og man raaber atter paa den franske Marines Løihed eller Uvirksomhed. Det er let at tilbagevise denne Beskyldning, naar man seer hen til Kjendsgjerningerne. Nogle Paketter have virkelig kunnet snige sig ud af tyske Havne efter Blocadens Ophør for at naae Amerika og vende tilbage derfra; men disse Farter have været sjeldne og høist uregelmæssige. De Paketter, som løb Risicoen ved slige Reiser, holdt sig i de europæiske Farvande indenfor Neutralitetsgrænsen, idet de kneb tæt ind under den hollandske, belgiske, engelske, skotske og irlandske Kyst, hvor det var os forbudt at lægge Beslag paa dem, og derefter greb de en gunstig Leilighed til at komme over Atlanterhavet, hvor de holdt sig udenfor de almindelige Router. De samme Forsigtighedsregler iagttoges ved Hjemkomsten, og der er langt fra disse lønlige Farter til den aabne for ikke at sige frække Samsærdsel, som man beskylder os for at have tilladt Fjenden at oprette.

Man skylder desuden Retfærdigheden at tage Hensyn til de Vanskeligheder, der voldtes Marinen ved Neutraliteten hos alle de Magter, som omgav de Farvande, hvor den optraadte. Man kan ikke lægge Skjul paa, at Magterne ikke havde noget venligt Øie til Krigen i 1870. Hos nogle medførte den Forstyrrelse i Handelsforholdene, hos andre vakte den Frygt for en europæisk Krig, og for enkelte vare vore første Ulykker en Dødsdom over deres kjæreste Forhaabninger. Ingensteds var der en velvillig Havn, hvor de franske Krydsere kunde udhvile

•Elisabeth• vende tilbage til Kiel. Man veed nu af Rapporten fra Chefen for »Arminius«, at Monitoren i Modsætning til, hvad man dengang antog, slap ud ved at søge tæt ind under den svenske Kyst og derefter om Natten staae Skagerakket ud i stor Afstand fra Skagen. Blocadebryderne fra Wilmington og Charlestown have bevilist, hvor let det nutildags er for dygtige Førere, der kjende Farvandene, at undgaae en talrig og aarvaagen Fjende.

sig, fornye deres Forsyninger og især faae de for vor Virksomhed saa væsentlige Kul. Man vil indvende, at dette er Krigen Lov; men hvor denne Lov dog tynger forholdsviis haardest paa den Overvundne! Neutraliteten har sine Afskygninger: for Seirherren, hvis Vrede den kan frygte, viser den sig omgængelig, bøielig og fuld af en neppe tilsløret Velvillie og Føielighed; overfor den Overvundne derimod er den streng, holder sig nøie til Formerne og fremkalder ofte unødigt Besvær. Saavel Escadren som Krydserne have ligefra Begyndelsen følt Vægten af de Nederlag, som Frankrig led paa Landjorden. Alle Kyster bleve ugjæstfrie for den, og vi kunne navngive franske Admiraler og Skibschefer, som ere blevene opfordrede til at forlade en neutral Havn inden 48 Timers Forløb og anmodede om ikke mere at vende tilbage. Vi behøve vist ikke at dvæle længere herved for at forklare, hvilke Omstændigheder der have bidraget til at gjøre visse Farvande uholdbare, til at gjøre det umuligt stadigt at iagttage visse Havne, uagtet de vare bekjendte for fra Tid til anden at modtage fjendtlige Koffardiskibe.

Skulle vi nu søge at retfærdiggjøre Marinen ligeoverfor en sidste Bebreidelse, der vilde yære den alvorligste af alle, hvis den var grundet? De ovenomtalte Angreb vare rettede imod Marinens Ledelse i Almindelighed, de gjaldt kun Førernes Dygtighed — denne sidste kunde sætte en Plet paa deres Ære. Marinen, siger man, har ikke kæmpet med den tyske Søstyrke. Hvorledes skal dette forstaaes? Vil man insinuere, at Førerne for vore Escadrer og Skibe skulde have kunnet komme Fjenden paa Livet, og at de med en Forsigtighed, som fortjente et andet Navn, have undgaaet Kampen? Vi have dog allerede godtgjort, at alle de preussiske Skibe, som befandt sig i europæiske Farvande, havde søgt Ly under deres Orlogshavnes Fæstningsværker endog før Fjendtlighedernes Udbrud, at de ikke mere løb ud af disse Havne, og at det ikke var muligt at trænge ind

til dem. De faa fjendtlige Orlogsmænd, der vare paa Togt i fjernere Farvande, gjemte sig ligesaa omhyggeligt i neutrale Havne ved de første Rygter om Krigen, saaledes »Hertha» og »Medusa» i Yokahama og »Arcona» paa Açorerne, hvor den undslog sig for at modtage gjentagne Udfordringer fra den franske Fregat »Bellone»^{*)}. Et eneste preussisk Skib »Meteor», som blev truffet i Havanna af Avisoen »Bouvet», modtog Kampen. De to Fartøier vare omtrent ligestærke; »Bouvet» var vel noget hurtigere, men »Meteor» var overlegen i Artilleri. Efter en Times Kamp vendte den preussiske Kanonbaad tilbage til Havnen med havareret Reisning og med 10 Faldne eller Saarede, medens dens Modstander kun havde 1 Saaret og et Skud i Kjedlerne. Der er ingen Tvivl om, at vi havde Fordelen i denne lille Affaire, uagtet den preussiske Chef har fremført det Modsatte. Heri har han handlet urigtigt; thi, efter at han havde opført sig som en tapper Militair, havde han lagt god Smag for Dagen ved at sige Sandheden.

Vi skulle udtrykkelig fremhæve, at vi ikke bebreide den preussiske Marine, at den har afholdt sig fra Kampen paa Søen; vi ville være retfærdigere imod vor Fjende, end vore Angribere ere imod deres Landsmænd. Vor Marine var den preussiske i numerisk Henseende langt overlegen, og, havde denne Sidste indladt sig paa en saa ulige Kamp, var den sikkert bukket under. Den har vel vogtet sig derfor og deri handlet meget fornuftigt; men det er ikke den franske Marines Skyld, at Fjenden, takket være hans Fornuft, haardnakket har holdt sig for langt borte til at blive rammet.

Det er paa Tide, at man ophører med at tillægge Marinen Tilbøieligheder, som skulde have ført den til

*) »Bellone» var paa 180 H. K. og 20 Kanoner, »Arcona» paa 350 H. K. og 24 Kanoner. Det preussiske Skib havde som »Kerseage» pandsret sig med sine Kjættinger.

frivillig at unddrage sig Kampen. Sligt er mod den sunde Sands og gjendrives af hele dens Fortid. De, som dømme upartisk, ville ikke fæste større Lid til disse Beskyldninger end til alle de øvrige ikke mindre letfærdige Paastande, man har opstillet, og som vi have omstyrtet ved kun at fremføre nogle nøiagtige Data og ved at minde om nogle ubestridelige Kjendsgjerninger. Nei! i denne skjæbnesvangre Krig, hvori Frankrig blindt blev styrtet i 1870, er der ikke blevet begaaet nogen alvorlig Feil i maritim Henseende. Der er derimod begaaet en politisk Hovedfeil, den, at begynde en saadan Krig uden sikre Alliancer og under Forhold, som ved den første Gjenvordighed vilde faae os til at staae ene, omgivne af Misbilligelse og Ligegyldighed. Modgangen har ramt os paa en hurtigere og mere knusende Maade, end Nogen kunde have forudseet, og det er denne, som har lamslaaet Marinens Virksomhed, endnu før den var traadt i Skranken. Hvis den havde været knyttet til en seirrig Armee, havde Marinen bidraget Sit til at føre Krigen over paa Fjendens Grund, som den alt har gjort paa Krim, og som den altid vil blive kaldet til at gjøre i enhver Fastlands-Krig. Da den ved Forholdenes Magt blev berøvet denne Rolle, som ikke havde været uden Storhed for den i lykkeligere Tider, var den henviist til at blokere Fjendens Kyster og til at ligge og krydse uden Udsigt til at møde nogen væbnet Modstander. Den har opfyldt dette Hverv med Selvopoffrelse, og den har tilfulde opfyldt det. — Den kan have en god Samvittighed; thi den har gjort Alt, hvad den formaaede.

Høi- og Lavtryksmaskinerne i de engelske Orlogsmænd.

Høi- og Lavtryksmaskinspørgsmaalet har for vore Orlogsmænds Vedkommende i sin Tid været Gjenstand for megen, næsten al for megen, Omtale. I England er der i Parlamentet i Løbet af det sidste Par Aar fremkommet ikke faa Udtalelser imod Regjeringen, der ikke har været gunstig stemt overfor Høi- og Lavtryksmaskinerne. Disse have imidlertid factisk beseiret deres ældre Medbeilere, idet den nærværende Marineminister Hr. Goschen i Underhuset har maattet udtale, at »alle nye Skibe blive forsynede med Høi- og Lavtryksmaskiner«. Overfor denne Tingenes Tilstand troe vi, at følgende Udtalelser af en Maskinmester i den engelske Marine, fremsatte for kort Tid siden i »The Annual of the Royal School of Naval Architecture and Marine Engineering«, maae være af Interesse, da de give en kort Oversigt over Høi- og Lavtryksmaskinernes Historie i denne Marine.

En af de interessanteste Fremtoninger i vore Sømaskiner, siger vor Kilde, er Høi- og Lavtryksmaskinerne, og det er lige belærende at betragte disse baade med Hensyn til Kulbesparelse og med Hensyn til det neppe mindre vigtige Punct, Anvendelsen af Høitryk i større Skibsmaskiner. Ved Indførelsen af overhedet Høitryksdamp og Overfladecondensatorer blev det nødvendigt at foretage store Forandringer i Maskiners og Kjedlers indre

Installation. Dampens høie Temperatur sled Cylindrene betydeligt, og Kjedlerne bleve hurtigt opløste paa Grund af, at Fødevandet var kobberholdigt. Men Hovedøiemedet med at indføre de nye Maskiner var Kulbesparelse, dog ikke med det Maal for Øie at forhale det skjæbnsvangre Tidspunct, da vore Kulminer maatte være udtømte, men for at sætte Oceandamperne istand til at føre et større Antal Dages Kul med sig end med de tidligere Maskiner.

Skjøndt selv de bedste Høi- og Lavtryksmaskiner ere langt fra at naae Idealet for en Maskines Kraftudvikling, og det ikke mindst med Hensyn til den theoretiske Nyttevirkning af det forbrugte Brændsel, maa man med Glæde hilse ethvert Fremskridt i den her antydede Retning. At Kulbesparelsen er stor, lader sig ikke benegte, og til Trods for Modstanderne af Høi- og Lavtryksmaskinerne have disse dog allerede for flere Aar tilbage vundet mere og mere Indpas i Handelsmarinen, saa at nu næsten alle Dampere, der fare paa lange Reiser, bruge dem. Men paa samme Tid have de kun gjort ringe Fremgang i Orlogsmarinen, saa ringe Fremgang, at der indtil for ganske nylig saa at sige slet ingen Fremgang var; thi den Erfaring, man høstede gjennem de første Høi- og Lavtryksmaskiner, var ikke skikket til at indgyde megen Tillid til Principet.

Det er ikke disse Liniers Hensigt udtømmende at behandle alle Høi- og Lavtryksmaskinernes Særegenheder, men blot at kaste et Blik paa Handelskibenes, for derpaa at dvæle lidt udførligere ved Orlogsmændenes Maskiner; thi, skjøndt de sidste kun ere faa i Tallet, ere de dog temmelig forskjellige og indeholde, paa een eller to Undtagelser nær, enhver Type, der findes i søgaende Skibe.

Handelskibenes Høi- og Lavtryksmaskiner kunne for Nemheds Skyld deles i tre Classer: 1) Hvor Høitryks-cylindren staaer Side om Side med Lavtryks-cylindren, med Krumtappene under Vinkler mellem 90° og 150° .

- 2) Hvor Maskinerne for Størstedelen høre til den »omvendte« (Hammer) Type, med Høitrykscylindrene ovenpaa Lavtrykscylindrene og Stemplerne paa samme Stang.
- 3) Maskiner med den simpleste Ordning, med en enkelt Maskine af den anden Classe istedenfor et Par Maskiner; her er et tungt Svinghjul anbragt paa Skrueaxlen for at regulere Maskinens Hastighed.

Ved at stille Krumtappene under en større Vinkel end 90° vil man opnaae en Formindskelse i Modtrykket i den lille Cylinder ved at give en mere regelmæssig Dampstrømning mellem de to Cylinder. Staae Krumtappene, som i enkelte Tilfælde, ligeoverfor hinanden, $\alpha: 180^{\circ}$, vil der ikke finde nogen Standsning af Dampstrømmen Sted. Men, idet man undgaaer dette Onde, møder man et andet af en forskjellig Charakteer. Naar Krumtappene staae under rette Vinkler, og Arbeidet er udført eller næsten udført i hver Cylinder, er Forskjellen mellem det tangentielle Maximums- og Minimumstryk paa Krumtapaxlen ikke meget stor; men enhver Forøgelse i Vinklen mellem Krumtappene forøger denne Forskjel, og, bliver Vinklen 180° , bliver Minimumstrykket Nul to Gange under hver Omdreining. En ujævn Bevægelse i Maskinen er en Følge af Forskjellen; der gaaer stærk Kraftpaavirkning paa de bevægende Dele, hvoraf følger en forøget Tilbøielighed til Brud paa Maskinen. Man holder sig helst midt imellem disse to Onder ved at have en stor Beholder for Dampen, medens denne gaaer fra den ene til den anden Cylinder; dette formindsker betydeligt Modtrykket i den lille Cylinder, og man undgaaer at forøge Trykket paa Krumtapaxlen. Denne Beholder behøves ikke for Maskiner af den af os benævnte anden Classe; thi, da begge Stempler sidde paa samme Stang, gaaer Dampen ved Enden af Slaget lige fra Høitrykscylindren over i en anden, der er tre til fire Gange større, og der bliver ikke noget utilbørligt Modtryk. Som Regel arbeide disse Maskiner godt, isærdeleshed naar de ere af den »omvendte«

Type, men de fordre mere Plads, ere dyrere og tungere end de andre Classer. Almindelige ældre Maskiner har man i enkelte Tilfælde forandret efter dette Princip med meget tilfredsstillende Resultater; thi de ere blevne kraftigere og have med forøget Fart brugt mindre Brændsel.

I den tredie Classe, den saakaldte Høi- og Lavtryksmaskine med et svært Svinghjul, bliver det tangentielle Tryk paa Krumtappinden Nul ved de døde Puncter, hvorfor et tungt Svinghjul er absolut nødvendigt, foruden en lille Hjælpemaskine til at sætte Maskinen igang med, hvis Krumtappinden da staaer i de døde Puncter.

Ved første Øiekast skulde man antage, at et svært Svinghjul slet ikke hører hjemme i en søgaaende Dampers paa Grund af det betydelige Vrid, der gaaer paa Skrueaxlen, naar Skruen slaaer ud af Vandet, eller Skibet bevæger sig umageligt i Søen. Man skulde ogsaa antage, at selve Svinghjulet ikke vilde holde under saadanne Omstændigheder; men vi troe imidlertid, at der i Hr. Holt's Dampskibe til Chinafarten ikke er tilstødt noget Uheld med denne Art Maskiner.

Med Hensyn til Kulforbrug ere disse Maskiner meget besparende. De ere almindelig paa 200 nominelle Hestes Kraft i Skibe paa 2000 Tons, og Kulforbruget pr. Etmaal vexler mellem 10 og 14 Tons med en Gjennemsnitsfart af 8 Knob paa disse lange Reiser. Gjennemsnitsforbruget pr. ind. H. K. er kun lidt over 2 \bar{H} *), og det er det Halve af, hvad en almindelig god Maskine ellers forbruger. Vel ere Reparationsomkostningerne større for de cylindriske Kjædler, der arbeide med 60 til 70 \bar{H} 's Tryk, end for firkantede, der arbeide med 20 til 30 \bar{H} ; men Kulbesparelsen opveier mere end det første Udlæg og Reparationsomkostningerne.

I nogle Høi- og Lavtryksmaskiner, i Almindelighed de med fire Cylindre, bruges Dampen ikke unde et høiere

*) Overalt engelsk Maal og Vægt.

Tryk end 30 \bar{H} , og man kan derfor selvfølgelig ikke vente sig Noget i Retning af Besparelse, thi det kan opstilles som Regel, at, medmindre der er Constructionsfeil tilstede, aftager Kulforbruget, naar Damptrykket forøges. Høi- og Lavtrykssystemets Fortrin træde ikke klart frem ved denne Art, ja mange saadanne Maskiner have endog gjort Fiasco.

Der er Exempler paa endnu høiere Damptryk end omtalt, men kun f. Ex. paa Floder i Smaadampere, hvor Kjedlerne ikke behøve at være store. Det er Kjedlerne, der til en vis Grad sætte en Stopper paa den yderligere Anvendelse af Høi- og Lavtryksmaskiner, thi, anvender man 60 \bar{H} Tryk istedenfor 30 \bar{H} , er det tilraadeligt, om ikke ligefrem nødvendigt, at forøge Kjedlerne med 50 $\%$, endvidere maa man gaae til den cylindriske Form og begrænse Størrelsen paa Grund af det store Tryk. En endnu stærkere Kjedel skaffes bedst tilveie ved at formindske Canalerne og Ydervæggenes Diameter og som Følge deraf ogsaa formindske Rist- og Hedefladen. Kraftige Maskiner fordrer flere Kjedler, hvilket naturligviis forøger Bekostningen, og, skjøndt mindre Vand- og Damp- rum ere fornødne ved Høitryksdamp, mister man dog Stuverum ved den mindre compacte Form, hvilket er af overveiende Betydning i Handelsdampere og vel værd at lægge Mærke til i Krigsskibe. Disse og andre Omstændigheder forhale den almindelige Indførelse af Maskiner, som til Slutningen maa fortrænge alle andre.

I det kongelige Postdampskib »Tasmanian«, der først havde almindelige Maskiner af den »omvendte« Type og senere Høi- og Lavtryksmaskiner fra Elder & Co. i Glasgow, blev Kulforbruget formindsket til mindre end det Halve.

Vi ville nu gaae over til at betragte de Høi- og Lavtryksmaskiner, der findes opstillede ombord i Skibe, som høre til Flaaden. De ere ikke talrige, men de findes ombord i Skibe fra under 300 Tons til henved 4000 Tons,

medens deres nom. H. K. er fra 60 til 700 og den største udviklede ind. H. K. 4.200. De kunne inddeles i tre Classer: Fregat-, Corvet- og Kanonbaadsmaskiner. Til den første Classe høre fire: i to ostindiske Troppetransportskibe, i Pandserfregatten «Pallas» og i Træfregatten «Constance». Det maa erindres, at de vare de første, der opstilledes, hvoraf følger, at de ere blevne alvorligt prøvede, og at man har vundet langt mere Erfaring med Hensyn til dem end til senere Maskiner. Det var følgende fire Skibes Maskiner:

«Crocodile» . . . 700 H. K.,	M ^{rs} Humphrys & Tennant.
«Serapis» . . . 700 do.,	— do.
«Pallas» . . . 600 do.,	— do.
«Constance» 500 do.,	— Randolph & Elder.

De tre første Maskiner vare af samme Art, horizontale Høi- og Lavtryksmaskiner efter Woolf's Princip, Høitrykscylindren liggende bag ved Lavtrykscylindren med hvert Sæt Stempler paa samme Stang. I «Pallas» ere Diametrene af Høi- og Lavtrykscylindrene respective 51 og 102 Tommer; i Troppeskibene 57 og 102; Forholdet imellem Cylindrene i første Tilfælde som 4 til 15 og i sidste som 1 til 3; 30 \bar{H} Damptryk; $\frac{7}{8}$ Afskæring af Dampen; Cylindrene forsynede med Damptrøier, der fyldtes med overhedet Damp; de havde lige store Overfladecondensatorer med Kobberrør og stor Afkølingsoverflade.

Maskinerne vare beregnede til at indicere sex Gange den nominelle H. K., hvilket blev overskredet i Pandserfregatten, men neppe naaet i Troppetransportskibene. Kulforbruget, der ikke blev nøiagtigt undersøgt, kan under Forsøgene ikke have været under 3 \bar{H} pr. ind. H. K. pr. Time. Hvis dette Overslag er rigtigt, er det ikke ugunstigt for Maskinerne, skjøndt man nutildags har naaet gunstigere Resultater; men Farten, man opnaaede, og det lave Damptryk maa tages med i Betragtning.

Efter faa Maaneders Gang kom Maskinernes Svagheder frem, og en af de mest iøinefaldende Mangler var det store Slid i Høitrykscylindrene, foraarsaget ved, at

Forbindelsesstangens Træk udøvede et Tryk opefter paa det store Stempel, hvilket nødvendigviis kastede hele Vægten paa det lille Stempel og Stempelstyrestangen. Dette Sidste, der var af smaa Dimensioner, havde ikke tilstrækkelig Overflade til at udholde Trykket uden Overlast og blev hurtig slidt. Efter otte Maaneders Tjeneste, i hvilken et af Troppetransportskibene havde dampet 31,000 Qvartmile, blev det fundet nødvendigt at omskifte Stempelstængerne med Trunker (det Samme er blevet udført i større Maskiner, der ikke ere Høi- og Lavtryksmaskiner) og yderligere at udbore de smaa Cylindre $\frac{3}{4}$ Tomme, da de næsten vare $\frac{3}{8}$ Tomme udslidte.

Den forøgede Styling ved de tilføiede Trunker forringede betydeligt Slittagen; men der fandtes andre alvorlige Ulemper, og en saadan bestod i Vanskeligheden ved at eftersee Pakdaaserne paa de store Trunker, om hvis Tilstand det under Damp var en Umulighed at komme til nogen Erkjendelse. En anden Kilde til Uleilighed vare Cylindertroierne, som vare dannede af Smedejernsplader, fæstede paa Cylindrenes convexe Flader, og den ulige store Udvidelse af Smede- og Støbejernet forarsagede Utætheder, der ikke lode sig stoppe. Noget Dampspild fandt ogsaa Sted i Pakdaaserne.

Paa Grund af den mindre Fart og det mindre udførte Arbeide vare Cylindre og Pakdaaser ikke saa udslidte i »Pallas«; men i de to Troppetransportskibe fandt man det tilraadeligt efter faa Maaneders Prøve, istedenfor Høi- og Lavtrykscylindrene, at installere enkelte Cylindre af 96 Tommers Diameter, idet man omdannede Maskinerne til de saakaldt directevirkende med hvert Stempel paa en 12 Tommers Stang. Det er ikke alene i Flaaden, at denne Art Høi- og Lavtryksmaskiner har slaaet feil, thi i flere af vore transatlantiske Dampere har man maattet foretage lignende Forandringer.

Inden vi gaae videre, ville vi besvare Spørgsmaalet, om hvilken af Troppetransportskibenes Maskiner der gav

det bedste Resultat. Med Hensyn til Kulbesparelse havde Høi- og Lavtryksmaskinerne Fordelen; men Bekostningen i Reparation og Eftersyn efter hver Reise løb op til mere, end der sparedes i Brændsel. Paa lange Reiser blev der holdt en Gjennemsnitsfart af 10 Knob med et Kulforbrug af $2\frac{3}{4}$ \bar{H} pr. ind. H. K. pr. Time, hvorimod Kulforbruget for den almindelige Type under lignende Omstændigheder oversteg $3\frac{1}{2}$ \bar{H} . Man vil vel kunne sige, at det ikke var noget lavt Kulforbrug; men det maa ikke glemmes, at Sammenligningerne ere uretfærdige mellem Forsøg paa nogle faa Timer og Forsøg, der vare ugeviis.

Vi ville nu gaae over til «Constance's» Maskiner. Ligesom selve Skibet, saaledes hører ogsaa dets Maskiner til en forældet Type, hvorfor det ikke er nødvendigt at dvæle ved den, skjøndt der er flere interessante Enkelt-heder, det nok var værd at opholde sig ved. Maskinerne ere skraat liggende med sex Cylindre, to 60 Tommers Høi-tryk og fire 78 Tommers Lavtryk, tre paa hver Side af Krumtapaxlen; Høitrykscylindrene mellem de andre. Krumtapaxlen har tre Krumtappe; de to Endekrumtappe ligge i samme Retning og modsat den midterste. For at faae Maskinen rundt, virke de tilsvarende Stempelstænger under rette Vinkler paa hver Krumtap. Ved denne Installation bliver Trykket i Krumtappenderne lige stort i enhver Stilling, og Frictionen bevirker intet Krafttab, undtagen det, der skyldes Axlens Vægt, forudsat, at det af hver af Lavtryks-cylindrene udførte Arbeide er lig med det halve udførte Arbeide af hver Høitrykscylinder. Men under Dampprøven paa «den maalte Miil» var dette ikke Tilfældet, og det er tvivlsomt, om ikke Extrastemplernes Friction ophævede Fordelen af det ligeligt fordeelte Tryk paa Axlen; endvidere fordre de mange Cylindre stor Plads og en sammensat Gliderbevægelse; endelig ere Maskinerne meget kostbare. Under Fregattens første og sidste Udrustning kunde man ikke stole paa Maskinerne; thi de svigtede mere end eengang i kritiske Øieblikke, og det er ikke

for Meget at sige, at de ikke skulde være blevne brugte ret meget mere for at være blevne cassetede.

Det var »Heldet», der fulgte de første Høi- og Lavtryksmaskiner. Lad os nu see, hvorledes det gik Corvetmaskinerne, der arbeidede under et høiere Tryk ombord i følgende Skibe:

»Sirius» . . .	350 H. K.,	M ^{essrs} Maudslay & Field.
»Spartan» . . .	350 do.,	— Rennie & Sons.
»Briton» . . .	350 do.,	— do.
»Tenedos» . . .	350 do.,	— Randolph & Elder.
»Thetis» . . .	350 do.,	— Rennie & Sons.

Om »Sirius» er der ikke Meget at sige. Der er to 34 Tommers Høitryks- og to 75 Tommers Lavtryks cylindre; de to sidste forsynede med Damptrøier med overhededet Damp. De arbeidede tilfredsstillende ved Prøverne, idet de udviklede $6\frac{1}{2}$ Gange den nominelle Hestekraft, Skibet løb mere end beregnet. Kjedlerne arbeidede med 54 \bar{H} ; skjøndt Kulforbruget pr. ind. H. K. var mindre end i de tidligere nævnte Tilfælde, var det dog ikke saa lavt som i flere efterfølgende Tilfælde.

»Spartans» Maskiner ere ogsaa horizontale og af Dobbeltstempelstangs-Classen, men efter Allen's Høi- og Lavtryksprincip, og vi tøve ikke med at erklære, at de ere de sletteste blandt alle Flaadens Høi- og Lavtryksmaskiner. Cylindrene ligge uheldigt; det er vanskeligt at komme til de arbejdende Dele, og Kulforbruget er større end for mangen Maskine, der kun gaaer med 20 \bar{H} . Hver Maskine har en lang 64 Tommers Cylinder, deelt ved en Skillevæg i to ligestore Dele. Der er to Stempler af samme Diameter som Cylindren, forbundne ved en 55 Tommers Trunk, som vandrer igjennem en Pakdaase i Skillevæggen; Metalringe ere anvendte til Pakning. Høitryksdampen virker paa en $4\frac{1}{2}$ Tommer bred ringformet Flade, hvis Areal forholder sig til Stempelfladsen som 1 til 4, og dette er Forholdet mellem Rumfanget af Høi- og Lavtryksdampen i Cylindren. Af denne korte

Beskrivelse vil strax nogle store Mangler være iøinefaldende. Den samme Cylinder tjener under hvert Slag to forskjellige Øiemed; naar der er Samkvem mellem Cylindren og Condensatoren, afkøles den førstes convexe Overflade hurtigt, og, skjøndt dette modvirkes af Damptrøiernes overhedede Damp, maa det dog være skadeligt for Maskinens Kraftudvikling. Et andet betydeligt Tab opstaaer deraf, af Dampen slipper ud omkring Trunken, hvilket forøger Modtrykket og tydeligt gav sig tilkjende paa de Diagrammer, der toges under Prøverne. Der er iøvrigt intet Mærkeligt ved Maskinerne, med Undtagelse af, at der kun er een Overfladecondensator for begge Maskiner. De sex Kjedler ere cylindriske, 10 Fod i Diameter med to Ildsteder i hver.

Den beregnede Fart og ind. H. K. ere aldrig blevne opnaaede. Under en af de første Prøver, hvor der blev arbeidet med 70 \bar{H} , indicerede Maskinen fem Gange den nominelle H. K., og Farten var over 12 Knob; men, naar Trykket faldt til 60 \bar{H} , var den ind. H. K. kun 1256 med et Kulforbrug af $4\frac{3}{4}$ \bar{H} i Timen pr. ind. H. K. med 11 Knobs Fart. Man maa vel være berettiget til at spørge, om det store Krafttab kommer fra Kjedlerne eller Maskinerne. Diagrammerne vise et stort Modtryk, og at Dampen var meget »haartrukket«. Disse Omstændigheder ere tilstrækkelige til at forklare det store Krafttab, hvilket upaatvivlelig skyldes Utætheden omkring Trunken, indskrænkede Dampgange og maaskee Gliderbevægelsen. Paa hver Prøvetour tilstødte der forskellige Uheld; hvilken Slags Kul man saa brugte, var det umuligt at bringe den ind. H. K. op; hver ny Prøvetour faldt slettere og slettere ud, og man skulde troe, at Maskinerne vare gamle og udslidte.

Hidindtil have de af os beskrevne Regjeringsmaskiner havt flere end to Cylindre eller, som i det sidste Tilfælde, en dertil svarende Indretning, og vi komme nu til den simplere Form med kun een Høitryks- og een

Lavtrykscylinder, der staae ved Siden af hinanden. »Briton», »Tenedos» og »Thetis» have saadanne Maskiner; den sidstes Maskiner ere ikke prøvede.

Vi ville undersøge »Briton's» og »Tenedos'» Maskiner under eet, fordi de have Damptrøier og Overhedningsapparater, der kappes om Prisen, og fordi de staae hinanden nær i Kulforbrug under forskjellig Fart. »Briton's» Cylindre ere respective 57 og næsten 100 Tommer i Diameter; de have dobbelte Stempelstænger; det store Stempel har en halv Trunk til forøget Styring. Forholdet mellem Rumfangene er som 1 til 3, og begge have Trøier med overhedet Damp til Cylindre og Stempler. Trøien om Cylindren er ikke støbt sammen med denne, men af Smedejern. Naar Dampen slipper ud af den lille Cylinder, bliver den ophedet (ved Coopers Apparat), inden den naaer den store Cylinder. Apparatets ydre Form ligner et stort Rør; det er indeni paa langs deelt i adskillige Rum, af hvilke de inderste og yderste ere opfyldte af overhedet Damp og det mellemliggende af den fra Cylindren strømmende koldere Damp, hvis Temperatur bliver forøget ved Berøring med det ophedede Metal.

I »Tenedos» ere Cylindrene 57 og 90 Tommer i Diameter; Rumfanget forholder sig som 2 til 5. De have to Stempelstænger og en Styrestempelstang til hvert Stempel. Paa Vandringen fra den ene til den anden Cylinder gaaer Dampen ind i en stor Beholder, som ligger udenom den lille Cylinder, som derved kommer til at see lige saa stor ud som den store. Dampen bliver i denne Beholder ophedet af Cylinderdamptrøiens convexe Overflade. Den store Cylinder er saavel som begge Stempler ogsaa forsynet med Damptrøie.

Maskinerne ligne hinanden i flere Retninger; begge ere de forsynede med Dampafskæringsventil til en stor Expansionsgrad; Krumtappene staae under rette Vinkler; der er sex Kjelder, 10 Fod i Diameter med to Ildsteder

i hver; 60 \bar{H} Damptryk. Hede- og Ristoverflader ere omtrent ligestore.

Nogle Maskinkyndige antage, at de praktiske Resultater af Overhedningsapparater ikke berettiger til at anvende disse, og man har Exempler paa, at der har været Fordeel ved at have ophørt med Brugen af dem. Men ved at henvise til Prøvetoure med de omtalte Skibe finde vi det mindste Kulforbrug med fuld Fart for den Maskine, der er forsynet med Cowper's Apparat, medens med mindre Fart Fordelen er paa den anden Maskines Side:

Fart.	»Briton« pr. ind. H. K. i Timen.	»Tenedos« pr. ind. H. K. i Timen.
8 Knob.	1.6 \bar{H}	1.55 \bar{H}
10 —	1.55 -	1.35 -
fuld Fart: over 13 Knob	1.98 -	2.3 -

I begge Tilfælde var Veiret gunstigt. Som Grund, til at Forbruget steg saa hurtigt i »Tenedos«, anføres, at det blev næsten Stille, saa at det blev nødvendigt at bruge Blæserøret. Med 10 Knobs Fart var Kulforbruget mindst, hvilket viser, at den langsomste Forbrænding ikke gav det bedste Resultat, et Forhold, der ogsaa finder Anvendelse paa andre Maskiner, thi med smaa Fyr bliver der ført Varme bort igjennem Ildstederne. Med denne Fart udviklede Maskinen næsten det Halve af den største ind. H. K.; ved dette Kraftforhold staaer man for alle Maskiner meget nær den høieste Grad af Oekonomi, der lader sig opnaae.

Der staaer nu kun tilbage at omtale Kanonbaadsmaskinerne. De ere syv i Tallet à 60 H. K., byggede af J. Watt & Co.; kun to ere opstillede, nemlig ombord i »Foam« og »Coquette«.

De ere konstruerede efter et lignende Princip som »Tenedos'« Maskine, med 31 Tommers Høitryks- og 48 Tommers Lavtryks cylindre. Cylindrene ere i een Støbning. Stemplerne styres ved Stempelstang igjennem Dækket, men blive ikke overhedede. De to cylindriske Kjædler

ere 6.5 Fod i Diameter med to Ildsteder i hver; 60 \overline{H} Tryk.

Saavidt vi vide, ere disse Maskiner ikke prøvede officielt; men paa Grund af deres store Kjelder vil der ikke mangle Stort i, at man opnaaer 400 ind. H. K. med et omtrentligt Kulforbrug af 2 \overline{H} pr. ind. H. K., hvilket vil være en betydelig Fordeel overfor de gamle Kanonbaadsmaskiner af samme nom. Hestekraft. Der kan ikke gives noget bedre Beviis for det Absurde i den gængse Benævnelse efter nom. H. K.

Høi- og Lavtryksmaskinen passer fortrinlig for denne Art Skibe, der isærdeleshed bruges paa Stationer, hvor man skal holde Søen, og hvor selv middelmaadige Kul ofte ere uforskammet dyre. De øvrige Stationskibe dampe i Reglen ikke tilstrækkeligt til en udtømmende Prøve af de forskjellige Constructioner. Imidlertid er der Skibe, der hyppigt have Damp tjeneste, og for hvilke Typen egner sig ypperligt, men som oftest ere saadanne Skibe forsynede med de mest forældede Maskiner, der mangle Kraft og brænde mange Kul. De talrige Fordele, man kan høste gennem en skjøn som Anvendelse af Høi- og Lavtryksmaskinerne, gjøre det lidet glædeligt at see, efter hvilken ringe Maalestok vore Krigsskibe ere forsynede med dem, medens Handelsmarinen bruger dem i saa stor en Udstrækning.

Et Bidrag til Belysning af de danske Stats-Skibsafgifters Beskaffenhed.

Ved A. Schneider.

Det i sidstafvigte Rigsdagssamling af Regjeringen forelagte Forslag til Lov om Skibsafgiften gik som bekjendt ud paa, at Afgiften for Skibe i indenrigsk Fart heelt skulde bortfalde (den er nu 4 Sk. pr. Ton af det indladede eller udlossede Gods), medens den for Skibe i udenrigsk Fart skulde nedsættes med en Trediedeel af dens nuværende Størrelse, altsaa fra 24 til 16 Sk. pr. Ton, ligeledes af det indladede eller udlossede Gods.

Landstinget, som først fik Forslaget til Behandling, satte imod dets Udvalgs eenstemmige Raad Afgiften op til den nugjældende og gik kun ind paa Afskaffelsen for den indenrigske Farts Vedkommende.

Folkethinget derimod besluttede med stor Majoritet, at Skibsafgiften heelt skulde ophæves, dog, for den udenrigske Fart, først fra den 1ste April 1873.

Ved eneste Gjenbehandling i Landstinget havde Udvalget anbefalet det tilbagesendte Forslags uforandrede Vedtagelse; men Sagen kom slet ikke for paa Grund af, at Skibsafgiften paa en uheldbringende Maade var bleven sammenkjædet med Brændeviinsafgifts-Lovforslaget, der, som det vil erindres, efter at det lykkeligt var sluppet gennem Folkethinget, blev fældet i Landstinget, og det

maa være tilladt at tvivle om, at dette Thing vilde være gaaet ind paa Folkethingets Opfattelse, skjøndt denne var tiltraadt af Regjeringen, eftersom der var stillet Ændringsforslag om at føre Lovforslaget tilbage til den Skikkelse, hvori det, som forannævnt, tidligere var blevet vedtaget.

Da Skibsafgiftsspørgsmaalet vistnok ikke vil faae Lov til at døe hen, men ventelig vil komme for igjen i den forestaaende Samling, synes en nogenlunde udførlig Fremstilling af dets Historie og Beskaffenhed, tildeels efter hvad der er fremkommet under dets Behandling i Rigsdagen, at maatte være hensigtssvarende.

Allerede meget tidligt bleve Skibene eller Skibsfarten her i Landet, som næsten overalt andensteds, paa Grund af den Lethed og Sikkerhed, hvormed denne Virksomhed kunde rammes, belastede med forskjellige Afgifter til Staten.

Først ved Forordningen af 15de September 1586 bleve Skibsafgifterne (Roerstolden) ansatte lige for hele Riget, og fra 1683 bleve de satte i Forbindelse med Toldforordningerne (Toldrullen), et Forhold, der med enkelte Afgivelser har holdt sig til vore Tider.

Afgifterne opkrævedes stedse, dog under forskjellige Benævnelser og med forskjellige Beløb, efter Skibenes Drægtighed, saaledes som denne angaves i Skibenes Maalebrev.

Ved Toldforordningen af 1ste Februar 1797 blev saaledes Skibsafgiften (Lastepongene) ansatte til 8 Sk. pr. Com. Læst efter Maalebrevet i indenrigsk Fart, til 22 Sk. i udenrigsk-europæisk Fart og til 48 Sk. i udenrigsk-transatlantisk Fart.

Skibsclareringssportlerne vare da 2 à 3 Sk. pr. Læst efter Maalebrevet, saavel for Ind- som for Udgaaende.

Ved Forordningen af 10de Novbr. 1802 indførtes tillige en ny Afgift, nemlig af Skibsfragterne med fra 32 til 80 Sk. pr. Com.-Læst.

Under 24de Novbr. 1802 indførtes endvidere en almindelig Fyrafgift af Skibsfarten, med 8 Sk. pr. Com. Læst. for ballastede Skibe i europæisk Fart og 16 Sk. for ladede Skibe, samt med 18 Sk. for Skibe i transatlantisk Fart.

Ved Forordningen af 10de August 1821 indførtes atter en Forhøielse og tillige en Principforandring, idet Afgifterne ikke længer udelukkende bleve opkrævede af Skibets Drægtighed efter Maalebrevet, men derimod som oftest efter, hvad Skibet havde losset eller ladet i Læster, som ansattes efter et Bestuvnings-Reglement.

Afgiften blev derefter i indenrigsk Fart 10 à 20 Sk. pr. Bestuvnings-Læst, i udenrigsk-europæisk Fart 74 Sk. og i transatlantisk Fart 1 Rdl. 64 Sk.

Ved Forordningen af 1ste Mai 1838 bleve Skibsafgifterne, der deelt i Lastepenge, Fyrpenge og Skibsclareringssportler, beregnede deels efter Bestuvningen, deels efter den i Maalebrevet anførte Drægtighed, Alt efter temmelig udviklede Regler, som det dog her vil blive for vidtløftigt at gaae nærmere ind paa; kun maa bemærkes, at Principerne herfor vistnok vare fuldkommen correcte, idet der ved den Maade, hvorpaa Fyrpengene og Skibsclareringssportlerne opkrævedes, var taget Hensyn deels til den Nytte, Skibet antoges at have af de ved Fyr- og Vagervæsenet trufne Foranstaltninger i Skibsfartens og Handelens Interesse, deels til den med Clareringen forbundne Udgift for Staten, ligesom der ved Opkrævelsen af Lastepengene, der omtrent udgjorde de $\frac{4}{5}$ af Skibsafgifternes samlede Beløb, var taget Hensyn til Reisens Længde, saa at denne Afgift fremtraadte som en Skat paa den fortjente Fragt, forsaavidt Skibets Reise paabegyndtes eller fuldendtes her i Landet. For den indenrigske Fart blev Afgiften ialt 14 Sk. pr. Com. Læst. I udenrigsk Fart derimod fra 88 Sk. indtil 1 Rdl. 88 Sk. pr. Læst.

Ved Lov af 4de Juli 1863 blev endelig den nu-

gjældende Skibsafgift indført, nemlig med 8 Sk. pr. Bestuvnings-Læst i indenrigsk Fart og 48 Sk. i udenrigsk Fart.

Ved denne Lov bortfaldt ethvert af de ovennævnte Hensyn, hvilket visselig forsaavidt var uheldigt, som Skibsrhederiforretningen derved rammes ulige. Saaledes kom herefter et Skib f. Ex. fra Norge med Tømmer eller fra England med Kul til at betale samme Afgift pr. Læst som et Skib fra en meget længere Reise med en mangedobbelt Fragt og værdifuldere Ladning.

Som Bevæggrund til Sammendragningen af Laste- penge, Fyrpenge og Skibsclareringssportler til en enkelt Afgift, ligestor under alle Forhold og opkrævet saagodt- som udelukkende i Forhold til Ladningsmængden, sees at være anført, at dette vilde simplificere Oppebørslen, idet de Betalende lettere ville kunne beregne, hvad de have at svare til Toldvæsenet, og Oppebørselsembeds- mændene, hvad de have at opkræve. En yderligere Simplification forventedes tillige opnaaet ved, at det fast- sattes, at Afgiften alene skulde udredes af det Gods, som losses eller indlades her i Landet.

Af det Følgende vil dog formeentlig sees, at Simpli- ficationen, der er iøinefaldende nok paa Papiret, i Praxis har viist sig at være noget tvivlsom, ligesom ogsaa der- ved de tidligere Retfærdighedshensyn til Reisens Længde o. s. v. gik tabt.

For Oversigtens Skyld hidsættes nedenfor i tabel- larisk Form de ovenanførte Afgiftsstørrelser, dog kun for den udenrigske Fart, omsatte som svarende til det nu- gjældende Skibsmaal »Register Tons-Tallet».

	1797	1821	1838	1863	Efter Regje- rings-Forslaget i 1871
Stats-Skibs-Afgiften pr. Register-Ton	12 à 25 β	37 à 80 β	44 à 92 β	24 β	16 β

Skjøndt der i 1863 fandt en betydelig Nedsættelse Sted, har dog Skibsafgiften, paa Grund af Skibsfartens Udvikling, været i stadig Stigen; saaledes udgjorde den i Trediverne endogsaa for hele Monarchiet gjennemsnitlig kun 238,000 Rdl., medens den for det sidste Femaar gjennemsnitlig har været 284,000 Rdl., hvoraf 25,700 Rdl. falde paa den indenrigske Skibsfart.

I den udenrigske Fart have fremmede Skibe heraf betalt 140,000 Rdl., de danske Skibe 118,000 Rdl.

Ved Regjerings-Forslaget i 1871 antoges Skibsafgiften at ville blive nedbragt til henved 200,000 Rdl.

Da det fra alle Sider er blevet erkjendt, at Skibsafgiften for den indenrigske Farts Vedkommende paa Grund af de hyppige Reiser og smaa Fragter er for byrdefuld og, paa Grund af at ingen lignende Afgift hviler paa Landfærdslen — hvorfor der ved Jernbaner o. s. v. er gjort langt større Opoffrelser — er for uretfærdig, ligesom Arbeidet ved Optræelsen for de Tusinder af Clareringer er for uforholdsmæssigt til det ovennævnte forholdsviis ringe Beløb, som der indkommer, vil denne Afgift vel kunne ansees for dødsdømt, hvorfor vi her alene skulle beskæftige os med den udenrigske Skibsafgift.

For dennes deelwise eller endelige Afskaffelse har der tidligt hævet sig vægtige Stemmer. Saaledes blev i Fyrretyverne i den roeskildske Stændersamling med stor Majoritet vedtaget et Forslag, som gik ud paa, at, naar Toldindtægterne i Tiden maatte give Overskud, dette da først og fremmest maatte anvendes til at nedsætte og tilsidst aldeles ophæve Lastepengene. I samme Retning har Handelsstandens Repræsentation, Grosserer - Societets Comiteen hersteds, udtalt sig i Aaret 1858, og endelig have saagodtsom alle særlig Sagkyndige saavel i Rigsraadet 1862 som i Rigsdagen 1871 indtrængende hævdet Ønskeligheden af denne Skats Ophævelse.

Af de Grunde, som der saaledes til forskjellig Tid ere blevne fremførte, skulle vi særlig fremhæve:

I.

At Skibsafgiften her i Landet i Forhold til de tilsvarende Afgifter i Nabostaterne er for høj.

Til Oplysning herom bidsættes i tabellarisk Form de for hvert Land især nugældende Afgifter, omsatte til dansk Skibsmaal og Mønt.

	Dan- mark	Norge	Sver- rig	Preus- sen	Rus- land	Stor- britan- nien	Frank- rig	Hol- land
Stats-Skibs- afgifter for hver Register-Ton	24 β	c. 24 β	c. 23 β	c. 11½ β	c. 3½ β	4 à 16 β	17 à 34 β	5 à 12 β

Af de ovenstaaende Data fremgaaer ganske vist, at Danmark, hvad Stats-Skibsafgifterne angaaer, hører til de høist beskattede Lande; men man kan dog ikke heraf umiddelbart slutte, at Skibene i vore Havne i Virkeligheden, naar samtlige Afgifter, hvormed Skibene belastes, tages i Betragtning, maae betale høiere Afgifter end i fremmede Havne, deels fordi Principerne, hvorefter Beskatningen foregaaer, ere saa høist forskjellige i de forskjellige Stater, deels fordi der overalt findes mangfoldige andre Afgifter, deels communale, deels private, som bevirke heelt andre Forhold. I Udlandet betragtes dog almindeligt de danske Havne, navnlig Kjøbenhavn, som hørende til de dyreste Havne i Norden.

Herefter kunde der vel synes at foreligge tilstrækkelig Anledning til at nedsætte, men ikke til heelt at afskaffe Skibsafgiften. Herfor er der dog anført andre særdeles gyldige Grunde, blandt Andet det gunstige Indtryk, som det i Udlandet vilde gjøre, om Danmark gik forud med en saadan Foranstaltning, som maa antages i

en ikke uvæsentlig Grad at ville støtte vort lille Riges Bestaaen som en selvstændig Stat.

II.

At, da Danmarks Handelsflaade i Forhold til Nabo-staternes er i Tilbagegang, bør intet Middel forsømmes, hvorved dens Ophjælpen og Fremgang kan sikkert.

Til Oplysning herom bemærkes, at, medens Kongerigets Handelsflaade i 1868 bestod af 2,770 Skibe af over 4 Tons Drægtighed med 174,348 Reg. Tons, hvoraf 80 Dampskibe med 9,647 Reg. Tons, tæller den nu 2,746 Skibe med 189,078 Reg. Tons, hvoraf 91 Dampskibe med 15,634 Reg. Tons.

Der har saaledes i det sidste Femaar fundet en Formindskelse Sted af 24 Skibe, men derimod en Forøgelse af Totaldrægtigheden med c. 8 pCt. Forøgelsen hidrører navnlig fra Dampskibene, idet disses Drægtighed i det nævnte Tidsrum er bleven forøget med c. 60 pCt.; deres Gjennemsnitsstørrelse er tiltaget fra 121 til 171 Tons (c: med over 40 pCt.), medens Seilskibenes Gjennemsnitsstørrelse kun er voxet fra 61 til 65 Tons (c: med c. 6 pCt.), dog staaer Dampskibsflaaden endnu noget tilbage for Nabostaternes; medens saaledes denne her i Landet i Antal kun udgjør c. 3 pCt. af samtlige Skibes Totalantal og i Drægtighed c. 8 pCt. af Totaldrægtigheden, ere efter de nyeste officielle Opgivelser de tilsvarende Forhold i Storbritannien 10 og 17 pCt., i Sverrig 12 og 9 pCt. og i det tyske Rige 3½ og 10 pCt. Der synes saaledes ikke at være Grund til at nære Frygt for, at Udviklingen her i saa Henseende har taget et for stort Opsving. Iøvrigt vil dette Forhold blive endeel forandret til næste Aar, naar de for Tiden for dansk Regning under Bygning værende Dampskibe ere satte i Fart, nemlig 5 i Kjøbenhavn, 4 i Kiel og 6 i England, hvorved Dampskibsflaadens Drægtighed vil blive forøget med c. 10,000 Tons.

Først ved Sammenligning med den forholdsvis Udvikling af Nabostaternes Handelsflaader viser det Betænkelige sig ved vore Forhold, idet Forøgelsen saagodt-som overalt andensteds har været fra 10 til 30 pCt. Tilbagegangen viser sig navnlig i den hyppigst forekommende Classe Smaafartøier, nemlig Jagterne, idet den aarlige Tilbagegang her har været 16 Jagter med 550 Tons. Da der d. 1ste April 1870 fandtes registreret 845 Jagter, skulde heraf følge, at denne Slags Fartøier om c. 50 Aar vilde have ophørt at existere; om end dette Tilfælde neppe kan antages at ville indtræffe, da et mindre Antal Jagter i visse Farter vistnok stedse ville kunne finde tilstrækkelig lønnende Beskæftigelse, vil dog sikkert Tilbagegangen skee endnu hurtigere i de nærmest paafølgende Aar, saaledes at denne Næringsvei, som har tilbudt en stor Deel af Søbefolkningen en, om end tarvelig, saa dog selvstændig og for Staten i flere Henseender nyttig Virksomhed, vil staae Fare for at knuses. Ved at udvide Fritagelsen for al Skibsfartsafgift fra den nuværende Grændse, der er 4 Tons, til Fartøier af og under 20 Reg. Tons, der er den ved Registrerings-Loven af 13de Marts 1867 og Declarationen af 22de Septbr. 1871 fastsatte Grændse for mindre Fartøier, vilde man utvivlsomt i en ikke uvæsentlig Grad bidrage til Opretholdelsen af den mindre Skibsfart. Til Sammenligning kan anføres, at i Sverrig alle Fartøier af under 30 Reg. Tons ere fritagne for alle Stats-Skibsafgifter, i Norge de, som ere under 15 Tons, medens i Preussen Fartøier under 60 Tons kun betale halv Afgift.

Til Exempel paa, hvormeget denne Afgift trykker den mindre Skibsfart, blev der i Rigsdagen anført, at et Skib paa 38 Tons, der 1862 kostede c. 10,150 Rdl., og i 1 Aar og 19 Dage var i uafbrudt Fart paa England og Belgien, betalte i denne Tid 557 Rdl. 2 Mk. i Skibsafgift, altsaa c. $5\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien.

Som et yderligere Exempel paa en vis Tilbagegang

kan herunder anføres, at ifølge statistisk Tabelværk levede der af Søen i Aaret 1860 af hvert tusinde Mennesker i Danmark 27,73, men i Aaret 1870 kun 26,26, altsaa i 10 Aar en Forringelse af 1,47.

De i efterfølgende Tabel anførte Tal, der ere udledte af de seneste Folketællinger og de nyeste statistiske Opgivelser af Handelsflaadernes Størrelse, vise, hvor mange Tons Skibsrum der i de vigtigste Søstater findes for hvert hundrede Mennesker.

Erkjendes det, at denne Maalestok giver et nogenlunde paalideligt Billede af Søfarts-Virksomheden i de forskjellige Stater, vil det vistnok tillige blive indrømmet, at Danmark, i Forhold til sin heldige Beliggenhed og sine rige maritime Hjælpekilder, i denne Henseende indtager en vel beskeden Plads i Rangfølgen.

1872	Norge	Grækenland	Storbritann. (uden Colonier)	Holland	De forenede nordamerik. Stater	Danmark (Kongeriget)	Sverrig	Nord- tydskland	Italien	Frankrig
Antal Tons Skibsrum pr. 100 Mennesker	53,8	22,5	17,7	13,6	11,1	10,6	7,0	5,1	3,8	3,0

III.

At Skibsafgifterne i Virkeligheden kun tildeels komme til at hvile paa Skibene, idet alle Omkostninger, som Skibene have her i Landet, nøie komme i Beregning i Udlandet ved Fragternes Ansættelse og falde saaledes Varerne til Last, hvorved disse fordyres for Forbrugerne i et større Forhold ved Skibsafgiften. Skjøndt Udførselstolden siges at være hævet, bestaaer den dog factisk, idet der betaales en vis, vel ikke stor Afgift, f. Ex. af hver Tønde Korn, der udskibes, saalænge Skibsafgiften bestaaer, og som falder tilbage paa Producenten ved at trykke Priserne paa dennes Varer. Da Afgiften beregnes

efter Varernes Mængde uden alt Hensyn til deres Værdi eller Beskaffenhed, kommer den fornemmelig til at hvile paa de simple Fornødenhedsgjenstande, medens de kostbareste Luxusgjenstande kun i en aldeles forsvindende Grad fordyres derved.

IV.

At der begaaes en Uret mod den directe Handel, idet Staten ved at bidrage til Jernbanerne og paa alle Maader lette Trafiken ad denne Vei, samtidig med at der kræves en Indtægt for Statskassen af Skibe, paa en kunstig Maade begunstiger den indirecte Handel over Hamborg, saaledes navnlig ved den jyske Længdebane. Medens til Exempel Silke, der sendes ad denne Vei, Intet betaler, komme Muursteen, der sendes med Skib fra Flensborg til Aarhus, til at betale en Afgift efter det Rumfang, de indtage.

V.

At det samme vigtige Fremskridt, som er skeet ved at hæve Bomafgiften paa Landeveien, ogsaa bør gjøres ved at bortskaffe de Afgifter, som have været knyttede til de Foranstaltninger, Staten har foretaget for at betegne og belyse Havets Landeveie, hvilket føleligt vil lette de trykkende Nærings- og Formueforhold, hvorunder navnlig Smaaskipperne, der fare med Jagter paa Nabolandene, leve.

VI.

At den Maade, hvorpaa Afgiften opkræves, nemlig af Varerne eller af det med Gods bestuvede Rum, dels giver Anledning til urigtige Resultater, dels foraarsager Toldvæsenet og Revisionen et altfor betydeligt Arbeide.

Hertil skal bemærkes, at ved første Øiekast synes det vel særdeles retfærdigt at opkræve Afgiften efter den virkelige Ladningsmængde, som Skibet har havt inde paa

den paagjældende Reise, altsaa efter Bestuvningen; men dette Princip taaler dog ikke en nærmere kritisk Prøve.

1) Skibe, hvis Rum for Størstedelen ere bestemte for Passagerer, og som kun føre en ringe Ladning i Forhold til deres Størrelse, blive nemlig derved beskattede høist ulige, saavel indbyrdes som ligeoverfor Skibe, der særligt ere byggede til at føre store Ladninger. For et Passageerskib vil det saaledes ofte findes, at dets Lastrum kun udgjør $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{4}$ Deel af Skibets virkelige Størrelse. Antages til Exempel, at et saadant Dampskib paa 160 Reg. Tons har et Lastrum paa 40 Tons, vil det i de allerfleste Tilfælde kun komme til at betale Afgift af dette Tonstal, hvilket dog maa siges at være en stor Uretfærdighed ligeoverfor Fragtdampskibene og navnlig Seilskibene, idet der da intet Hensyn tages til, at Skibet i Rummene udenfor Lastrummet fører den Fragt, der, navnlig fordi den losses og lader sig selv, er den allerfordeelagtigste, nemlig Passagerer.

2) Ladningsmængderne ere som vel bekjendt ikke svarende til Værdierne. Da Afgiften opkræves i Forhold til den lossede eller inladede Varemængde, følger heraf t. Ex., at Afgiften bliver den samme for en Ton Guld som for en Ton Salt. Theoretisk betragtet burde Afgiften være i Forhold til Fragtfortjenesten; men en Taxt, der er fastsat med en vis Sum pr. Ton i Vægt eller Maal, kan ikke tilveiebringe nogen retfærdig Fordeling. Fragtbeløbene staae ingentunde i et bestemt Forhold til hinanden for de forskjellige Slags Varer, og de afvige indbyrdes i Forhold til Tilbudet. Hvad Afstanden angaaer, saa kan Concurrencen bringe Fragterne til at dale uden nogetsomhelst Forhold til Reisernes Længde. Dersom det virkelig betalte Fragtbeløb blev benyttet som Norm for Beskatningen, uden Hensyn til Driftsomkostningerne, vilde Afgiften komme til at staae i Misforhold til Nettofortjenesten.

3) At Opkrævelsesmaaden foraarsager en for lang-

varig Expedition og et stort Spild af Toldembedsmændenes Tid og Kræfter, som kunde og burde anvendes paa en langt bedre Maade, er erkjendt af alle Sagkyndige.

For at opgjøre de vidtløftige Bestuvningsberegninger, nødes Toldopsynet til at sidde indelukket i Contoirerne, istedenfor at være paafærde ved de langt vigtigere Forretninger i det Frie.

Allerede Benævnelsen »Skibsafgift» er forvirrende. Da denne Afgift ikke opkræves efter Skibets Størrelse, udtrykt ved Drægtigheden efter Maalebrevet, men derimod efter den toldpligtige Varemængde, burde den snarere kaldes »Bestuvnings-Afgift af toldpligtige Varer» eller kortere »Skibsfartsafgift», hvorved det vilde blive betegnet, at Afgiften ikke hviler paa Skibet som saadant, men kun paa dets Fart. Dette forunderlige blandede Forhold gjør, at der snart er Tale om Skib og snart om Varer; saaledes fritages for Skibsafgift blandt Skibe følgende: Regjeringsfartøier, Baade af og under 4 Tons, strandede Skibe, Skibe, der indkomme formedelst Modvind, Isgang, Søskade eller andet Ulykkestilfælde, for at bevare Ladningen eller for at søge Vinterhavn, — blandt Varer fritages følgende: Postgods, Reisevogne og Reise-gods, Varer, der skulle føres umiddelbart gennem Landet, Varer, som bestuve mindre end 1 Ton, Transitgods for Udgaående og fortoldet Tømmer, Skibs-Proviant, Steenkul til Brug paa Reisen, Redskaber til Fiskefangst, og endelig er al Dækslast i saagodtsom alle Tilfælde fritaget, en høist mærkelig Undtagelse, der vel kan forklares, men ikke forsvares.

Alle disse Undtagelser og Fritagelser medføre selvfølgelig store praktiske Besværligheder ved Regnskabsføringen og have nødvendiggjort en stor Mængde forklarende administrative Bestemmelser. Hovedmanglen stammer dog fra selve Bestuvnings-Reglementet (det nu-gjældende er af 29de Decbr. 1838).

Heri ere som bekjendt de vigtigste Varesorter i

alphabetisk Orden blevne ansatte til Commercelæster efter deres Vægt eller Maal. Reglementet omfatter henved 400 forskjellige Vareansættelser, hvoraf hver er deelt i 3 à 4 Underafdelinger, saaledes at der ialt bliver omtrent 1200 Sætsler at vælge imellem og fare vild i; men desuagtet er Antallet i Forhold til Nutidens Varesorter ikke tilstrækkeligt. Det vil let sees, hvilket overordentlig vidtløftigt Arbejde denne Ansættelsesmaade medfører for store Skibe med Stykgodsladninger, mange Ark fyldes med Beregninger herover og give senere Anledning til vidtløftige Brevvexlinger mellem Revisionen og Toldvæsenet angaaende Udsættelserne over de uundgaaelige Feilregninger, der dog som oftest kun dreie sig om Skillingen.

Reglementet er hovedsagelig dannet ved Sammenstillinger af, hvad fuldt ladede eller fuldt lastede Skibe i Virkeligheden have havt inde af de forskjellige Varesorter i Forhold til Skibenes Commercelæstetrægtigheder efter Maalebrevene. Reglementet angiver saaledes egentlig kun, hvad et Skib antages at kunne bære eller rumme af een og samme Slags Vare, men Ansættelserne kunne desuagtet kun gjøres reent tilnærmelsesviis paa Grund af Skibenes høist forskjellige Bæreevne og Ladedygtighed i Forhold til Bygningsmaaden og Materialet. Saaledes regnes et Jernskib at kunne bære henved 10 pCt. mere end et Træskib af samme Størrelse, et gammelt Træskib regnes, paa Grund af at Tømrene efterhaanden ere blevne vandtrukne, at bære c. 10 pCt. mindre end et nyt Træskib. Endvidere har Reisen og den deraf følgende større eller mindre Forsyning med Proviant, Vand, Inventarier o. s. v. en ikke ringe Indflydelse paa Bæreevnen, saaledes at man maa gjøre Regning paa, at et Skib af den Grund paa transatlantiske Reiser vil bære c. 10 pCt. mindre Vægtladning end t. Ex. paa en Englandsreise; endelig afhænger det og-

saa af Aarstiden, hvorvidt man tør laste et Skib meer eller mindre haardt.

Med Hensyn til Ladedygtigheden hidrøre Afgivelserne navnlig fra Skibets Indretning og Form, om det har Kahyt og Folkerum over eller under Dækket, om det er bygget til Hurtigseilads eller til Trællast eller Kulfart o. s. v. Den samme Ladnings Beskaffenhed og Form har ogsaa en væsentlig Indflydelse, saaledes kan der af fuldkantede Bræder indtages 52 Kub. Fod pr. Ton, af Tømmer 42 Kub. Fod, men af vankantede Bræder kun 38 Kub. Fod. Alene for denne Varesort burde man saaledes egentlig have 3 forskjellige Bestuvnings-Ansættelser. Ved Stykgodsladningers Udmaaling i større Skibe vil ligeledes for den samme Slags Ladning betydelig Forskjel kunne spores ved en stivere eller slappere Udmaaling i Tønden af t. Ex. Kul, Korn eller Salt, navnlig naar t. Ex. Korn er maalt løst i Tønden, men sammentraadt og sammenstuvet i Skibet.

Medens saaledes Bestuvningsansættelserne selv for eensartede Ladninger ere alt andet end nøiagtige, blive deres Mangler, da Reglementet ogsaa anvendes paa ueensartede Ladninger — let og tungt Gods imellem hinanden — først herved ret iøinefaldende, hvilket formeentlig bedst kan oplyses ved et Exempel. Et Skib paa 100 Reg. Tons under Dækket kan efter et Middelforhold uden at overlastes bære c. 300,000 Pd. (c: 3000 Pd. pr. Ton) og har et til Bestuvning anvendeligt Rum af c. 7000 Kub. Fod (c: 70 Kub. Fod pr. Ton). Indtages i dette Skib t. Ex. fuld Ladning af Jern, altsaa 300,000 Pd. (svarende til c. 667 Kub. Fod) vil der, da 1 Kub. Fod Jern veier c. 450 Pd., skjøndt Skibet er fuldlastet, dog endnu være tilbage et til Ladning anvendeligt frit Rum af c. 6333 Kub. Fod, eller med andre Ord, ikkun c. $\frac{1}{11}$ af Rummet under Dækket vil kunne fyldes med Jern. Paa Grund af Skibets uregelmæssige Form og af at Jernet ikke indlades i en compact Masse, optager det dog i

Virkeligheden et større Rum, der kan anslaaes til c. 850 Kub. Fod; det ledige Rum bliver følgelig kun c. 6150 Kub. Fod, Skibet kan ikke med Sikkerhed bære mere, der maa derfor, hvis Forholdene maatte gjøre det mere fordeelagtigt at afbenytte det tiloversblevne tomme Rum til f. Ex. Kork, fjernes ligesaameget i Vægt af det indtagne Jern, som der skal indtages i Vægt af den sidstnævnte lette Vare. Da 1 Kub. Fod Kork veier c. 15 Pd., er det klart, at der for hver Kubikfod Jern, som borttages, kan indtages c. 30 Kub. Fod Kork. For at faae dette Skib fuldt ladet til op under Dækket med Jern og Kork, maa man altsaa i det Hele fjerne c. 175 Kub. Fod Jern, og hele det tiloversblevne tomme Last-rum (c. 6325 Kub. Fod) vil da kunne udfyldes med Kork. Paa Grund af Korkladningens og Skibets uregelmæssige Form, kan imidlertid dette Rum i Virkeligheden kun optage c. 4600 Kub. Fod Kork (c. 69,000 Pd.). Ladningen vil altsaa paa denne Maade komme til at bestaa af c. 492 Kub. Fod Jern eller c. 222,000 Pd. og 4,600 Kub. Fod Kork eller c. 69,000 Pd., og Skibet kan saaledes betragtes som baade fuldt lastet og fuldt ladet.

Ifølge det nugældende Bestuvningsreglement skal 1 Ton regnes lig 550 Pd. Kork, samt lig 2,600 Pd. Jern. Naar Bestuvningen af det foranførte Skibs indehavende Ladning af Kork og Jern beregnes herefter, viser det sig, at det har havt inde c. 85 Tons Jern og c. 125 Tons Kork, ialt skulde altsaa Skibsafgiften i dette Tilfælde beregnes af 210 Tons Bestuvning, medens Skibets Størrelse efter Skibsmaalet i Virkeligheden som forannævnt kun er 100 Reg. Tons. I dette Tilfælde vil altsaa Skibet, hvis det t. Ex. kun indkommer med halv Ladning Jern og Kork, indladet i samme Forhold, komme til at betale for fuld Ladning; men, da Sligt bliver uforklarligt for Enhver, der ikke er særlig Sagkyndig, kastes Skylden over paa Bestuvningsreglementet og Toldvæsenets Beregninger, medens Aarsagen hertil i Virkeligheden

hovedsagelig burde søges i den Omstændighed, at man har stillet sig en uløselig Opgave, hvilket naturligviis har været det Afgjørende imod, at nogen større Søstat (Norge dog undtagen) har villet indlade sig paa en saa upraktisk Løsning af Skibsafgiftsspørgsmaalet. Om end det ovennævnte urimelige Resultat tildeels skyldes de mindre nøiagtige Ansættelser efter det nugældende Bestuvningsreglement (1 Ton Skibsmaal bør ansees svarende til 3000 Pd. Jern og 750 Pd. Kork, hvorefter Bestuvningen kun vilde naae op til c. 166 Tons) vil i lignende Tilfælde, hvor Varer af høist forskjellig specifik Vægt indlades i det samme Skib, ethvert Bestuvningsreglement give ubrugelige og urimelige Resultater, hvilket synes at maatte være tilstrækkeligt til at forkaste en saadan Norm for Skibsbeskatningen.

Det Indviklede og Besværlige ved Skibsafgifternes Beregning efter Bestuvningen har da ogsaa medført, at man i Praxis har været nødsaget til at indskrænke Brugen af Bestuvningsreglementet i høi Grad, saaledes bliver det aldeles ikke benyttet i den indenrigske Fart, idet det her overlades til en eller anden Toldofficiants meer eller mindre godmodige Skjøn at bestemme, hvormange Læster det lossede eller ladede Gods bestøver; i Kjøbenhavn benyttes det endog kun tildeels i den udenrigske Fart for Indgaaende; men Stykgodsladninger med Dampskibe blive ogsaa i dette Tilfælde ofte ansatte efter bedste Skjønnende, hvilket imidlertid, om det end ikke kan antages at skee, kan give Anledning til Misligheder, som ikke kunne opdages af nogensomhelst Control. Der foreligger saaledes her et af de høist uheldige Tilfælde, hvori en Skatte-Lov foreskriver en aldeles bestemt Fremgangsmaade, som dog factisk i mange Tilfælde er umulig at bringe i Anvendelse.

Til Ære for Skaberne af dette Beskatningssystem maa dog anføres, at Forholdene, da det indførtes, vare saaledes, at der kunde gives ganske anderledes gyldige

Grunde derfor end nu. Saaledes fandtes der dengang ingen Dampskibe, ligesom Reglen var, at Seilskibene indkom med eensartede Ladninger; man kunde derfor give sig god Tid med Expeditionen, som af sidstnævnte Grund heller ingen Vanskelighed frembød. Dengang havde man ogsaa et unøiagtigt Skibsmaalingsystem, hvis Resultater man vel kunde have Betænkelighed ved at benytte som Norm for Beskatningen, der var meget høi, nemlig Lastpenge 64 Sk. à 1 Rdl. 64 Sk., i Fyrafgift 16 Sk. og i Skibsclareringssportler 8 Sk., ialt mellem 1 og 2 Rdl. pr. Commercelæst, dog saaledes at de to sidstnævnte Afgifter ikkun i enkelte Tilfælde beregnedes efter Bestuvningen, men derimod som oftest efter Commercelæstetrægtighederne efter Skibenes Maalebrev.

Men nu, efterat Dampskibene have bevirket en total Omvæltning af alle ældre Forhold, efterat der ved Loven af 13de Marts 1867 er tilveiebragt det nøiagtigste af alle Skibsmaalingsystemer — hvilket rigtignok i denne Henseende er temmelig betydningsløst, da Afgifterne ikke regnes derefter, hvad dog vel neppe kan have været Meningen — og da dertil Afgiften, efter hvad der var foreslaaet, vilde blive nedsat til $\frac{1}{6}$ à $\frac{1}{8}$ af det ovennævnte Beløb, synes det rigtignok, selv afseet fra Ulemperne ved dens praktiske Brug, at en Skibsfarts-Afgift, beregnet efter Bestuvningen, ikke paa nogen Maade lader sig forsvare.

Efter saaledes at have nævnt de væsentligste Anker mod Skibsafgiften, komme vi til, hvad der er anført som Anbefaling for dens Bibeholdelse.

1) At Statsindtægterne ikke kunde taale det deraf opstaaede Tab af henved 300,000 Rdl. aarlig. Mod denne ganske vist vægtige Indvending er der henviist til Toldindtægternes stadige Stigen, og til at man ved et for den store Masse Forbrugere næsten umærkeligt Til-

læg til Brændeviins-Afgiften paa en langt lettere og retfærdigere Maade kan indvinde denne Sum.

2) At man ikke bør gjøre Afkald paa en saadan Afgift, forinden de større Søstater, der opkræve lignende Afgifter, ligeledes gjøre det. Imod denne Betragtning tør vi henvise til de under ovenstaaende Punct I anførte Modgrunde.

3) At, skjøndt Sønæringen som al anden Næring vel rettest burde være fritagen for al Afgift, synes det dog ikke uberettiget, at Skibene bidrage til de Udgifter, der afholdes i Skibsfartens særlige Interesse til Fyr og Vagere, hvortil kommer, at omtrent 50 pCt. af Skibsafgiften bæres af fremmede Skibe. Hertil bemærkes, at, skjøndt det sidstnævnte Forhold vel er rigtigt, er det dog den danske Skibsfart, der særligt trykkes, idet den regelmæssige Fart paa danske Havne selvfølgelig for den langt overveiende Deel udføres af de forholdsviis faa danske Skibe, medens blandt de mange fremmede Skibe de samme Skibe kun komme igjen med lange Mellemlum, — og henvises der forøvrigt til de under ovenstaaende Puncter III til V anførte Modgrunde.

4) At den Concurrence, Dampskibene tildeels føre med Statsjernbanerne, og som forvolder disse et ikke ringe Tab, gjør det lidet tilraadeligt at afskaffe Skibsafgiften.

Herimod kan anføres, at, hvis Staten har indladt sig paa et ufordeelagtigt Foretagende, maa det være for at fremme visse Næringsveie eller Omsætningen i sin Heelhed, hvorved Tabet dækkes paa indirecte Maade; men under alle Omstændigheder synes det lidet retfærdigt at lade et muligt Tab dækkes af en Næringsvei, der kun har ringe Interesse, ja endogsaa ofte ligefrem Skade af Jernbanerne.

Veies de ovenanførte Grunde for eller imod Skibsfartsafgiftens Afskaffelse mod hiiden, synes der ikke

at kunne være nogen Tvivl om, i hvilken Retning man bør gaae; men, skulde det desuagtet af os ubekjendte Grunde blive bestemt, at denne Afgift skal bibeholdes, skyldte vi de Læsere, som have havt Taalmodighed nok til at følge os saa vidt, en Forklaring over, hvorledes vi — da det, som man vil have seet, efter vor Overbeviisning ikke gaaer an at bibeholde det nuværende Skibs-Beskatningssystem efter Bestuvningen — have tænkt os, at dette Forhold kunde ordnes. Dette kunne vi saameget lettere gjøre, som vort Forslag intet væsentligt Nyt indeholder, og som en mangeaarig Fortrolighed med disse Forhold gjør, at vi fremføre det efter moden Overveielse.

Principet for Skibsfartsafgiften bør formeentlig være:

1) at den baseres paa de samme Grundtræk, altsaa beregnes efter Skibsmaalet, og saavidt muligt ansættes til et noget mindre Beløb, som følges af og gjælder i de vigtigste fremmede Søstater;

2) at den ikke ansættes høiere, end at dens Totalsum omtrent dækker Udgifterne ved Danmarks Fyr- og Vagervæsen;

3) at saamange Skibe som muligt inddrages under Beskatningen, saaledes at Afgiften i hvert enkelt Tilfælde opkræves med smaa Summer, hvorved den bliver mindre følelig;

4) at Optrækningsmaaden gjøres saa simpel, som Forholdene tilstede det.

Efter nogle derom anstillede Undersøgelser ville disse Formaal blive opnaaede ved en Skibsfartsafgift af 10 Sk. for hver Register-Ton efter Skibets Maalebrev, at opkræve ved ethvert Skibs Indclarering i udenrigsk Fart og 5 Sk. ved Udclareringen i samme Fart.

Efter vore særegne Forhold og tildeels efter Udlandets Exempel burde derhos Skibe under følgende Omstændigheder fritages for Skibsfartsafgiften, nemlig:

a) Orlogsskibe og andre Regjeringskibe samt Lyst-

yachter, danske eller fremmede, naar de ikke benyttes i Fragtfart;

b) Fartøier og Baade af og under 20 Register Tons;

c) Ballastede Skibe;

d) Strandede Skibe;

e) Skibe, der — formedelst Modvind, Søskade eller andet Ulykkestilfælde, for at bevare Ladningen, for at søge Vinterhavn, for at indhente Ordre, eller for at forsyne sig med Levnetsmidler eller Kul til Skibets Brug paa den paagjældende Reise — anløbe eller clarere i en dansk Havn, dog kun forsaavidt der Intet losses eller lades af Fragt- eller Passageergods, eller der skeer Af- eller Tilgang af Passagerer.

Endvidere burde Regjeringen formeentlig være bemyndiget til for Skibe, der under Forbiseiling til og fra fremmed Sted losse eller indtage under $\frac{1}{10}$ af fuld Ladning, at nedsætte eller heelt afskaffe Skibsfartsafgiften, samt til for det samme Skib i Løbet af 1 Aar kun at opkræve Afgiften et vist Antal, f. Ex. 6 Gange for et Seilskib og 12 Gange for et Dampskib; Skibe, som gaae i regelmæssig Fart, kunde da frigjøre sig ved en samlet Betaling i Aarets Begyndelse.

Det er formeentlig indlysende, at, da der herefter kun bliver Spørgsmaal om, hvorvidt Skibet har indladt sig paa noget Handelsforetagende, og ikke om, hvor stort eller lille dette har været, Arbeidet for Toldvæsenet bliver saa simpelt som muligt, idet der kun af Regnskabsføreren bliver at foretage en Beregning i Forhold til Skibsmaalet efter Maalebrevet.

Af de Grunde, som vi have hørt anføre imod den forannævnte Ordning, kunne vi kun tillægge nedenstaaende nogen Vægt:

Støttet til § 1, 2 af Sundtolds-Afløsnings-Tractaten af 14de Marts 1857, hvori det blandt Andet hedder, at den afskaffede Sundtold ikke indirecte maa kunne gjenoprettes enten ved i den Hensigt at forhøje de nu be-

staaende Havne- og Toldafgifter (nemlig som de vare i 1857), eller ved i samme Øiemed at indføre nye Skibsfarts- eller Toldafgifter, eller paa nogensomhelst anden Maade, er der nemlig reist den Indvending mod nogensomhelst principiel Forandring af Optrævelsesmaaden for den bestaaende Skibsafgift, at en saadan Forandring kunde give Anledning til Udlændets Indblanding.

Da imidlertid de dengang bestaaende Skibsafgifter (Lastpenge, Fyrpenge og Skibsclareringssportler) ved den foran antydede Forandring ville blive nedsatte til $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{10}$ af det dengang opkrævede Beløb pr. Register-Ton, samt til omtrent Halvdelen af den nu indkomne Totalsum, kunne vi ikke indsee, hvorledes nogen Indsigelse med Spor af Berettigelse kan blive reist, i al Fald synes en saadan med største Lethed at kunne afvises, da det jo aldeles uimodsigeligt kan godtgjøres, at Forandringen kun bestaaer i en Omfordeling, saaledes at Afgiften med nedsatte og smaa Beløb fordeles paa et større Antal Tons Skibsmaal, dog kun paa Skibe, som i Virkeligheden her gjøre almindelige Handelsforretninger, og saaledes at der er fuldstændig ligelig Behandling af danske og fremmede Skibe, og med et mindre Beløb, end der opkræves i de allerfleste Søstater, samt i Hovedtrækkene efter de selvsamme Principer, som der følges, og som saa at sige efterhaanden have faaet universel Gyldighed. Heller ikke vides nogen Indsigelse at have været reist i 1863, skjøndt der dog dengang skete langt væsentligere principielle Forandringer, nemlig Sammenlægningen af de 3 tidligere Afgifter til en enkelt og Indførelsen af en saagodtsom udelukkende Bestuvnings-Afgift.

Kjøbenhavn i August 1872.

Redningsmatrasser.

I dette Tidsskrifts sidste Aargang var der optaget en Artikel af den engelske Admiral Ryder, som gik ud paa at vise den store Fordeel, der vilde være forbunden med at anvende den almindelige Hængekoie som Redningsboie, i Tilfælde af, at et Krigsskib pludselig skulde blive udsat for at synke. Ogsaa henvistes til, at dette i fremtidige Søkrige med større Sandsynlighed end hidtil vil kunne blive Tilfældet paa Grund af den almindelige Anvendelse af Torpedoer og Væddere.

Af de Forsøg, som i ovennævnte Retning senere ere blevne gjorte, fremgaaer det, at en Hængekoie, forsynet med en Korkmatras, kan omdannes til en Redningsboie, som vil være istand til at bære en Mand oppe med Brystet og Skuldrene over Vandet, uden at hindre hans Bevægelser, og at tre Mand ved Hjælp af den ville kunne holde sig i opret Stilling i Vandet, med Hovedet over dets Overflade.

Da saadanne Matrasser desuden ville kunne leveres langt billigere end Krølhaarsmatrasser og ere ligesaa bekvemme at ligge paa, synes der ikke at kunne reises nogen Indvending imod deres almindelige Anvendelse ombord i Orlogsmænd. Admiral Ryder har, ifølge "The lifeboat", foreslaaet det engelske Admiralitet en fuldstændig

Forandring i Reglementet for Flaadens Forsyning, idet hver Mand af Besætningen, istedenfor at betale $10\frac{1}{2}$ sh. for sin Matras, som da er hans Eiendom, skulde forsynes med en saadan Korkmatras og tilhørende Koie, og at begge Dele ligesom hos os skulde afleveres ved Togtets Slutning. Dersom denne Forandring ikke skulde kunne lade sig gennemføre paa Grund af den store Bekostning, den vilde medføre, vilde man lade hver Mand betale for Brugen af en Staten tilhørende Matras. En saadan vil i den Form, hvori den leveres af d'Herr. Birt i London, som forsyne »Board of Trade« og »Royal National Lifeboat Institution« med Redningsapparater, ikke koste mere end $4\frac{1}{2}$ sh.

Man havde troet, at den bedste Maade, paa hvilken en saadan Koie kunde gjøres anvendelig som Redningsboie, vilde være at sammenføie dens Ender, saaledes som den i surret Tilstand ligger i Finkenettet, og sammenknytte den ved Ophængnings-Stjerterne. Erfaringen har nu bekræftet Hensigtsmæssigheden heraf, dog med det Forbehold, at man ikke bør bringe Enderne tæt sammen, men lade et Spillerum imellem dem af omtr. 18". Apparatet vil paa denne Maade faae Form af en Hestesko.

Saasnart et Skib er udsat for at synke, vil hver Mand kunne tage en Koie i Finkenettet, bøie Enderne tilbage, saa at Surringen strammes, sammensurre dem, og med Koien om Brystet springe overbord. Han vil da kunne arbeide sig klar af Skibet og vil derefter kunne holde sig oppe i Vandet, indtil man maatte komme ham til Hjælp.

En anden Maade, paa hvilken Koien med Fordeel vilde kunne anvendes, og hvis Hensigtsmæssighed ligeledes er bleven bekræftet ved Forsøg, bestaaer i, at man sammenknytter Enderne af to jævnsides, 20" fra hinanden lagte Koier. To eller tre Mand ville da, naar de, liggende imellem disse, med en Arm over hver Koie og Ansigtet vendt samme Vei, kunne gjøre Vei igjennem

Vandet med Benene, ligesom ved Svømning. Denne Anvendelse af Koi'en vilde under visse Omstændigheder være meget fordeelagtig, idet to Mand paa denne Maade i nogle faa Timer vilde kunne arbeide sig flere Qml. frem igjennem Vandet og saaledes bringe Efterretning om en mulig indtruffen Ulykke til nærmeste Havn eller nærmeste Skib og derved fremskaffe Hjælp.

Man har imidlertid ikke alene paa Flaadens Skibe tænkt sig at anvende Korkmatrassen; ogsaa paa Handelskibe vilde den utvivlsomt kunne bidrage til at redde Besætningen, naar denne ikke skulde være forsynet med Redningsbælter. Da imidlertid Handelsskibenes Besætninger i Almindelighed ikke benytte Hængekoie, men sove i Standkoier, maatte man give Matrassen en noget anden Form. Man har derfor til dette Øiemed deelt den efter Længden i to lige store Dele, som kun ere indbyrdes forbundne paa den ene Side ved Overtrækket. Matrassen vil da om dette kunne bøies sammen, saa at den kun faaer den halve Brede og dobbelte Tykkelse, og den vil kunne tages om Brystet under Armene ligesom et Redningsbælte. Hynderne i Passageerskibe og Lystfartøier har man indrettet paa lignende Maade.

Man behøver blot at see en saadan Matras eller et saadant Hynde, for at blive overbevist om deres Hensigtsmæssighed, og vi føle os forvissede om, at en almindelig Anvendelse af dem vilde bidrage til at frelse mange Menneskeliv.

Som Beviis paa deres overordentlige Bæreevne kan anføres, at en enkelt Matras er istand til at bære en Vægt af 60 \mathcal{H} , medens Redningsbælter af den bedste Slags kun have en Bærekraft af 23 til 27 \mathcal{H} .

Korken, hvormed de stoppes, findeles ved Maskinkraft, Støvet skaffes bort, og de Partikler, man anvender, ere saa smaa, at Matrassen faaer en blød og elastisk Overflade. Ved faste Ribber forbindres Korken fra at forskubbe sig. Matrassen optager saa lidt Vand, at

den kun taber meget lidet af sin Bæreevne ved at ligge i Vandet i 24 Timer.

En yderligere Bevæggrund til disse Matrassers Anvendelse ligger i den Omstændighed, at selv de dyreste af dem koste mindre end Halvdelen af hvad en Krølhaarsmatras af samme Størrelse koster, nemlig $11\frac{1}{2}$ sh., medens de billigste kunne leveres for $7\frac{1}{2}$ sh. Denne Forskel i Prisen er begrundet i Stoffets forskellige Qvalitet; men Bæreevnen og den praktiske Betydning som Redningsmiddel ere eens for de dyre og billige. Korkmatrasser have i mange Aar været i Brug: i 1855 tog Hr. Ritchie Patent paa dem til Hærens Brug, senere bleve de forfærdigede af d'Hrr. Pellew & Co., og nu forarbejdes de af d'Hrr. Birt, som have givet dem en meget forbedret Construction.

Til Slutning skulle vi blot fremhæve, at det meget ofte i Tilfælde af Skibbrud hænder, at kun de af Besætningen, som ere forsynede med Redningsbælter, blive reddede, og man bør derfor opfordre Enhver, der gaer tilsøes, til at forsyne sig med en af de her omtalte Korkmatrasser eller med et godt Redningsbælte.

Et Par Ord om Reglementet for Mandskabets Forpleining paa danske Handelsskibe.

Af en Søfarende.

For nogle Aar siden hørtes der af den danske Sømandsstand jævnlig Klage over vor Spisetaxt for Folkene i Koffardifarten, og enhver fornuftig og upartisk Rheder eller Skibsfører vil indrømme, at disse vare begrundede, og at Spisetaxten ikke svarede til Nutidens Fordringer. Dog maa man lægge Mærke til, at der vist neppe var eet Skib blandt hundrede, hvor Folkene bespistes efter Taxten, det skulde da være, at Skibsføreren paa denne Maade vilde straffe dem for virkelige eller indbildte Forseelser. Men alene dette, at en Skibsfører kunde benytte sig af et saadant Middel til at straffe eller vise sin Utilfredshed med sin Besætning, var et Beviis paa, hvor høiligen vi trængte til at faae dette Punct i vor Lovgivning forandret.

Dette have vi jo nu opnaaet, og den nye Spisetaxt er i flere Henseender bedre for Folkene end den ældre, endskjøndt den dog endnu lader Meget tilbage at ønske. Hvorvidt den har havt en god Indflydelse paa Disciplinen ombord eller paa det indbyrdes Forhold mellem Skibsfører og Besætning, er derimod et andet Spørgsmaal, som neppe vil kunne besvares tilfredsstillende. Den nye Spisetaxt har nemlig de Egenskaber, at den, medens den ikke

er saa god for Folkene som f. Ex. Hamborgernes, tillige er i høi Grad upraktisk, temmelig dyr for Rhederiet og paa mange Steder aldeles uudførlig. Den giver derfor bestandig Anledning til Stridigheder ombord, saasnart der blandt Besætningen findes den Slags ufornuftige eller urolige Personer, som Englænderne betegnende kalde »sea lawyers«, og paa saadanne mangler det desværre sjældent. Da jeg første Gang gjennevlæste denne Spisetaxt, kom jeg uvilkaarligt til at tænke paa det Product, som vilde fremkomme, hvis et Udvalg af Skibsførere og Matroser skulde forfatte en Spisetaxt for Bønderkarlene paa de større Landeiendomme. Det maatte i sin Smag blive noget Lignende, thi, at nogen af de gode Herrer, som have sammensat Spisetaxten for Søfolk, selv har været Matros eller paa anden Maade har faaet noget rigtigt Begreb om, hvad en Matros behøver eller bruger af Levnetsmidler, eller om hvad en Rheder med Rimelighed kan give, fristes man neppe til at troe. Det bedste Beviis paa, hvor Lidet disse Herrer have kjendt til Leve-maaden paa et Koffardiskib, er, at den Spise, som Søfolk i Almindelighed foretrække for alle andre, og som næsten uden Undtagelse gives i alle Nationers Skibe, nemlig Meelspise, slet ikke omtales. De fleste Skibsførere ville fra deres Matrosdage kunne erindre, med hvilken Længsel og Glæde man dengang imødesaae Puddings-dagen, og, naar endelig den dyrebare Pudding, som just ikke altid hørte til de fordeleligste Retter, kom paa Bordet, blev den deelt i ligesaamange Dele, som der var Mand i Lukafet, og En maatte da enten gaae ud paa Dækket eller holde for Øinene, medens der blev spurgt: »hvem skal have den Portion, og hvem skal have den?«, indtil Enhver havde faaet sin Part. Denne Skik er, hvor pudsigt den end kan synes, ikke desto mindre i Brug den Dag idag, ikke alene paa danske, men ogsaa paa andre Nationers Skibe, naar det gjælder Puddingen, og vi see deraf, hvor høi Priis Søfolk sætte paa deres Meelspise. Selv i

den engelske Spisetaxt, som dog ikke hører til de bedste, faae Folkene 2 Gange ugentlig $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} Meel, og det hører til Sjeldenhederne nutildags at finde et Skib, hvor Besætningen ikke jævnlige faaer Meel. Derimod er der i vor Spisetaxt flere Ting, som det i andre Lande og Himmelstrøg næsten er umuligt at skaffe, saaledes f. Ex. Peberrod. Hvorledes denne for Kjendere vist meget nyttige og ædle Rod er kommen ind i vor Spisetaxt for Søfolk, er vanskeligt at forstaae. Ideen er i al Fald ny, thi, at den kan være tagen fra andre Nationers Spisetaxter, kan jeg neppe troe*). Flere fremmede Skibsførere ere endog saa uvidende, at de slet ikke kjende dette vigtige Næringsmiddel. Men ved at betragte Spisetaxten fra Ende til anden ville vi bedst blive bekendte med dens Fuldkommenheder eller Mangler.

Først have vi nu Brød, Kjød, Flesk og Klipfisk. Hvad disse Artikler angaaer, er der ikke meget at sige; det samme Quantum gives paa vore Nabolandes Skibe og er ogsaa tilstrækkeligt. Kun synes jeg, at det vilde have været nok, hvis der, istedenfor raat saltet Kjød og Flesk, blot havde staaet salt Kjød og Flesk. Tydelighed er en meget vigtig Ting i en Lov; men den Udtryksmaade, her er brugt, kunde, hvis Skibsføreren var tilbøielig til Ordkløveri, give Anledning til, at han paastod, at han ei behøvede at lade Flesket eller Kjødet koge, hvorimod der, hvis man siger salt Kjød o. s. v., ei let kan opstaae nogen Misforstaaelse, da selv den mest urimelige Matros neppe vilde forlange, at hans Ration, hvadenten det nu var Kjød eller Ærter, Gryn, Meel eller Flesk, skulde tilveies ham i kogt Tilstand.

Ved Smørret findes der en Bestemmelse, som let kan føre til Ubøieligheder med stridige Folk. Der staaer nemlig: »Naar Smørret slipper op, og andet Smør ikke er til at erholde« o. s. v. Det er en bekjendt Sag, at

*) Den er sandsynligviis Jaant fra Orlogsmarinens Spisereglement, hvori den er optaget som antiscorbutisk. R. A.

Smør næsten overalt, hvor der er Skibsfart, er til at erholde, men det er rigtignok paa flere Steder temmelig dyrt; saaledes betaales der i China og Ostindien i Gjennemsnit for nogenlunde godt Smør 1 Rd. 3 Mk. à 2 Rd. Pundet. Om det er Mening, at man paa slige Steder skal give Folkene 1 \mathcal{R} Smør ugentlig, veed jeg ikke.

Byggryn og Ærter ere vist ogsaa tilstrækkelige; men, da jeg aldrig har været paa et Skib, hvor der er givet Ration af disse Artikler, har jeg ingen rigtig Mening derom. Af Sukker er Rationen ogsaa tilstrækkelig; derimod troer jeg, at det vilde være bedre for alle Parter, hvis der istedenfor Brændeviin gaves mere Kaffe og Thee, thi Rationen af disse Sager er kun lille. Jeg kan eiheller troe, at vore Søfolk ere saa indgroede Brændeviinsdrikere, at de ikke kunne leve uden $\frac{1}{16}$ Pot Brændeviin om Dagen. Drengene vilde i al Fald have bedre af Kaffe og Thee, og jeg troer ikke, at Matrosernes Helbred vilde lide derved. At denne Brændeviinsbestemmelse ogsaa kan have sine Ulemper, beviser et Exempel, fortalt mig af den danske Consul i Batavia. Nogle af Folkene fra et dansk Skib kom nemlig til Consulen og klagede over, at Skibsføreren, da hans danske Brændeviin var sluppen op, gav dem Genever istedenfor. Nu gad jeg dog vide, hvor man i Batavia skulde faae dansk Brændeviin, eller hvor man paa danske Skibe, der ofte forblive 4 à 5 Aar paa Kysten af China, skal kunne vedblive at give Folkene dansk Brændeviin i hele denne Tid. Hvis Rationen var $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} Kaffe og 2 Lod Thee ugentlig, men ingen Brændeviin, vilde vist Majoriteten af danske Søfolk være ligesaa godt tilfreds dermed. En Snaps kan være meget gavnlig ved anstrengende Arbeide; men Brændeviin er dog ingen absolut Nødvendighed. Øl kan ogsaa være meget godt; men paa lange Reiser vil det snart falde bort af sig selv, og selv paa korte Reiser vil den større Ration af Kaffe og Thee tildeels kunne erstatte det.

»Sennep, Salt, Eddike, Sukker eller Sirup samt Svedsker eller tørret Frugt til Grynsuppe uddeles i passende Mængde«, hedder det dernæst. Men man vil næsten altid finde, at Rhederne og Skibsførerne sjældent have de samme Anskuelse som Folkene om den »passende Mængde«, og at der saaledes ogsaa derved kan gives Anledning til Strid. Svedsker eller tørret Frugt koste i China ofte $1\frac{1}{2}$ Rd. Pundet, og det er følgelig just ikke den billigste Kost.

»Kartofler, Mos af tørrede Kartofler, Suurkaal, Peberrod eller tørrede eller nedlagte Grønsager til Forfriskning uddeles mindst to Gange ugentlig saavel ved Land som i Søen«. Denne Sætning er ei heller saa tydelig, som det kunde ønskes, og det saameget mere, som netop i den foregaaende Sætning den samme Ordføining har en anden Betydning, thi det kan dog neppe antages, at Meningen skal være, at Mandskabet skal have baade Kartofler og Mos af tørrede Kartofler, saavelsom Suurkaal m. m. i samme Uge. Ogsaa vilde det vist være heldigt, om det var fastsat, hvormeget der skulde gives af hver Slags. Kartofler kunne jo til sine Tider holde sig temmelig længe, og, hvor de ei ere for dyre, anseer jeg det for fornuftigt at give Folkene dem daglig. Mos af tørrede Kartofler er derimod paa de fleste Steder en dyr Artikel, som endog haves sjældent selv i Kahytten. Suurkaal og tørrede og nedlagte Grønsager ere meget gode at have ombord, men kunne ligeledes paa mange Steder være meget dyre.

»Fersk Kjød med grønne Urter skal, naar Skibet ligger ved Land, tilstaaes Mandskabet mindst 2 Gange ugentlig, og er Rationen da 1 \mathcal{R} Kjød for hvert Maaltid«. Herved er nu at bemærke, at det ikke altid er Tilfældet, at man, fordi Skibet ligger ved Land, kan faae fersk Kjød. Hvor det kan faaes, er det ikke formeget, at Mandskabet faaer det 2 Gange ugentlig. Ogsaa synes jeg, at det vilde have været bedre, hvis der havde staaet, at Rationen var 1 \mathcal{R} om Dagen istedenfor 1 \mathcal{R} for hvert Maaltid,

thi deraf kan man, uden at fordreie Ordene altfor meget, komme til det Resultat, at Rationen er 3 \mathcal{R} om Dagen, da man jo nok kan sige, at Folkene have 3 Maaltider om Dagen.

Henkøgt Kjød og Suppe er det ogsaa godt at være forsynet med og kan anbefales, naar Skibet jævnligen kommer til Nordeuropa eller Amerika, hvor disse Ting kunne faaes nogenlunde billigt; men, skal man proviantere dermed i andre Verdensdele, kan en Middagsmad for en Mand let komme til at koste 2 Rd. og derover, og dette vil dog vist de Fleste indrømme er lovligt dyrt. Ogsaa troer jeg, at Søfolk i Regelen ville foretrække $\frac{3}{4}$ \mathcal{R} Meel til Pudding og deres Ration salt Kjød, fremfor det i Spisetaxten bestemte henkøgte Kjød.

Ved at fare med danske, tyske, hollandske, engelske og amerikanske Koffardiskibe faae mange Danske god Leilighed til at sammenligne Levemaaden paa disse Nationers Skibe, og jeg maa tilstaae, at jeg altid har fundet den hamburgske Spisetaxt mest praktisk og bedst skikket til at tilfredsstille saavel Folkenes som Rhedernes billige Fordringer.

Den hamburgske Spisetaxt er, eller rettere sagt var, da den maaskee nu ogsaa er forandret, saaledes:

En Mands daglige Ration skal være: 1 \mathcal{R} salt Kjød, eller $\frac{3}{4}$ \mathcal{R} salt Flesk, eller $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} røget Flesk, eller $\frac{3}{4}$ \mathcal{R} Fisk (dog maa der kun gives Fisk 2 Gange ugentlig) og 1 Gallon Vand. Er Mandskabet over 10 Mand stærkt, gives desuden en Extraration. Endvidere af Grønsager, tørrede Ærter, Bønner, Grød, Gryn suppe eller Meel tilstrækkeligt til at blive mætte; af Meel gives mindst 2 Gange ugentlig $\frac{3}{4}$ \mathcal{R} pr. Mand. Ogsaa faaer hver Mand ugentlig 7 \mathcal{R} haardt Hvedebrød, og, saalænge det efter Reisens Varighed indtagne Forraad af Smør holder ud, 1 \mathcal{R} Smør. Paa lange Reiser skal Smørret idetmindste vare 6 Maaneder. I stedet for Smør kan træde Svinefedt eller Oliven-Olie (af dette sidste $\frac{1}{2}$ Flaske ugentlig) eller,

naar dette eiheller kan gives, $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} Kjød eller $\frac{1}{4}$ \mathcal{R} Flesk mere om Dagen. Endvidere erholder hver Mand ugentlig $\frac{2}{2}$ Lod Thee, 10 Lod Kaffe, 14 Lod Sukker og $\frac{1}{4}$ Flaske Eddike. Desuden skal der, naar Skibet gaaer ud fra Hamborg, medtages Øl til Mandskabet i et Quantum af indtil $\frac{1}{4}$ Oxehoved pr. Mand; bliver der ikke længere givet Øl, faaer Enhver istedenfor 10 Lod Kaffe ugentlig 14 Lod. I Havn, hvor fersk Kjød eller Fisk er at faae, skal deraf mindst gives 2 Gange ugentlig.

Hvis der ved denne Spisetaxt blev gjort nogle smaa Forandringer eller Tilføininger for Tydeligheds Skyld, og der endvidere blev tilføiet den Bestemmelse, at der, hvor saadant kunde gjøres til en nogenlunde rimelig Priis — hvilken jo ogsaa kunde fastsættes — skulde gives det i den danske Spisetaxt bestemte Quantum henkogte Kjød og Suppe, vilde, synes jeg, baade Rhedere og Mandskab kunne være tjente dermed, og mange Stridigheder maa-skee forebygges.

Spisetaxten i Forening med vor øvrige upraktiske Lovgivning angaaende Disciplinen og Forholdet ombord paa vore Handelsskibe har og vil fremdeles have en daarlig Indflydelse paa vore Søfolk og vil i enkelte Tilfælde tildeels bevirke, at det gode Navn, som danske Skibe hidtil have vidst at hævde i Udlandet, vil tabe sig. Derfor er efter min Anskuelse en gennemgaaende Revision af denne Deel af vor Lovgivning meget nødvendig.

Efterretninger for Søfarende.

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

B) Længden er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgjørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkart-Archivet.

Juli—August.

Afsluttede den 8de September 1872.

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	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde		Høide	Farve, Form		
Norge	Christiania Fjord	Nyt Fyr paa Torbjørn Skær	FB.	hvidt med 2 røde Blus hvert Minut	Lds.	3die	82	3½	0 N 58 59,8 Ø 10 47,5	0 i Fod	..	..	tændt 1 Sept. 1872 i et Taarn ved NV-Gavlen af et Huus. Det hvide Lys sees i 1 Minut, de 2de røde Blus have kun 1½ Secunds Varighed og følge hurtigt paa hinanden. I Taage lyder hvert Minut 5 hurtigt paa hinanden følgende Slag paa en Klokke.
England	Nordsøen	Forandring af Flamborough Head Fyr	B.	.....	..	..	..	..	N 54 7 V 0 5	..	.....	..	dette Fyr viser nu Blink hvert ½ Minut, tidligere hvert 2det Minut.
do	Clyde Mundingen	Forandring af Androssan Fyr	B.	.....	..	..	..	..	N 55 38,5 V 4 49,5	..	.....	..	Fyret viser nu Blink hvert 4de Secund, tidligere hvert 3die.
do.	Irske Hav	Mull af Cantyre Fyr	F.	hvidt	Lds.	1ste	..	..	N 55 18,6 V 5 48	..	.....	..	er ombygget og forbedret (s. forr. Hefte).
Frankrig	Kanalen	Flytning af St. Valery Tidefyr	F.	hvidt	..	..	26	1¾	N 49 52,4 Ø 0 43,5	..	Jernstativ	..	til Enden af Havnemolen; det tændes naar der er over 8½ Fod Vand i Havnen.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Bredde og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toor	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
Ægypten	Middelhavet	Forandring af Rosette Fyr	B.	.....	..	..	..	..	..	N 31 36 Ø 30 19	o i	Fod	til Blinkfyrt med afvekslende rødt og hvidt Bl. hver 5 Se- cunder.
do.	do.	Nyt Fyr ved Almáida	.....	.....	Lds	1ste	..	..	..	N 30 51 Ø 29 11	..	.....	vil blive tændt i Slutningen af 1872.
S-Amerika	Plata Floden (Montevideo)	Fyret paa C. St. Marie	B.	.....	Lds.	..	..	..	..	S 34 40 V 54 9	..	.....	er ikke tændt, da Taarnet er styrtet sammen.

B) Sømærker (Vagere, Bøier), Landmærker (Baaker, Varder), Grunde, Vrag m. m.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Danmark	Kjøbenhavns ydre Red	2 grønne Fyr	for at betegne Pladsen for udlagte Sø- miner	.....	4 Favne	paa Øst- og Nord- kanten af en Trekant af Landgrunden mellem Prøvesten og Mellem Fortet	N t. Ø og Ø t. N henholdsvis fra Prøvesten og Mellem Fortet. Længden af Trekantens Østside er 1750 og Nordsiden 500 Alen; begge disse Sider antydes om Natten ved 2 grønne Fyr fra hvert af Forterne.
Slesvig	Eckernførde Fjord	Baake med Flirkant paa Toppen	paa Bøkenis	.....	.....	N. Br. 54° 33' Ø. Lgd. 10° 1'	Baaken staaer paa Nordsiden af Fjorden; den er 15 Alen høj, 40 Alen over Vandet, og opsat til Brug for Opmaalingsarbejder,

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Slesvig	Eckernførde Fjord	ny sort- og hvidringet Tønde med 2 Balloner over hinanden	paa Middell- Flakket	22 Fod	5 Favne	SØ t. S 2½ Kvm. fra Klein Wabs Mølle	paa Vestsiden af Flakket.
Holsten	Kielerbugt	ny rød Vager- tønde med 2 Balloner	paa SØ-Enden af Stoller- grunden	.....	4½ -	NØ ½ N 3½ Kvm fra Bülk Hoved	Desuden ligger en hvid Vagerbøie paa Nordsiden og en sort paa Sydsiden af Grunden. Begge have 2 Balloner.
do.	do.	ny hvid Vager- tønde med en urne- formig Opstan- der p. Toppen	for Østsiden af Indløbet til Fjorden	.....	4 -	NV ¼ V 1 ⅞ Kvm. fra Schæferhaus	Misv. her i 1872 14° 40' Vest.
do.	do.	sort Vagerbøie med Ballon	for Grunden Kleverborg	.....	5 -	Ø ½ S fra Bülk	} paa Vestsiden af Indløbet til Kielerfjord; tidligere laa her kun } een Vager.
do.	do.	do.	do.	.....	4½ -	SSØ fra Bülk.	
do.	Femern	nylig fundet Grund	ved Marie Fyr	10 Fod	.....	N. Br. 54° 29',6 Ø. Lgd. 11° 15',8	½ Kvm. SØ for Fyret; Grunden har en ringe Udstrækning og er fore- løbig betegnet med en Flagbøie.
Rusland	Finskebugt	ny rød Klokke- tønde m. hvid Ballon	for en Steen- grund N for Surop høie Fyr	1 -	.....	N. Br. 59° 29',7 Ø. Lgd. 24° 24',3	Tønden ligger 3 Kbl. N for Stenen og 1½ Kvm. N for Surop høie Fyr.
Neder- landene	Nordsøen	en Dæmning er i Bygning	mell. Ameland og Fastlandet	.....	.....	Friislands Kyst	herved er Løbet langs Holwerd lukket og Prikkerne borttagne.

Officielle Meddelelser.

1872.

3 Aug.

Ordre til at indlægge Kanonbaaden Villemoes den 8de d. M. og stryge Commandoen. Officererne tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet, og Mandskabet afgives til Orlogsværftet, indtil Kanonbaaden, efter endt Togt med Cadetter og Elever, eventuelt igjen skal benyttes som Vagtskib.

Corvetten Heimdal beordret inspiceret af Flaadeinspecteuren den 7de d. M. Efter endt Inspection indlægges Corvetten og oplægges efter Regulativets Kategori 4.

Premierlieut. F. L. C. M. V. Wulff beordret til Chef for Kanonbaaden Villemoes paa et Øvelsestogt for Cadetter og Elever af Søofficersskolen. Til at forrette Tjeneste derombord beordret Premierlieut. F. C. C. Bardenfleth.

Premierlieutenanterne F. L. C. M. V. Wulff og F. C. C. Bardenfleth samt Cadetter og Elever beordrede at afgaae den 9de d. M. fra Corvetten Heimdal og tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden Villemoes, hvor Commandoen samme Dag heises.

Commandoen beordret strøget i Corvetten Heimdal den 15de d. M., Officererne tiltræde deres tidligere Tjeneste: Capitain J. Schoustrup og Premierlieut. H. H. Koch ved Søofficerscorpset, og Premierlieutenanterne J. E. V. Hansen og J. P. M. Fischer ved Søofficersskolen; det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.

1872.

3 Aug.

Allernaadigst meddeelt Capitain F. E. A. E. Lund, R.* og D. M., Orlov i 2 Maaneder for at foretage en Reise til Norge, og Premierlieut. H. G. S. Olrik Orlov i 18 Maaneder fra 1ste October d. A. at regne for at gaae i Koffardifart.

13 . Capitain C. F. v. d. Recke og Reservelieut. A. du Plessis de Richelieu beordrede at fratræde Tjeneste ved Søtransportvæsenet og at tiltræde Tjeneste henholdsvis ved Søofficeerscorpset og ved Orlogsværftet.

13 . Premierlieut. F. P. A. Uldall beordret til midlertidigt at forestaae den Artilleri-Exerceerskole, som vil blive oprettet for de til Møde den 15de d. M. indkaldte Søværnepligtige.

21 . Ordre til efter Kanonbaaden Villemoes's Ankomst her paa Rheden at indlægge Kanonbaaden og stryge Commandoen. Officerer, Cadetter og Elever afgaae til Søofficeersskolen, Maskinmester og det øvrige Mandskab til Orlogsværftet.

21 . Ordre til den 24de d. M. at heise Commandoen i Kanonbaaden Villemoes som Vagtskib med den tidligere havde Besætning.

23 . Allerh. bifaldet, at Capitain H. G. F. Garde, R.*, beordres til Chef for Corvetten Dagmar paa dens forestaaende Togt.

23 . Cadetterne C. G. Middelboe, V. J. Schoustrup, J. C. Tuxen og V. C. L. Schlüter udnævnte til Secondlieutenanter i Flaadens Officeerscorps.

23 . Eleverne P. J. Paulsen, A. P. Hovgaard, S. A. L. Klixbüll, C. F. Drechsel og D. G. West efter bestaaet Overgangsprøve oprykkede i Cadetnummer;

Aspiranterne N. T. Olsen, J. A. Vöhtz, A. H. M. Rasmussen, E. A. C. Jessen, H. O. C. S. Hecksher, C. A. Jørgensen og R. L. Gøtsche oplagne som Elever ved Søofficeersskolen og

Eleverne J. D. B. Kofoed og O. V. Sætoft afgaaede fra Skolen efter bestaaet Overgangsprøve.

Elev C. Torp efter Ansøgning afgaaet fra Søofficers- 27 Aug. skolen.

Til at forrette Tjeneste ombord i Corvetten Dagmar 31 .
paa ovennævnte Togt ere Efternævnte udseete:

Premierlieut. F. P. A. Uldall, som Næstcommanderende,

— H. L. R. Thalbitzer,

— S. Bojesen,

— U. A. de Fine Skibsted,

Secondlieut. C. G. Middelboe,

— V. J. Schoustrup,

— J. C. Tuxen,

Reservelæge E. H. Pontoppidan som Skibslæge.

Proviantforvalter W. Aamodt som Proviantforvalter
og Skibssecretair.

Maskinmester C. F. Larsen som 1ste Maskinist.

Fra den 1ste September d. A. indtræder Corpslæge 31 .
A. L. Bech i ældste Lønningsklasse for Corpslæger.

Secondlieutenanterne C. G. Middelboe, V. J. Schou- 31 .
strup, J. C. Tuxen, V. C. L. Schlüter beordrede at
gjennemgaae den Artilleri-Exerceerskole, der fortiden af-
holdes paa Orlogsværftet.

Minist. Resol.: Samtlige til Tjeneste værende Reserve- 31 .
lieutenanter, nemlig A. du Plessis de Richelieu, H.
V. Caroc, J. C. S. Jensen, H. P. M. Prædbjørn, S.
P. Bang, H. P. Larsen, J. C. Jeppesen og C. J. R.
Rude hjemsendes ved Udgangen af September Maaned.

Minist. Meddel.: Til Øvelsesplads for Søminetjenesten 31 .
er der afmærket et trekantet Stykke af Landgrunden mellem
Prøvesteensfortet og Mellemførtet ud til 4 Fav-
nes Dybde. Øst- og Nordsiden af denne Trekant er be-
tegnet ved grønmaalede Vagertønder, som ligge i misv.
N. t. O. og O. t. N. henholdsviis fra Prøvesteensfortet
og Mellemførtet. Længden af Østsiden er 1750 Alen
og af Nordsiden 500 Alen. Begge disse Sider angives
om Natten ved to grønne Fyr holdte overeet, hvilke ere
anbragte paa hvert af de omtalte Forter.

1872.

31 Aug.

Advarsel er udgaaet om ikke at komme indenfor denne Afmærkning.

Fra den 1ste i næste Maaned vil der ifølge Ministeriets Tilladelse blive viist et rødt Fyr fra en Lanterne i en Høide af 15 Fod over daglig Vandstand paa den søndre Mole af Baadehavnen paa Læsøs Nordvestpynt.

Fyret holdes fra ovennævnte Tid brændende hele Aaret rundt fra 1 Time efter Solens Nedgang til 1 Time før dens Opgang med Undtagelse af Tidsrummet mellem 5te Mai og 8de August.

Hans Birch Dahlerup.

Da Viceadmiral, Baron Dahlerup den 26de September d. A. afgik ved Døden, led vel Marinen ikke noget ligefremt Tab; thi i over 23 Aar havde han staaet udenfor den; men forud for disse 23 Aar ligger der næsten halvanden Menneskealder, hvori han med Liv og Sjæl var knyttet til os, og i den nærmest derpaa følgende Tid kastede hans smukke Virksomhed i fremmed Land sit Gjenskin over den Skole, hvorfra han var udgaaet, hvori han var opvoxet og modnet til Sømand.

Hans Birch Dahlerup, der var født den 25de August 1790 i Hillerød, hvor hans Fader da var Amtsfuld-mægtig, blev hverken af sit Fødested eller sine Omgivelser draget til Sølivet: han blev, som vistnok ikke faa af hans Samtidige, manet til Havet af en af de smukkeste Mærkedage i Danmarks Historie. Den Dag, da Helten fra Abukir forvandlede sig til Diplomat for at hævde sit Seirsry ligeoverfor en Række skrøbelige Blokskibe, gik der et vækkende Pust hen over Landet; med forøget Tillid og Tro saae det hen til Flaaden som sit naturlige Værn, og til Flaaden søgte Ynglingen med de ærgjerrige Drømme. Dahlerup, som skulde til at rykke op i ældste Classe i sin Fødebyes Latinskole, forlod denne for at forberede sig til Søcadetakademiet, hvori han optoges den 1ste April 1802. I de paafølgende Aar gjorde han de sædvanlige Øvelsestogter med Cadetskibet,

hvortil man dengang afvexlende benyttede Linieskibene »Seiren», »Prindsesse Louise Augusta» og »Prinds Christian Frederik». I Slutningen af Aaret 1805 tog han Officeersexamen iland med Udmærkelse som den Bedste blandt tyve Examinander og udnævntes i Juni Maaned 1806 til Secondlieutenant, endnu før han var fyldt sit sextende Aar.

De Aar, Dahlerup havde tilbragt paa Akademiet, havde under den høitbegavede Sneedorffs ildfulde og næsten altfor storslaaede Ledelse modnet de Følelser, hvormed han havde begyndt sine Læreaar, og den smukke Flaade, der dengang skaffede os Navn af Sundets Behersker, var et lovende Tilsagn om en frugtbar Virksomhed i Fremtiden. Virksomheden lod hellerikke længe vente paa sig; men den kom rigtignok under en ganske anden Skikkelse, end Nogen havde tænkt det. Henviste efter den engelske Udplyndring til en Kamp for Tilværelsen i den paafølgende Krig med vor paa Havet saa mægtige Fjende, skabtes Modstanden saa at sige fra Dag til anden, ofte paa afsides Puncter af Landet, fjernt fra de Styrende og med de sparsomme Midler, man havde ved Haanden eller ved rastløst Utrættelighed kunde skaffe sig. Det var ikke de store Flaadekampe, den unge Slægt var opfostret til og havde seet hen til, som den kom til at deeltage i; men det var paa den anden Side en Krigsskole, som medførte et tidligt Ansvar, og Misforholdet imellem Maalet og Midlerne tvang hver Enkelt til efter yderste Evne at anspænde sin aandelige og legemlige Kraft. Under disse prøvende Forhold begyndte Dahlerup sin Virksomhed som Officeer.

Allerede i Foraaret 1807 var han Trediecommanderende med Briggen »Laugen», som dengang førtes af Premierlieutenant Peter Wulf, den senere Cadetchef, der døde i 1842 som Contreadmiral og Generaladjutant. Briggen krydsede sammen med Cadetskibet i Nordsøen indtil henimod Slutningen af August, da Efterretningen

om Fjendtlighedernes Udbrud med England indløb til Norge, hvor Skibene havde søgt Havn. Efter en kort Tid at have gjort Tjeneste som Næstcommanderende paa Briggen og i denne Egenskab ledet Anholdelsen og Desarmeringen af nogle bevæbnede engelske Koffardskibe i Brevig Havn, blev han forflyttet til Linieskibet »Prinds Christian Frederik«, som udrustedes i Christianssand under Capitain Jessens Commando. Alt, hvad han her oplevede, har han med klare Træk skildret i »Linieskibet Prinds Christian Frederiks sidste Campagne«, det besværlige Togt, der endte med den ligesaa stolte som frugtesløse Træfning ved Sjællands Odde, hvor Linieskibet efter to Timers Kamp paa nært Hold med to engelske Linieskibe og tre Fregatter satte paa Land og opbrændtes af Fjenden. Dahlerup havde, da Slaget stod, alt i længere Tid været angreben af en ondartet Feber, som havde gjort lyst i Linieskibets Besætning, medens det laa ved Kjøbenhavn, og medført, at det gik sin Undergang imøde med en heel Deel nye og uøvede Folk. Man vilde sende ham paa Hospitalet førend Afreisen; men han bad saa indtrængende om at maatte blive ombord, at man føiede ham deri. Under Affairen laa han i Febevildelse i et afsides Lukaf forude paa Banjerne, og først, da alle Mand efter Landsætningen vare førte iland, og Englænderne skulde til at stikke Ild paa Skibet, blev man, takket være den djærve og hædrede Næstcommanderende Carl Adolph Rothe's Omsigt, opmærksom paa, at han savnedes iblandt de Bjergede. Han blev med de andre Krigsfanger landsat i Gøtbeborg for efter nogen Tids Forløb at føres til England, hvor Officererne efter et Par Dages Ophold ombord i Fangeskibene i Chatham førtes til Byen Reading, hvor de opholdt sig paa Æresord, indtil de i September samme Aar udvexledes. De afseilede med et dansk Skib fra Yarmouth i Januar 1809, men maatte for Isen tye ind i en Udhavn i Nærheden af Mandal, og her fik Dahlerup

Ordre til at afgaae til Bergens Rofflottille. Ved denne tjente han i 1809 og 1810 som Næstcommanderende, convoyerede Skibe langs Kysten op til Egersund og havde en Tid Commando over Stationen ved Forbjergert Stadt, hvor han med to Kanonskonnerter og en Kanonjolle beskyttede Kysten imellem Nordlandene og Bergen. Under denne sin Virksomhed oprettede han optiske Telegrapher paa Fjeldene langs Kysten, der skulde bevogtes, bragte en indstrandet fransk Orlogsbrig af Grunden, reparerede den og sendte den med endeel Fanger, den havde taget fra opbrændte Koffardiskibe, ind til Bergen.

I Juli Maaned 1810 blev han paa Stationen ved Stadt angreben af to engelske Fregatter, som drev ham ind i en Vig, hvorpaa de med syv Baade, hvoraf de fire vare bevæbnede med 18pundige Carronader, og som ialt havde 150 Mands Besætning, trængte ind paa Livet af Skonnerterne, der efter en halv Times Fegting maatte stryge, da deres 43 Mand vare for slet forsynede med Haandvaaben til afslaae en Entring. Han var nu ombord i den ene af Fregatterne et Par Maaneder, var Vidne til en Fegting, den havde med 8 norske Kanonbaade ved Bredsund, og førtes omsider atter til Fangeskibene og derfra til Reading. Her opholdt han sig dennegang henved et Aar og kom ved Udvexlingen igjen tilbage til Bergens Rofflottille, i hvis anstrengende Tjeneste han deellog Vinteren over.

Fra Midten af April 1812 var han atter stationeret ved Stadt, dennegang med 3 Kanonskonnerter og en Kanonjolle, hvis Besætninger vare forøgede med 25 Soldater. Midt i August havde han her en løbende Fegting med en engelsk Kutter paa 14 Kanoner, som kom ind fra Søen for at angribe hans Convoy, der bestod af 10 Koffardiskibe. Uagtet Seiladsen paa aaben Sø gjorde Skydningen fra Kanonskonnerterne og Jollen usikker, holdt han Fjenden fra Livet og bjergede Convoyen med Undtagelse af en Jagt, der, som det senere viste sig,

med Forsæt var løbet i Hænderne paa Fjenden. Atter dette Aar lykkedes det ham at istandsætte et havareret Skib, dennegang en kostbar Prise, som af en Commission var erklæret for usødygtig, og at faae den ført fra Korssund til Bergen, og han fik i den Anledning igjennem Amtmanden en kongelig Taksigelse.

Den uafbrudte Virksomhed saavel Vinter som Sommer i et barsk Klima havde i Forbindelse med aandelig og legemlig Anstrengelse og alle Slags Savn efterhaanden saaledes svækket Dahlerups Helbred, at han i Slutningen af 1812 maatte forlade Norge og tage til Danmark, hvor han strax ved sin Ankomst blev ansat som Lærer i Navigation paa Søcadetakademiet, uagtet han indstændig havde anmodet om at blive commanderet til et af de Skibe, der laae i Vliessingen under den saa anseete Admiral van Dockums Commando. Det stille-siddende Liv, som Stillingen paa Akademiet medførte, bedrede ikke hans Helbredstilstand, og han blev derfor efter Anmodning afløst midt paa Sommeren og ansat paa Kanonbaadsflottillen i Kjøbenhavn. Med denne deeltog han hen paa Efteraaret i en Demonstration mod to svenske Linieskibe i Kjøgebugt, i Skjærmydsler med disse og Kanonfartøier fra Helsingborg, i en indledet Landgang paa Hveen o. a. L.

I October Maaned gik han til Beltet med en Recognoscerbaad, en Kragejolle, og forsøgte her under Refsnæs i Forbindelse med andre lignende Fartøier, der ligeledes commanderedes af Officerer, at udkære nogle Skibe af en fjendtlig Convoy, der i tæt Taage stod rundt om Refsnæs. De vare komne Koffardimændene paa Siden, da Taagen pludselig lettede, og Enhver maatte søge at bjerge sig, som han bedst kunde. Dahlerup søgte at undslippe ved at holde ind imellem Skibene i Convoyen, som indbefattede endeel Transportskibe med spanske Tropper fra Stralsund. Disse beskød ham med Musketter uden Virkning; men efter en halv Times Jagt blev han

stoppet og tagen af et af de convoyerende Skibe, en engelsk Brig.

Efter saaledes for tredie Gang at være kommen som Krigsfange til Reading blev han ved Fredsslutningen kaldet til London for som den ældste fangne Officeer at forestaae de danske Krigsfangers Hjemsendelse. Vanskeligheder ved Ratificationen medførte imidlertid Fangernes Tilbageholdelse; men underhaanden meddeelte man dog Dahlerup et Pas til Hjemmet, hvor han ved sin Ankomst som Coureer medbragte den første Efterretning om Napoleons Fald.

Efter denne for Landet saa ødelæggende Syvaarskrig var der kun ringe Virksomhed at vente i Hjemmet, og Dahlerup søgte derfor at holde sig i Aande ved at gaae til Koffardies. Fra 1815 til 1819 førte han saaledes Skibe paa Middelhavet, Vestindien og England. I 1819 avancerede han til Capitain-Lieutenant efterat have været Næstcommanderende paa Vagtskibet i Sundet.

Dahlerup havde allerede i sine yngre Aar tiltrukket sig Admiral Snædorffs Opmærksomhed ved sine lyse Evner, og denne formaaede ham nu til at overtage Underviisningen i Engelsk ved Søcadetakademiet. Dette gav Anledning til, at han ikke længe efter blev opfordret til at udarbejde en »Almindelig Grammatik«, som senere i en lang Aarrække blev benyttet ved Cadetternes Underviisning. Denne Bog, der forudsatte mere end almindelige Sprogkundskaber og en Fordannelse, man navnlig i de Tider sjældent fandt hos Andre end Skolemænd, var hans første Skridt i Literaturen, som han havde næret en stor Kjærlighed til fra sine tidligste Ungdomsaar, det var det første Arbejde, hvorpaa han prøvede de Kræfter, som skulde medvirke til, at han senere ikke blot erhvervede sig en vis Indflydelse iblandt sine Samtidige, men endog skaffede sig et smukt Navn i Marinen. Senere blev han ansat som Lærer i Artilleri, et Underviisningsfag, hvorover der dengang var bredt en saa konservativ Aand, at

Fader og Søn næsten Linie for Linie kunde sammenholde de med ziirlige Tegninger og skjønskreven Text, for ikke at tale om den uendelige Tidsspilde, udarbejdede »Forelæsninger» fra Artilleritimerne, Noget, der væsentlig skyldtes de fra Constabler avancerede Tøimestre, der fungerede som Lærere. Dahlerup var den første fra Akademiet udgaaede Officeer, som man dristede sig til at betroe dette Fag. Dog ikke alene som Lærer optraadte han: der var i de Tider en smuk Skik ved Akademiet, som holdt sig indtil for ikke ret mange Aar siden, nemlig Corpsets Præsentation for Hans Majestæt Kongen hvert Aar efter tilendebragt Examen. Ved Præsentationen 1824 overdroges det Dahlerup at holde Talen, »med hvilken Hans Majestæt i meget naadige Udtryk behagede at yttre sin allerhøieste Tilfredshed».

Dahlerup afgik fra Akademiet i 1826 for at føre Briggen »St. Croix» til Vestindien; han var i 1829 Chef for Batteriet Trekroner og i 1830 for Vagtskibet i Sundet. I 1829 ægtede han Frøken Louise Margarethe van Dockum, Datter af Viceadmiral van Dockum og Søster til den nuværende Chef for Søofficeerscorpset.

Den administrative Evne, Dahlerup ved forskellige Leiligheder havde lagt for Dagen, blev benyttet, saasomt han havde naaet den Modenhed, som man i vore Fædres Dage i Almindelighed rykkede op til med Capitainsgraden. I 1831 blev han commanderet til Kiel som Medlem af den for Hertugdømmerne anordnede Centralcommission til Foranstaltninger imod Choleraens Indførelse og fik herved Overcommandoen over alle de til Kysternes Bevogtning udrustede Farteier og over Hertugdømmernes Lodsvæsen. Han kom derved til at opholde sig i Hertugdømmerne, navnlig i Byerne Kiel og Slesvig i længere Tid, og af hans aldeles private Breve fra Opholdet der fremgaaer det, at han havde et aabent Blik for den Fare, som man herhjemme kun begyndte at skimte. Den 31te December 1831 skriver han saaledes:

»Du vilde forundre Dig over, hvor fremmed man føler sig her som Dansk, og mig forekommer det, som at Tonen her er endnu mere varslende om en Fraskillelse, end den var i Norge i 11, 12 og 13, hvor jeg selv i daglig Omgang med de Mænd, der siden spillede en Rolle, hørte Forudsigelsen om Løsrivelsen, skjøndt ikke ved fremmed Indblanding, som den skeete. Det synes mig, som om Kongens Person er det eneste Foreningsbaand, at foruden dette er der ikke en eneste Interesse fælles, og dette yttres ikke i heftige eller fjendske Udbrud, men i en rolig Bevidsthed, en ulidenskabelig Selvstændighedsfølelse. Danmark omtales ikke, det er dem et ubekendt Land, som ei videre interesserer dem, uden at i dets Hovedstad boer deres Regent. At dette Forhold ikke længe kan vedblive, synes mig klart, og hvad da? De første Embedsmænd besøge Lornsen uden Sky i Rendsborg, hvor han lever paa fri Fod indenfor Voldene; medens han sad paa Frederiksort gjordes Valfarter til ham, sendtes ham Foræringer af alle Slags, kort: man betragter ham som en Martyr. Ingen er ivrigere Demokrater end Kielerne overhovedet og især nogle af Professorerne» og i et Brev af Mai 1832 forekomme følgende Linier: »Med det ringe Bekjendtskab, man i Almindelighed hos os har til Alt her i Hertugdømmerne, kunde det maaskee være Dig interessant at høre min Dom om nogle af de berømmelige Mænd og Tingene i Almindelighed herovre; men jeg gjenmer det hellere til mundtlig Meddelelse. For mig var det et terra incognita, og jeg er fornøiet over den Leilighed, jeg har havt til at lære denne fremmedagtige Bestanddeel af Fædrelandet at kjende. At Kiel fornemmeligen er Centralpunktet for den Hertugdømmerne tillagte Misfornøielse med Regjeringen og Alt, hvad der er Dansk, det veed Du vel allerede; fra den udgaer den og næres den ved alle mulige Kunster; — Universitetet, som det Institut, der forsyner Hertugdømmerne med Embeds-

mænd, er hertil det virksomste Middel; jeg maatte meget bedrage mig, om ikke Misfornøielsen ene findes hos Embedsmændene, netop den Classe, der har mest at frygte ved en friere Forfatning, der vil indskrænke deres Egenraadighed. Altona, skjøndt nøiere forbundet med Tydskland, er langt mere dansksindet end Kiel. Imidlertid lader det, som Regjeringen ved alle Leiligheder favoriserer Kiel, og dog tvivler jeg paa, at denne Eftergivenhed mod dens trodsige Anmasselser nogensinde vinder den.

Da Dahlerup var kommen tilbage fra Hertugdømmerne, blev han i 1833 Medlem af Directionen for Københavns Navigationsskole, i 1834 indsattes han i Artilleriets Forsøgscommission, og i 1841 blev han sendt i et Tillidshverv til London og Vestindien.

I vore nye, friere Tider sætter vel den loyale Undersaat Priis paa, at Fyrsten er gunstig stemt for ham; men dette er mere en Stemningssag, medens »Kongens Naade» i de absolutistiske Tider var en af de væsentligste Betingelser for at gjøre Carriere. Hellerikke i denne Retning skulde der være Noget at klage paa for Dahlerups Vedkommende. Da Fregatten »Rota» gik til Middelhavet for at afhente, ikke blot nogle af Thorvaldsens Kunstværker, men ogsaa Kunstneren i egen Person, fik han Fregatten at føre; og, da senere Kronprinds Frederik skulde gjøre sig bekjendt med sydligere Lande, var Dahlerup den Mand, der af Christian den Ottende blev udseet til at føre vor tilkommende Konge til Cadix og Madeira. Ved Touren til Middelhavet bidrog hans Bestemthed og Overtalelsesgave ikke uvæsentlig til, at Thorvaldsen fulgte med Fregatten; thi i det sidste Øieblik blev den store Kunstner greben af sin Tilbøielighed til at give efter for Stemning og Vane, og, havde ikke Dahlerup næsten bortført ham, er det rimeligt, at han aldrig var bleven Fregattens Passageer. I Forholdet til Kronprindsen paa det næste Togt synes derimod Chefens Bestemthed og Myndighed at have virket

mindre gunstigt; idetmindste vandt han hverken paa Touren eller senere Kronprindsen rigtig for sig.

En forholdsviis lang Fredsperiode afbrødes af Oprørsbevægelserne i 1848. Danmark rustede sig til Kamp, og iblandt de Mænd, som man ansaae for mest skikkede til at tage en virksom Deel i de alvorsfulde Begivenheder, Tilstanden bebudede, nævnedes Dahlerup. Martsministeriet dannedes; men ingen Søofficeer optoges deri, hvorimod Grev Adam Vilhelm Moltke, hvem Marineministeriet overdroges, fik Commandeur Zahrtmann adjungeret som en Slags Directeur eller sagkyndig Consulent. Dette gav Anledning til endeel Omtale og fremkaldte en Artikel i Fædrelandet af 28de Marts, det rigt holdige Nummer, der bragte Kongens Proclamation til Slesvigerne og Hæren foruden det fædrelandske Opraab fra danske Mænd til Slesvigerne. Dette Indlæg, som under Mærket D. m. var forfattet af Dahlerup, gjorde gjældende, at vi i vor overlegne Marine havde det sikreste Middel til Oprørets Betvingelse, og paaviste derefter det Uholdbare i Marinens Ledelse. Efterat have anført, at Kammerherre Zahrtmann havde afslaaet den ham tilbudte Marineministerpost, fortsatte Artiklen saaledes: »Hvad der har bevæget ham dertil, vide vi ikke. Han er bekjendt for en Charakter, der besidder en vis Energi, der altid har stræbt efter Magten, der har Ord for Dygtighed i sit Fag; en Saadan trængte Marinen til netop nu istedenfor det i forældede Former hensunkne Collegium, som ovenikjøbet ganske savnede det militaire Element, da dets første Medlem, Admiral Schifter, som bekjendt vel er en dygtig Skibbygger, men ikke Søofficeer eller i egentlig Forstand Krigsmand. Hvorfor vilde da Kammerherre Zahrtmann ikke træde op som Marinens Chef i dette for Fædrelandet saa vigtige Øieblik, hvor een Mand behøvedes, en Mand, som aabent for Nationens Øie og under Ansvar til den alene kunde give Bestyrelsen Kraft, Eenhed og Liv? Var det, fordi

han ikke i Politiken harmonerede med Ministeriet? Vare hans slesvig-holsteenske Connexioner ham i Veien, eller have disse endog indvirket paa hans Tendenser og Anskuelser? Disse ere Spørgsmaal, som det under saa truende Omstændigheder som nu er vigtigt at have tilfredsstillende Besvarelser paa, hvor en saa overmaade betydende, for ei at sige afgjørende Deel af Statens Stridskræfter maa antages at være Kammerherre Zahrtmann's Styrelse voldgiven, og det, vel at mærke, ikke aabent og med fuldt udeelt Ansvar, men bedækket af Ministerens Kaabe. Mærkeligt er det, at øieblikkeligen efter, at den i gammel bureaukratisk Aand sindrige Combination af det nye Collegium under Hs. Majestæts allerhøieste Præsidium var hævet ved Udnævnelser af en Minister for Marinen og Kammerherre Zahrtmanns samtidige Indtrædelse i Function som Medlem af Collegiet, var det, at de paatænkte større Udrustninger strax indstilledes. Er det hans Anskuelser, der herved have gjort sig gjældende, da forsvare han dem.

Efter hvad vi ovenfor have fremsat, er det vor Mening, at der fra Marinens Side maa handles med Kraft og Iver. Saa fortræffelig en Minister som Grev Moltke maaskee vilde være for Marinen i fredelige Tider, hvor det gjaldt om at organisere, at opbygge, hvad der vistnok kan trænges høiligen til, saa vigtigt er det for Fædrelandet, for Statens Sikkerhed, at Marinen faaer en krigserfaren, energisk og i enhver Henseende tillidindgydende Styrer i denne faretruende Tid. Vil ikke Kammerherre Zahrtmann paatage sig denne ansvarsfulde Post, saa maa der iblandt Marinens Officerer findes Mænd at vælge iblandt, der baade kunne og ville det. Selv om man for at finde den rette Mænd vilde stige ned til de Yngre i Capitainsclassen, vilde Marinen ligesaavel som Armeen give Dygtigheden sin Ret, hvor det gjælder Fædrelandets dyrebareste Interesser, tiltrods for nedarvede Begreber om Anciennetets Rettigheder.*

Disse Udtalelser vakte en ikke ringe Opsigt, navnlig i Marinen, hvis ældre Officerer foranstaltede en Sammenkomst, hvori Forfatteren deeltog, og hvor man efter en bevæget Debat enedes om at opfordre Commandeur Zahrtmann til at frigjøre sig for sin ansvarløse Stilling ved at erklære sig villig til at overtage Posten som Marineminister. Zahrtmann blev ogsaa kort efter Minister, men sluttede sig dog ikke i Gjærningen til Dahlerups Opfattelse af den Rolle, Marinen skulde spille, og dette foranledigede denne sidste til i Efteraaret 1848 at udgive en Piece, som under Tittlen: «Hvorledes er Krigen bleven ført, og hvorledes kunde den have været ført», angav at have sat sig det Formaal at faae en Afgjørelse af, om «et System, han ansaae for at have ført til Fordærvelse, til Tab og Ydmygelse for Fædrelandet, neppe ringere end de, der ramte det i det ulykkelige Aar 1813, om dette System skulde billiges og fastholdes, eller om det skulde misbilliges og, i Tilfælde af Krigens Fortsættelse, frafalde».

Hvad han heri først og fremmest klagede over, var, at der ikke var blevet lagt nogen bestemt Plan for Flaadens Anvendelse, at man havde drevet Udrustningerne med for ringe Energi, at Blocaden af Østersøhavnene af Mangel paa Skibe maatte indskrænkes til Swinemünde og Kiel, at Kanonbaadene vare blevne udrustede og anvendte i for ringe Udstrækning, at man kun ved et Par udsendte Officerer havde søgt at sikre sig Vesterhavsøerne, at man ikke strax havde hævdet Herredømmet over Kielerfjord og besat Femern, og endelig, at man ikke havde gjort kraftige Landgangsforøg i Ryggen paa Fjenden og ikke ved en stærk Flaadeafdeling truet og alarmeret de fjendtlige Kyster.

Dette Angreb, som var ført med den øvede Skribents Dygtighed og med Overbeviisningens hele Varme, vakte megen Opmærksomhed og blev en af Løftestæn-

gerne for de 26,000's Adresse, der i Begyndelsen af det paafølgende Aar indgaves til Rigsdagen og gjorde Fordring paa et Systemskifte i Krigsførelsen. Vist er det, at meget af, hvad Piecen havde paapeget, senere blev taget til Følge, og at Forfatteren saaledes af sin heldigere Collega og tidligere Ven fik et uigjendriveligt Tillidsvotum. At han ingen Udcommando havde havt i 1848 maa i alt Fald ikke tilskrives personlige Hensyn, men kun det af det daværende Ministerium fulgte System, »hvored», som Dahlerup udtrykker sig, »en halv Snees krigsvante og dygtige Officerer i Commandeur- og Commandeur-Capitain-Classerne udelukkedes fra activ Tjeneste». Det er imidlertid vistnok givet, at han med sin virkelystne Charakter ikke i Længden havde kunnet finde sig heri, og det var derfor en Lykke for ham, at en ganske uforudseet Begivenhed sparede hans Selvfølelse for slig en Prøvelse.

Østerrig, som laa i Oprør paa alle Kanter, ønskede en høiere, fremmed Søofficeer til at reorganisere sin forfaldne Marine og til at anføre sin Flaade i Krigen mod Italien. Efterat man havde følt sig for i England og Holland og indseet, at man derfra ikke kunde vente noget gunstigt Resultat, henvendte man sig til den danske Regjering, som i Februar Maaned 1849 opfordrede Dahlerup til at paatage sig denne Tjeneste. Idet denne Opfordring rettedes til den bedst Udrustede af dem, som kunde beile til Ministerposten herbjemme, traf man vel det heldigste Valg til en Stilling, hvoraf vort gode Omdømme i Udlandet vilde komme til at afhænge; men det bliver just derfor et Spørgsmaal, om man ikke derved frasagde sig en af de faa Mænd, som besad Betingelserne for at føre Marinen frelst og ubeskaaren ud af kommende Tidens Ugunst. Tilbudet kom Dahlerup aldeles uventet; han betegnede det til en af sine Nærmeste som »et Stykke Tusind og een Nat», og trods det Smigrende i den

Tillid, der vistes ham, følte han kun ringe Tilbøielighed til at forlade sit Fædreland paa et Tidspunct, hvor dets Fremtid stod paa Spil. Tilsidst gav han dog efter, da det gjordes gjældende, at hans Sendelse maatte betragtes som et Tjenestehverv, hvorved han kunde fremme vore Interesser hos en venskabelig Magt, og hvorved hans Forhold til Hjemmet ikke vilde blive løst, idet han vel vilde faae en Proforma-Afsked, men altid kunde vende tilbage, da hans Nummer i Marinen indtil videre skulde blive ham forbeholdt. Et Kongeligt Rescript desangaaende blev ham leveret, og man tilbød ham at faae andre Officerer med, hvis han ønskede det. Efterat have modtaget Regjeringens Tilsagn om at ordne hans Forhold til Hjemmet paa bedste Maade, afreiste han herfra med dansk Contre-Admirals Charakter, fremstillede sig for Keiser Franz Joseph i Olmütz og gik derfra til Triest i Egenskab af Marinens Overcommandant og som Keiserlig Kongelig østerrigsk Viceadmiral og Feltmarschall-Lieutenant. — Tiltrods for den store Myndighed, hvormed han var bleven udrustet, var det under høist anstrengende og vanskelige Forhold, at han tiltraadte sin Virksomhed. Som en Følge af Oprøret var Marinen i en fuldstændig Opløsningstilstand, idet Halvdelen af dens Skibe og en stor Deel af dens bedste Officerer i Venedig havde sluttet sig til Oprørerne. De Brokker af Personellet, han skulde samle og udstøbe til et Hele, saae kun i ham den Fremmede, der skulde afskaffe de kjære gamle Uvaner og paatvinge dem en Aand og Virksomhed, hvis Værd og Betydning de endnu ikke fattede. Men Dahlerup var ikke den Mand, som veg for Modstand eller Hindring. Med sin medfødte Energi og sin sjeldne Arbejdsdygtighed tog han fat paa Værket, samlede, hvad der kunde bruges, afskedigede, forflyttede og forfremmede Officerer, byggede Kanonbaade, som han over Land lod føre til Bestemmelsesstedet, naar Farvandet var for udsat, og var allerede efter en meget kort Tids Forløb istand

til med en tilstrækkelig Styrke at vise sig udenfor det oprørske Venedig, der fra Landsiden beleiredes uden Fremgang af de Keiserlige. Det første Maal for hans Stræben — at blokere Adriaterhavets Dronning — var saaledes naaet; men, hvad det kostede ham at naae det, vil kun kunne fattes af den, der har været Vidne til alle de Vanskeligheder af alle Slags, som han havde havt og fremdeles havde at bekæmpe, og som meer eller mindre havde deres Udspring fra de talrige italienske Elementers Upaalidelighed, Underfundighed og Svig, for ikke at tale om deres medfødte Dovenskab.

Vi skulle ikke her give nogen udførlig Fremstilling af de Krigsbegivenheder, hvori Flaaden snart kom til at spille en fremragende Rolle. Det maa være nok at paa-pege, at det var Flaaden, som under Dahlerups Ledelse begyndte Operationerne mod den pavelige Fæstning Ancona, at det var til Flaaden, denne Fæstning overgav sig, og at det ligeledes var ham, som dengang gjorde Ende paa Garibaldi's Optræden ved i Pomundingen, som denne havde valgt til Udgangspunct for sine Bevægelser, at ødelægge de Baade, der skulde overføre hans Bande, hvoraf en stor Deel toges til Fange, medens Frihedselten selv kun undgik Fangenskab ved at springe overbord og svømme iland. Endelig fortjener det at nævnes, at det var Flaaden, som ved den strenge Blockade medførte Venedigs Underkastelse, og at det derfor ikke var nogen tom Ceremoni, naar den gamle Feltmarschal Radetzky efter Overgivelsen omfavnede vor Landsmand paa Marcuspladsen, hvor de to Førere ved hinandens Side og under stor Høitidelighed modtog den erobrede Stads Nøgler. Keiseren viste ham sin Paa-skjønnelse ved at udnævne ham til Storkors af Jernkroneordenen og virkelig Geheimeraad, og Paven tildeelte ham St. Gregoriusordenens Storkors og Medaillen for Felttoget.

Saalænge Krigen stod paa, maatte Dahlerup nærmest være betænkt paa at tilfredsstille Øieblikkets For-

dringer, og disse vare saa mangfoldige, at de hverken levnedede ham Ro Dag eller Nat. Først efter Fredsslutningen kunde han anvende al sin Tid og Evne paa den grundige Reorganisation, som skulde sikkre Marinens Fremtid. Da denne vanskelige Opgave efter to Aars vedholdende Arbeide var løst, blev han i Sommeren 1851 kaldet til Wien, hvor man foreslog ham at indtræde i Keiserens Raad som General-Adjutant. Der gives Mange, som i denne Kaldelse til Wien have troet at finde en Antydning af, at hans personlige Stilling i Triest var bleven uholdbar; men en saadan Tro staaer i Modstrid med de virkelige Forhold. Det er vel en given Sag, at han som den Fremmede, der var bleven kaldet til at puste nyt Liv i en hensygnende Marine, har maattet skaffe sig Uvenner, ja Fjender; men alle Marinens bedre Kræfter havde efter de to Aars Forløb lært at tillægge ham hans rette Værd, og, havde han alvorligere Modstandere, saa fandtes disse ikke i Marinen, men, af en ganske eiendommelig Grund, snarere i Hæren. Ved hans Ankomst til Østerrig herskede der nemlig den Bestemmelse, at Officerer kunde lade sig forflytte fra Hæren til Marinen og tilbage igjen. I Østerrig have imidlertid Søofficererne, ligesom i enkelte andre Stater og ligesom tidligere hos os, en Grad Førrang for de tilsvarende Officerer i Hæren, hvorfor disse ved i det gunstige Øieblik at lade sig forflytte til Marinen og efter Oprykning i denne tilbage til Hæren igjen, kunde gjøre ganske gode Forfremmelsesforretninger. Der gaves dengang ikke faa af Hærens Officerer, som uden nogensinde at have sat Foden paa et Skibsdæk havde staaet endog flere Gange i Søofficeerscorpset. Herfor satte Dahlerup en Stopper, og det er jo rimeligt nok, at han derved er bleven adskillige Officerers onde Skjæbne. Naar altsaa Dahlerup ikke modtog en Stilling, der igjennem Keiseren kunde have sikkert ham en væsentlig Indflydelse paa alle maritime Anliggender, var det ikke paa Grund af hans per-

sonlige Forhold i Østerrig, men tildeels fordi han ikke følte sig tiltrukken af Hoflivets Tvang og Former, og endnu mere fordi han betragtede sit Hverv som endt og længtes efter at vende tilbage til sit Fædreland. Han søgte derfor om sin Afsked, fik denne med Tillæg af en Pension, som han ikke havde ventet, og blev desuden for sig og Afkom optaget i den østerrigske Friherrestand. Da han afgav Commandoen til den General, som afløste ham, kunde han med berettiget Stolthed see tilbage paa det, han havde udrettet; thi han efterlod et fortræffeligt Materiel, et dygtigt Personel, hvis bedste Kræfter han selv havde fremdraget eller opsøgt, og en i organisatoriske Bestemmelser nedlagt Plan for Flaadens fremtidige Udvikling.

Ved hans Tilbagekomst til Danmark blev han imidlertid skuffet i sine Forventninger om atter at indtræde i Marinen. Det ovenomtalte Kongelige Rescript forbeholdt ham Ret til at indtage sit tidligere Nummer i Søofficeerscorpset; men netop i de Dage, han løste sig fra sine Forpligtelser til Østerrig, fandt der en Forfremmelse Sted i Marinen, hvorved daværende Commandeur Zahrtmann med Forbigaaelse af flere Formænd udnævntes til Admiral. Da man nu bød Dahlerup indtil indløbende Vacance at indtage en Extra-Plads imellem hans tidligere Formand og Eftermand, Commandeurerne Blom og Seidelin, betragtede han sig som forurettet. Ifølge Kongens Rescript var der forbeholdt ham Nummer i Marinen, og han fandt derfor, at en Plads udenfor Nummer med en Extragage, som Rigsdagen først skulde bevilge, var et Brud paa det givne Tilsagn. Hvad der heri væsentligst paavirkede ham, var dog, at Admiral Zahrtmann, i de senere Aar hans Rival herbjemme, som ved sin Indtrædelse i Marinen stod 60 Nummere under ham, nu var bleven hans Formand og Admiral, medens han selv, der kom hjem fra et høitbetroet, tjenstligt Hverv i Udlandet, ikke var tagen i Betragtning ved Be-

sættelsen af Admiralspladsen. Han begyndte derfor med at forlange sin Anciennetel reserveret foran Zahrtmann, og, da man ikke kunde indlade sig herpaa, forlangte han at blive pensioneret, hvilket ligeledes afsloges. Den Fortolkning af Tilsagnet om at faae sit Nummer reserveret, som Dahlerup saaledes gjorde gjældende, vil vist neppe finde Støtte hos nogen Militair, hvorimod der unegtelig var noget Forunderligt i, at en Mand, der i 43 Aar hæderligt havde tjent Staten, og paa Regjeringens udtrykkelige Opfordring paatog sig et tjenstligt Hverv i fremmed Land, som Følge af en ubegrundet Fordring og Uvillien til at frasige sig den fremmede Pension, fuldstændig berøvedes sin Pensionsret. At han dengang betragtede dette som en personlig Krænkelse, er ikke saa forunderligt, og det kan kun have været en ringe Trøst for ham, at han senere erfarede, at ikke Marineministeren, men den daværende Finantsministers misundelsesværdige Sparsommelighed havde været Grund til Vanskeligheden ved Pensionsspørgsmaalet. Den 6te October 1851 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Storkors, som blev den sidste Tak, han fik for sit nu opløste Tjenesteforhold til Danmark.

De følgende to Aar henlevede han deels i Østerrig, deels i Danmark, flittig beskæftiget med litteraire Sysler; men, hvormeget han end interesserede sig for disse, kunde han endnu ikke opgive Haabet om igjen at komme i Virksomhed i sit egentlige Kald, og dette Haab skulde gaae i Opfyldelse. Erkehertug Ferdinand Max var nemlig bleven Marinens Overcommandant i Østerrig, og, da han i Overeensstemmelse med Marinens Officerer ønskede at faae den gamle Chef tilbage, blev Dahlerup opfordret til at komme til Triest som Erkehertugens Raadgiver i maritime og tekniske Sager. Han reiste dertil efter at have besøgt forskellige Skibsværfter for at gjøre sig bekendt med de nyeste Pandserkibe, skjøndt han hverken dengang eller senere tiltroede Pandser-

skibene nogen vedvarende Fremtid. I Juli 1861 gjen-saae den 71aarige Mand Skuepladsen for sin tidligere Virksomhed, og han fandt, at man var fulgt godt med Tiden, idet meget af det, han kun havde kunnet forbedre, var blevet sat igjennem af Keiserens Broder. Den Stilling, han her overtog, tiltalte ham i høi Grad, idet han havde Forretninger nok, og paa den anden Side var langt mindre end tidligere betyngtet af den Uendelighed af officielle Besøg og Contrahesøg, der havde opslugt saa meget af hans Tid, saalænge han selv var Overcommandant. Hos Erkehertugen, som i 1851 havde viet sig til Marinen, traf han en Tillid og Velvillie, der næredes ved den daglige Samarbeiden, og som lærte Dahlerup at skatte hans elskværdige Charakter, Kundskabsfylde og sjeldne Aandsgaver. Der forhandlede saa at sige intet vigtigt maritimt Spørgsmaal, uden at den gamle Admiral blev tagen paa Raad, medens hans Erfaring og Dygtighed henviste ham til at være den Ledende i mange forskjellige Commissioner. Men Alderdommen begyndte at gjøre sig gjældende, og især led hans Øine saa meget ved det bestandige Arbeide, at han allerede i 1863 meente at maatte opgive sin Stilling og derfor søgte om at trække sig tilbage. Kun ved Erkehertugens indtrængende Anmodning lod han sig bevæge til at blive, skjøndt han nu var henviist til at lade sig forelæse og besørge alt Skrivearbeide ved Dictat til Secretairer og Adjutanter. For en saa arbeidsom og virkekjær Mand som Dahlerup var det svækkede Syn en haard Tilskikkelse, der kastede sin Skygge over det sidste Aars Ophold i Triest, som blev ham end piinligere, da Øster-rig lod sig inddrage i Krigen mod Danmark. Vel vistes der ham alle mulige Hensyn, og vel bragte hans Forretningsvirksomhed ham ikke ind paa selve Krigsførelsen; men, hvormeget han end holdt sig tilbage, havde han dog endnu sit Fædreland for kjært til ikke at føle det Uhyggelige ved sin dobbelte Stilling, som jo for en Deel

var fremkaldt ved den uventede, næsten pludselige Maade, hvorpaa Østerrig optraadte som virkelig Deeltager i Kri-gen. Da Budskabet om Træfningen ved Helgoland naaede ham, følte han ublandet og inderlig Glæde og lagde ikke Skjul paa sin Stolthed over sit gande Flags Triumph. Han slutter sit bevægede Brev til Hjemmet med følgende Ord: » Det er en Solstraale i Gemytternes Mørke, en opmuntrende Røst fra Fortidens Dage. Send snart, snart, snart Oplysning til mig herom«. Det er et underligt Tilfælde, at Dahlerup selv havde bevaret Tegetthoff for Marinen, idet han i 1849 kaldte denne tilbage fra Neapel, hvor han som ung Lieutenant var Adjutant hos den østerrigske Minister. Da Tegetthoff efter sin Hjemkomst fra Helgoland hilste paa Admiralen, sagde han med mandig Beskedenhed: »Næste Gang haaber jeg at kunne gjøre det bedre«. Lissaslaget vidner om, hvorledes han indløste dette Haab.

Dengang Erkehertugen forlod sit yndige Miramar for det skjæbnsvangre mexikanske Keiserdømme, indviede han Guadalupeordenen ved at skjenke den til Admiralen, hvem han i en ligesaa varm som smigrende Skrivelse overdrog at bringe Marinen hans Farvel. Dahlerup blev staaende i activ Tjeneste til Januar 1865, da han med særlig Tilkjendegivelse af Keiserens Tilfredshed trak sig tilbage for endnu i nogen Tid som Privatmand at opholde sig i Triest, hvor han indtil sin Afreise modtog mangfoldige Beviser paa Hengivenhed og Høiagtelse fra de Officerer, som efterhaanden havde lært at indsee, hvad den østerrigske Marine skyldte ham. Paa denne Erkjendelse skulde han have et endnu fyldigere Beviis efter Slaget ved Lissa i følgende Brev fra Keiser Maximilian:

»Kjære Viceadmiral, Friherre Dahlerup!

Den østerrigske Flaades herlige Seir ved Lissa under Tegetthoff's geniale Ledelse giver mig den forønskede

Anledning til af Hjertet, at lykønske Dem, der engang var min Admiral, senere min prøvede Raadgiver og altid min høitærede Ven, til vort smukke Held. Jeg tør vel sige vort, selv om jeg med min hele Sjæl er en Søn af mit nye Fædreland; thi jeg har jo i hele ti Aar, Dag og Nat, flittig og ufortrøden arbeidet paa den Bygning, hvis faste Grundvold De har lagt, ærede Admiral. Da jeg overdrog Dem at bringe Marinen min sidste Afskedshilsen, sagde jeg Dem de Ord, der nu saa skjønt, saa herligt ere blevne bekræftede: »Den Troessætning, at Østerrig maatte blive stort og mægtigt til Søes vedkjender jeg mig endnu ligesaa meget som den Dag, da jeg i Bevidstheden om min Ungdomskraft viede mig til denne høie Opgave. Marinen vil opfylde sin Bestemmelse, derfor borger mig Corpsets faste Sammensætning og den politiske Nødvendighed. Nu begynde disse Ord at virkeligjøres. Dem maa det ogsaa hjertelig glæde, at den Flaade, De har overtaget i dens Barndom, hvis første Udvikling De har ledet med saa megen Viisdom, og som jeg har været saa lykkelig at see modnes under min Ledelse, har viist sig saa dygtig efter en neppe tiaarig Udvikling. Tegetthoff har ikke alene ved Lissa bragt sit Flag Seiren, han har samtidig bragt vor tekniske Ære en Seir og slaaet en stor Rift i de Theorier, som vi saa utrættelig maatte bekæmpe. Ligesom vi vare blandt de Første, som dristigt efter »Halv-Resultaterne» med »Gloire» valgte vort Pandser-system og gennemførte det trods al Modstand, uden lang Betænkning, medens man endnu i Fastlandets, ja endog i Englands lærde Kredse reiste en sand Storm mod vore praktiske Attentater paa de gamle Theoriers Hellighed, saaledes er den af os byggede Pandserflaade ogsaa den første, hvis lykkelige Lod det blev at kunne seire paa aaben Sø. Vi have samtidig med de største Sømagter opstillet Problemet, og vor brave Tegetthoff har glimrende løst det. Denne Løsning kommer alle

søfarende Nationer tilgode. Ogsaa den skønne »Kaiser«, hvis Kjællægning skaffede Theoretikerne saa mange bitre Timer, har i Kampen med fire mægtige Skibe viist sig som et kraftigt Linieskib af første Art.

Hvad De, jeg og alle praktiske Søfolk forudsaae, er nu blevet beviist ved Kjendsgjeringerne, nemlig, at de Anklager, som man reiste imod vor Marinebestyrelse og endog fandt nødvendig at udslynge imod os fra Talerstolen, vare fuldstændig grundløse. Ak! gid Alt i Staten var saa kjærnefuldt, som det foregivne »grønne Skibstømmer«, man beskyldte os for at have anvendt til Pandserfregatterne, og gid alle Sjæle og Charakterer havde viist sig saa faste og uigjennemtrængelige som de dengang med Prædicatet »smørbløde« betegnede Plader. Da vi havde frigjort os fra vor industrielle Afhængighed af Udlandet og skaffet os en egen Skibbygningsindustri, da vi udelukkende med egne Midler havde gennemført den dobbelte Overgang fra Seil- til Dampskibe, fra Træ- til Pandserskibe, saavel i Skibsskrog som i Maskiner, Bestyknings- og Udrustningsgjenstande, da vi havde frembragt nye Mandskaber og nye Stabe, nye Værfter og Dokker, nye Reglementer med en ny Organisation af Tjenestegangen, da blev det end mere mit brændende Ønske at prøve det Nyskabte igjennem dets Formaal, at forsøge den nye Organisations Kraft ved et Sammenstød med en dygtig i maritime Traditioner opvoxet Flaade, hvilket Flag den saa maatte føre.

Prøven er nu aflagt, og det er mig en sand Glæde, som ikke har sit Udspring fra nogen egenkjærlig Følelse, roligt at kunne lade den maritime Verden fælde Dom over vore Fagarbeider. Min maritime Samvittighed er beroliget, og jeg meddeler Dem, den værdige Admiral, som efter et halvt Aarhundredes Sømandsvirken med den samme ildfulde maritime Begeistring omfatter vort Kalds ridderlige Traditioner, der med Aandens elastiske Ungdomskraft slutter sig til alle Forbedringer — jeg

meddeler Dem, min elskede Mester og Ven, aabent og usminket min ublandede Glæde. Tillige har jeg faaet en hurtig Bekræftelse paa de politiske Anskuelse, der ledede mig, da jeg med al Kraft, og tiltrods for de største Hindringer og Fordomme, flyttede det værdifulde Orlogsværft fra Venedig til Pola, da jeg fjernede Elementerne fra Vestkysten, gav Officeerscorpset en anden Retning og valgte Lissa, Nøglen til det øvre Adriaterhav, som Centralpunct for Søoperationerne, idet jeg ved tidssvarende Befæstninger gjorde det til en vigtig Marinestation. Dengang jeg kæmpede imod Repræsentationens Reductions-Tedenser, dengang jeg i Skrift og Tale, i Artikler og Brochurer stred for den unge Marine, gav mit Ord i Pant paa dens Fremtid og indestod for den med min maritime Ære, da skete det med fuld Kjendskab til den ædle Spire, som den trods sin Ungdom indeholdt og i Overbeviisning om det Gedigne i den.

De hellige Interesser, som et ædelt Folk har lagt i mine Hænder, opfylde nu fuldstændigt mit Liv, og overfor de nye Bestræbelser maae de gamle træde i Baggrunden. De sidste Erindringer om en arbejdsrig Fortid, om Marinen, min Ungdomskjærlighed, høre mig dog endnu til, og endnu engang tillader jeg mig for Dem at udtale min udeelte Glæde over den østerrigske Flaades skønne Vaabendaad og at lykønske Dem, min Forgænger, til det herlige Resultat. Gid De efter et rigt, vel udfyldt Sømandsliv endnu i mange Aar maa nyde Lykken og Freden ved Deres elskværdige Datters Side, hvem jeg sender min Hilsen. Lev vel og lykkelig, og tro paa det Venskab og den Høiagtelse, der næres for Dem af Deres bevaagne

Maximilian.

Mexico den 30te August 1866.

Ved Siden af disse varme Linier kan stilles nedestaaende Uddrag af et Brev, skrevet ved Efterretningen om Dahlerups Død af en meget anseet, høitstaaende østerrigsk Søofficer:

„ Han var en Mand, der stod høit over sin Tid, og som jævn og beskeden kun kunde fuldt vurderes af dem, der kom i nærmere Berøring med ham. Hans sjeldne Aand, hans udstrakte Kundskaber vare en Grube, hvoraf jeg øste, og hans Godhed og venlige Imødekommen virkede velgjørende paa mig og gjorde mig bedre. Jeg ærer i Mindet om ham min Lærer og, jeg vover at tilføie, min Ven, og jeg vil altid betragte det som en Udmærkelse for mig at have arbeidet og virket under ham.

Han har i vanskelige Tider ikke skyet den Møie, der var forbundet med den øverste Commando over en opløst Sømagt, som han bestræbte sig for at give nyt Liv. Kun lidet forstaaet af sine Undergivne, kun svagt understøttet af de Fleste af sine Omgivelser, vidste han ved rastløs Virken i et ham fremmed Land og omgiven af forældede Institutioner, ved eget Arbeide at bane sig en Vei og give den østerrigske Marine det Grundlag, paa hvilket den senere tilkæmpede sig sin glimrende Fremgang. Jeg veed, hvilke Besværligheder han havde at bekæmpe, jeg kjendte nøie alle Tornene, der voxede op paa hans Vei, og jeg beundrede ofte det Mod og den Udholdenhed, hvormed han søgte at bortrydde dem.

I Østerrig stod dengang den nye Tid i Kamp med gamle Traditioner. Folk, der vare opvoxede og modnede i de faldefærdige Systemers Sump, gjorde en farefuld Modstand mod den vaagnende Fornuft, mod Friheden til at udvikle sig og nytte Aandens Kræfter, medens Andre, grebne af de nye Ideers Malstrøm gik ud over Maalet og forøgede den Forvirring, som truede med at gribe Samfundet. I denne Tid stod han rolig og besindig, et Forbillede for Enhver, der forstod ham;

hans Forstand var hans Compas, hans Elskværdighed det Ror, hvormed han styrede, sit Fartøi igjennem det brusende Hav. Under ham blev Marinen til en Heelhed; han førte den mod Venedig, der takket være hans Bestræbelser maatte overgive sig, han viste den Vei til fremmede Have, hvor det østerrigske Flag gjorde sig fuldstændig gjældende, trods de ringe Kræfter, hvorover man raadede.

Hvis kun en Deel af det, han tilsigtede, og hvorfor han arbeidede, blev til Virkelighed, saa laa Skylden ikke hos ham, men derimod hos os alle, fordi vi dengang ikke vare modne til noget Større.

Mange værdifulde Kræfter maae i saadanne Tider slide sig op, mange maae gaae under; men det, som han har skabt, nemlig Østerrigs Marine, det er bevaret, og det gjør hans Navn og hans Virksomhed Ære, lad saa end Menneskene kunne glemme, hvilket Udspring de skyldte deres Tilværelse. Men jeg bevarer tro hans Minde; det gjør mig godt at vende mine Tanker til hiin Tid, i hvilken jeg ved Siden af mangen en Lidelse ogsaa havde den Glæde at staae i Tjenesteforhold til en Mand, som jeg høit ærede og agtede . . . Det vidste Ordenens Fjender godt, og jeg tør nok sige, at de grundigt bagvaskede os begge, og for at tilfredsstille deres Egenkjærlighed endelig skilte os fra hinanden. Senere bukkede vel disse Folk under, men desværre først efter at have rystet den Commanderendes Stilling og derved jævnet Veien for Andres Ærgjerrighed.

Jeg gjenfandt dog senere i den Hedengangne, hvad jeg søgte hos ham: den elskværdige Mand, som jeg ærede med hele min Sjæl. —

Dahlerup tilbragte de sidste Aar af sit Liv her i Hjemmet, og, trods den høie Alder, han naaede, bevarede han sin fulde Aandskraft og Livslyst næsten lige til sin Død. Der gik sjelden en Dag, hvor han ikke var ude at kaste et Blik paa Sundet; den sidste Gang, han var

der, faldt der en Salut, han fulgte den opmærksomt Skud for Skud, og, da han kom hjem, søgte han Sengen for aldrig mere at reise sig.

Den daglige System med Pennen er hos Mange en af tilfældige Omstændigheder medført Vane, hos Nogle et Middel til Opnaaelsen af bestemte Formaal og kun hos Enkelte en ligefrem Trang, Yttringen af en medfødt Naturgave. Til disse Enkelte hørte Dahlerup, om hvem Læreren i Dansk paa Søcadetakademiet betegnende skrev: »Han er nok et af de bedste Hoveder, Akademiet prunker med, og en af vore bedste Stylister.« — Det virksomme, praktiske Liv, hans Kald hyppigt medførte, havde dog til Følge, at han kun til enkelte Tider kunde hengive sig til denne sin Tilbøielighed. Da Archiv for Søvæsen, som er fortsat i dette Tidsskrift, stiftedes 1827, blev han en af dets stadigste Medarbejdere, og da den ene af Stifterne, Capitain P. U. Bruun, i 1834 fratraadte Udgivelsen, afløstes han af Dahlerup, som i Forbindelse med Capitain L. de Coninck udgav det i et Par Aar for derefter at være eneste Udgiver indtil 1844. I disse ti Aar har han, som man veed, skjænket Archivet mange værdifulde Bidrag, der udmærke sig ved et reent, klart og ofte kjærnefuldt Sprog og gjennemgaaende røbe en varm Interesse for Kaldet, forenet med en ikke almindelig Læsning. Da Capitain H. J. Blom af Kongens Regiment i 1831 tog Anledning af nogle Udtalelser i »Maanedsskrift for Literatur« om Søcadeternes Opdragelse til i en Piece, »Land- og Sømagt, nærmest med Hensyn paa Danmark«, at indlede den senere Tids saa heldige Bestræbelser for at forvandle os til Landmagt, navnlig ved at angribe de større Skibe, optraadte baade Falsen, Zahrtmann og Dahlerup med Held imod ham, den Sidste i en Piece, der ved Overskriften »En bleg og mager Mand, som havde ingen Ruus« (Peder Paars) betegnede, at han ikke vilde benytte Bloms mildest talt lidenskabelige Beviisførelse.

Hans sidste litteraire Arbeide, »Naturphilosophiske og culturhistoriske Betragtninger«, udkom i 1862 og var Frugten af tidligere ledige Timer. Denne Bog har det tilfælles med hans første Bidrag til Litteraturen, at man langt snarere vilde betegne dens Forfatter som Videnskabsmand end som Søofficer. Grundtanken i den er forøvrigt at fremhæve det guddommelige Forsyns Existens, at hævde Troen paa en levende Gud, der giver sig tilkjende i hele Naturen, i den Enkeltes Liv og i Menneskeslægtens Historie. Skjøndt den var begyndt i den ældre Alder og sluttet af en gammel Mand, er den skreven i et ungdomsfrisk Sprog og røber, som saameget Andet, Forfatterens Kundskabsfylde og Skarp-sindighed.

En politisk Personlighed har Dahlerup aldrig været, skjøndt han ikke viste nogen Sky for at træde offentlig frem, og uagtet hans Begavelse og Herredømme over Sproget i Skrift og Tale maatte gjøre ham skikket til at indtage en fremtrædende Plads i det Frihedsliv, som udviklede sig i hans kraftigste Alder. Han har selv udtalt, at han ikke følte noget indre Kald til politisk Virksomhed, og denne Udtalelse røber i Forbindelse med tilfældige Yttringer af ham, at han var sig de svage Puncter i sin Charakter bevidst.

Hans Charakter! Hvorledes var den? Det er vel det Spørgsmaal, som nu til Slutningen opkastes; men det er ogsaa det vanskeligste Spørgsmaal for en yngre Slægt at besvare. Af hans Samtidige lever kun en Enkelt, og de, der have staaet under ham, have snarere i ham lagt Mærke til Chefen end til Mennesket. Vi, som aldrig have kjendt ham, kunne kun gjengive Andres Indtryk, og neppe een af hans nulevende Standsfæller her i Landet har staaet ham saa nær, at han kan sige: »Saaledes var Manden.« Det er derfor kun med enkelte løse Træk, at vi formaae at tegne ham. Dahlerup var, som man har seet af hans Virksomhed, i en Række af sine

Ungdomsaar næsten bestandig henviist til at leve sit eget Tankeliv; han lærte derved at klare enhver Tvivl og Vanskelighed med sig selv; men, hvad han saaledes vandt i Selvstændighed, tabte han i Evnen til at bøie og lempe sig efter Andre. Den Mening, han havde dannet sig, stod han fast paa og forsvarede med en Dygtighed, men stundom tillige med en Skarphed, som ikke altid vandt ham Venner. Hans i en lang Aarrække svagelige Helbred har naturligviis bidraget meget til at udvikle de Kanter i hans Charakter, hvorpaa man stødte sig, og var vel en væsentlig Grund til, at han af Mange er bleven betegnet som »en stridbar Mand«; men, stridbar var han ingenlunde i Ordets egentlige Forstand: han søgte ikke Strid for Stridens Skyld; men, havde han et Maal, og traf han Hindringer paa sin Vei, saa laa det hans Natur nærmere at kæmpe end at bugte sig frem. Ogsaa med sin Sygdom kæmpede han mandigt, og mere end een Officeer mindes, hvorledes han som Chef, efter at have ligget og vaandet sig i de ulideligste Smerter, pludselig, og som om Intet havde været iveien, viste sig for sine Omgivelser, hvem han saa ofte fængslede ved sin Samtale. I Retning af det Fængslende havde han netop sin største Styrke: Gamle og Unge ere enige i at betegne ham som en af de interessanteste Mænd, de have kjendt, og om det saa var de tjenstlige Middage — hvor Stemningen saa ofte er lidt træg — saa vidste han ved sin Belevenhed og Underholdning at gjøre dem til en sand Adspredelse, en Kilde til Belæring for Officererne. Hans Sømandsdygtighed og tactfulde Optræden i fremmede Havne gjorde mange af disse stolte af at have ham til Chef. Han var med faa Ord en rigt begavet Natur, der vel ikke blev kaldet til glimrende Stordaad, men som ved ihærdig Anvendelse af sin Begavelse har efterladt sit Spor overalt, hvor han har virket, og i hvem dette Tidsskrift maa hædre en af sine bedste Mænd.

Medvirkende Aarsager til »Re d'Italia«'s Undergang.

Af en russisk Maskinmester.

I ingen af de Frømstillinger af Lissaslaget, vi hidtil ere blevne bekendte med, have vi truffet noget Forsøg paa at gjøre Rede for de Aarsager, man isærdeleshed maatte tilskrive »Re d'Italia«'s og »Palestro«'s Undergang, og vi ville derfor, i vor Egenskab af Maskinmester, søge at paapege nogle af de Omstændigheder, som ifølge vort Skjøn have bidraget deres til denne sørgelige Begivenhed. Vi have nøie kjendt det smukke Skib »Re d'Italia«, da vi vare i New York, dengang det laa der under Equipering for at afgaae til Europa, ligesom vi ved en Udenlandsreise under Krigen mellem Østerrig og Preussen fik en gunstig Leilighed til at gjøre os fortrolige med endeel af de Forhold, der i det Følgende ville blive Gjenstand for Omtale. Fregatten »Re d'Italia« tilbage- lagde under Damp Veien fra New York til Gibraltar paa 15 Dage; man kunde altsaa med Rette kalde den et velseilende Skib, og man maa derfor opkaste det Spørgsmaal, hvorfor den rolig fandt sig i, at de østerrigske Skibe, der ikke særlig udmærkede sig ved deres Fart, løb paa den, saameget som de lystede.

Ligeoverfor den Tapperhed, der udvistes, navnlig af »Palestro«, som foretrak at springe i Luften for at stryge, har man ikke Ret til at gaae ud fra, at »Re d'Italia«'s Besætning fuldstændig havde tabt Hovedet;

der maa altsaa være en anden Grund til Skibets Undergang. Før Slaget ved Lissa vare Maskinmesterne i den italienske Marine private Folk, som bandt sig ved en skriftlig Contract; i Almindelighed leveredes Maskinmesteren af den udenlandske Fabrik, som havde konstrueret Maskinerne. Disse Folk beklædte deres Stilling ligetil umiddelbart før Krigen, men forlangte da deres Afsked, begrundet paa, at Contracterne Intel indeholdt om, at de skulde tjene i Krigstid. Regjeringen havde intet Andet at gribe til end at søge at beholde dem ved at tilbyde en høiere Løn; men kun faa lode sig lokke heraf, og Følgen var, at mange Skibe mistede deres Maskinmestere, som maatte erstattes af Italienerne, hvem man mod høi Betaling fik fra Jernbaner og Fabriker. Det er ikke nogen sær vanskelig Sag at behandle et Locomotiv eller en Fabriksmaskine; men for at være fuldstændig Herre over de sammensatte Lavtryksmaskiner paa flere hundrede Hestes Kraft, som bruges til søes, maa man aareviis have faret med slige Maskiner og tilmed have lært sin Dont under erfarne Mesters Ledelse. Det Uheldige i den Stilling, hvori Italien var kommet ved at tyе til Folk fra Landjorden, viste sig ogsaa strax ved den Maade, hvorpaa Maskinerne bleve behandlede, idet endog Fregatten »Re di Portogalo» ved Afreisen signalerede, at den ikke kunde stikke i Søen, da dens Overmaskinmester ikke var istand til at regjere sine Maskiner. Maskinmesternes Ukjendskab til Forholdene ombord viste sig ikke mindre ved de hyppige Selvantændelser i Skibenes Kulkasser.

Enhver veed, at Kullenes Selvantændelse, navnlig i Varmen, fremkaldes ved fugtige Kulkasser med indelukket Luft. Er der først Ild i Kullene, kan man kun frelse Skibet ved at overgyde dem med Vand for derefter at tømme og udtørre Kulkasserne og indtage nye Kul. Har man slukket Ilden i Kullene, og lader man dem blive i Kasserne, vil der paa Grund af den forøgede

Fugtighed og den Varme, som enkelte Dele af Lagene ville bevare, efter et Par Dages Forløb atter opstaae Selvantændelse. Forøvrigt ere de Kul, som der engang har været Ild i i Kulkasserne, næsten ubrugelige, idet endeel af Kulstoffet i dem er forbrændt. Selv de af Kullene, der ikke ere ødelagte eller forvandlede til Cokes, ere saa sprøde, at de falde i Smuld, naar der fyres med dem. Man kan til Nød faae Damp med dem, naar man blander dem med friske Kul; men det er kun under gunstige Forhold og med den omhyggeligste Fyring; — under Affaire ere de ubrugelige.

Paa »Re d'Italia» gik der tre Gange Ild i Kullene, sidste Gang Dagen før Slaget; men, da Escadren befandt sig i fjendtlige Farvande, var det ikke muligt at faae dem ombyttede, og Skibet maatte derfor gaae i Slag med dem, hvadenten det saa vilde eller ei. — Naar vi nu med dette for Øie undersøge Fregattens Optræden i Slaget, vil dens Undergang blive os forklarlig.

»Re d'Italia» gik altsaa Fjenden imøde med Kul, som gjorde det vanskeligt at holde Dampen, og i Sigte af Fjenden forlod Admiralen den og gik ombord i »Affondatore». For at udføre dette maatte imidlertid begge Skibene stoppe, og »Re d'Italia» ligge stille, medens Fartøier bleve affirede, gik ombord med Admiralen og hans Stab i det andet Skib, vendte tilbage og atter bleve heiste. Alt dette kræver Tid, og det en Tid, der er kostbar umiddelbart før en Kamp mellem Skibe, som for Damp kunne gennemløbe en Qvartmiil i 5 Minuter. Imidlertid vedblev den øvrige Escadre at bevæge sig fremefter, den mødte Fjenden, og Kampen indlededes. Admiralen sluttede sig til den, saasnart han var kommen ombord i »Affondatore»; men, medens »Re d'Italia» ventede paa sine Fartøier og heisede dem, sakkede den saa meget agterud, at der opstod det store Mellemrum, hvorigjennem den østerrigske Escadre kunde trænge,

uagtet dens Opstilling var henved en Qvartmiil i Brede. Den østerrigske Flaade, som bevarede den Tro, at det italienske Admiralsflag endnu vaiede paa »Re d'Italia«, og som vilde aabne Kampen med at tilføie sin Fjende to følelige Saar ved samtidig at berøve ham hans kraftigste Skib og hans Fører, fortsatte med fuld Fart og rum Vind sin Cours, uden at ændse de øvrige Fjender, kun for at træffe Admiralskibet; endelig naaede den det, skilt fra sin Escadre og kun støttet af »Pa-lestro«.

Lad os nu henvende Opmærksomheden paa »Re d'Italia«. Efterat man har stoppet Maskinen med fuld Fart, tiltager Dampens Spændkraft i Kjedlerne, og for at holde den indenfor de Grændser, som disses Sikkerhed kræver — lad os sætte 20 Pd.s Tryk paa Qvadrat-tommen — formindsker man Varmen fra Ildstederne ved at lukke Dæmperne, aabne Fyrdørene og ved at holde inde med Fyringen; men, da dette neppe er tilstrækkeligt, aabner man Sikkerhedsventilen for at give Dampen Udløb. Det er i ethvert Tilfælde saaledes, man bærer sig ad under slige Forhold ombord og iland, og der er derfor ingen Grund til at antage, at »Re d'Italia« har handlet anderledes. Vi ville nu lidt nøiere betragte Kjedlernes Dampudvikling under disse Forhold. Tyve Pd.s Tryk i Kjedlerne under fuld Fart og det samme Tryk, naar man ligger stoppet, angiver vel samme Spænding; men, naar Dampudviklingen ikke gaaer sin jævne Gang, har man kun at slippe noget af Dampen ud, for at Trykket øieblikkelig skal falde fra en Snees Pund til knap det Halve, og for at det ikke, før efter nogen Tids Forløb, skal hæve sig igjen. Under fuld Fart med Maskinen vil Viseren paa Manometret stadig pege paa 20 Pd. uden Hensyn til, at Dampen uophørlig gaaer fra Kjedlerne over i Cylindrene, og Grunden hertil er, som Enhver veed, simpelthen den, at der for hvert Secund af Kjedlerne udvikles det Qvantum Damp, som Maskinen

forbruger. Denne Dampudvikling er imidlertid betinget af en tilsvarende Varmeudvikling, som gjør Fordring paa, at Kullene ere af god Beskaffenhed, at de Kul, som kastes ind, møde en bestemt Varmegrad, og at en tilstrækkelig Luftstrømning nærer Forbrændingen; fyldstgjøres ikke disse Fordringer, aftager Ophedningen og dermed Dampudviklingen. Ved at lukke for Trækken hemmes Forbrændingen, Dampudviklingen forringes, og følgelig vil Damptrykket falde.

Det er altsaa næsten overflødigt at fremhæve, at den Damp, der under disse sidste Forhold udvikles, kun er forholdsviis høist ringe, og den mindst Fortrolige med Maskiner vil kunne forstaae, at, naar vi stoppe i nogen Tid, efterat der har været arbeidet med 20 Pd.s Tryk, og vedblive under Stopningen at holde Manometret paa 20 Pd., vil dette Tryk kun være frembragt af den ikke anvendte Damp, hvis Tryk, saasnart Maskinen sættes i Bevægelse, øieblikkelig falder til nogle ganske faa Pund.

Hvis vi altsaa, naar vi sætte Maskinen igang, lukke Sikkerhedsventilen og Fyrdørene og aabne for Trækken, efterat vi have frisket Fyrene, ville vi til den første Omdreining have 20 Pd.s Tryk plus de 2 eller 3 Pd., der have udviklet sig umiddelbart før Igangsætningen, altsaa henved 23 Pd.; men ved den næste Omdreining er allerede denne Damp forbrugt, og den nye Dampudvikling er endnu saa ringe, at den ikke kan gjøre nogen Gavn. Rigtignok vil det i Virkeligheden ikke gaae fuldstændig saaledes til: det kræver en vis Tid, før man kan sætte fuld Fart paa Maskinen, med rask Fyring vil der i den Tid udvikle sig mere Damp end antaget, og vi ville derfor i Reglen strax kunne arbeide med en syv, otte Pd.s Tryk; men i ethvert Tilfælde bliver dog Dampudviklingen ringere, end der forlanges, og Resultatet vil være, at Dampen efterhaanden fuldstændig falder, saa at man enten maa stoppe Maskinen for at faae

Dampen op eller udsætte sig for, at det ringe Damptryk i Kjedlerne medfører Overkog, og at der kommer Vand ind i Cylindrene.

Af Alt, hvad der er skeet ombord i »Re d'Italia», fremgaaer det, at Maskinmesteren ikke var forberedt paa Sligt, og sandt at sige kunde han ikke være forberedt derpaa. Havde han havt gode Kul, kunde han endda efter en fem Minuters Forløb have sat fuld Fart paa Maskinen, saafremt han havde kunnet begynde med at gaae langsomt for kun at forøge Farten, efterhaanden som Dampudviklingen tiltog, og under Forudsætning af, at han under Stopningen havde holdt sine Fyr vedlige. Man kan ikke skaffe fuld Fart øieblikkelig, efter at man paa almindelig Maade har standset Dampudviklingen, selv om man gik ud fra, at dette ikke vilde være til Skade hverken for Kjedler eller Maskine, og i ethvert Fald var det en Umulighed med de forbrændte Kul, som »Re d'Italia» havde.

Alt dette er enhver Maskinmester fuldkomment paa det Rene med, og vi minde ikke derom for at belære dem, der vide det ligesaa godt som vi, men kun for at støtte vor Anskuelse om, hvor Aarsagerne til »Re d'Italia»'s Undergang for endeel skulle søges. Man see blot hen til de factiske Forhold: Da Fartøjerne vare heiste, var Fjenden saa at sige paa Livet; den italienske Escadre gik frem med fuld Fart, og for at naae den raabes der: »Fuld Fart!» »Fuld Fart!» ned til Maskinen. Maskinmesteren, som hører denne paatrængende Commando, og som efter Manometret regner at have 20 Pd.s Tryk, aabner for Dampen og sætter igang med fuld Fart. Maskinen kommer i hurtig Bevægelse; men efter et halvhundrede Omdreininger arbejder den langsommere, idet Damptrykket aftager, — »Fuld Fart!» »Fuld Fart!» gjenlyder igjen fra Dækket, og i deres Fortvivlelse over ikke at kunne holde Dampen give Maskinfolkene sig til at dænge Kul paa og mase med Fyrene; Varmeutviklingen

formindskes, og Dampudviklingen bliver endnu ringere. Har man nu tilmed at gjøre med Kul saa slette som »Re d'Italia«'s, saa føre slige fortvivlede Anstrengelser for at faae Damp til, at Ilden kvæles, og at Maskinen altsaa af sig selv gaaer istaa. Vi gaae ud fra, at dette er skeet i »Re d'Italia«, og at den østerrigske Admiralsfregat i dette ulykkelige Øieblik er rendt paa den, har gjennemboret dens Side og ødelagt dens Ror. Ved at føle Stødet har Maskinmesteren igjen gjort et fortvivlet Forsøg paa at sætte Maskinen igang, og dette er lykkedes ved Hjælp af den Smule Damp, der havde samlet sig under Standsningen: Skibet skød over Stævn og girede stærkt til Siden, da det var uden Styr. — Det er i ethvert Tilfælde en ubestridelig Kjendsgjerning, at »Re d'Italia« laa stille i det Øieblik, den østerrigske Flaade kom den paa Livet, og »Ferdinand Max« gav den Dødsstødet, og at den først efter at have modtaget dette Stød skød lidt over Stævn. Under alle Omstændigheder er det umuligt at forudsætte, at den med velberaad Hu havde stoppet og derved gjort Fjenden det saa let som muligt at tilintetgjøre den, uden at der løsnedes et Skud. Man kan altsaa være berettiget til at tilskrive Maskinen, at »Re d'Italia« ikke kunde slutte sig til sin Escadre, at den omringedes af Fjendens Pandsterskibe og ikke var istand til at flytte sig blot saa meget, at den kunde dreie af fra et normalt Stød af Fjendens Spore.

Men ogsaa paa »Palestro« lønner det sig at kaste et Blik. Man fortæller, at den sprang i Luften, fordi en fjendtlig Granat havde stukket Ild i nogle Reservekul, som laae i Officeersmessen. Dette er kun en Formodning, og tilmed en Formodning, som er meget dristig. Sikkert er det, at der var Kul i Messen; men, selv om vi gaae ud fra, at en Granat havde gjennemtrængt Siden og først var sprungen midt imellem de fyldte Kulsække, saa er det dog vistnok et Spørgsmaal, om disse derved vare blevne antændte. Vel udvikler Krudtet ved Antæn-

delsen en meget høi Varmegrad; men denne Varm udvikling er saa kortvarig, at der ikke kan være Tale om, at den skulde kunne antænde Kul. I det Høieste kan der være gaaet Ild i Sækkene; men det Lufttryk, der opstaaer ved Sprængningen, er paa den anden Side saa stærkt, at det maa antages at kvæle Ilden i et indelukket Rum. Nei, den naturligere og sikkrere Forklaring er, at »Palestro«, der havde ligesaa fugtige Kul som »Re d'Italia«, er blevet Offer for en Selvantændelse, som man under Forberedelserne til Slaget ikke har faaet Øie paa, før det var for seent til at betvinge den.

Alt synes saaledes at tyde paa, at begge disse Skibes Undergang for en stor Deel kan tilskrives en og samme Grund, nemlig den utilfredsstillende Forfatning, hvori Maskinerne og Alt, hvad der hører til dem, befandt sig i den italienske Flaade. Havde Italienerne raadet over ordentligt Brændsel, og havde de havt dygtige Maskinmestere, der forstod at finde sig tilrette i forskjellige Forhold, vilde de neppe have oplevet disse sørgelige Begivenheder, af hvilke man forøvrigt kan drage lærerige Slutninger for Fremtiden. Nutildags gjælder det i Søkamp først og fremmest at kunne bevæge sig med Hurtighed, og, for at kunne det, maa Maskinen være i fuldstændig Orden og Kjedlerne til enhver Tid istand til at levere den Dämp, man har Brug for. Dette afhænger fuldstændig af den, som har Opsyn med og leder Maskinen; men fra Førerens Side er der ogsaa Hensyn at tage. Man maa saaledes under Kampen saa meget som muligt undgaae at standse Farten; stopper man, maa man ikke under nogensomhelst Betingelse mindske med Fyringen, der maa fortsættes, som om man gik fuld Fart, hvorimod man kan benytte Standsningen til at friske Vandet i Kjedlerne og derved for en kort Tid forringe Dampudviklingen. Det vilde vistnok være at anbefale, om man havde en Reserve-Sikkerhedsventil til Afbenyttelse under slige Forhold, eller om den alminde-

lige Ventil paa Orlogsskibene gjordes saa stor, at der var tilstrækkelig Udstrømning for Dampen, naar man stopper med fuld Fart, for kort derefter at gaae an igjen med størst mulige Hurtighed. I ethvert Tilfælde bør man ingensinde under Affaire af Hensyn til Kjedlerne mindske med Fyringen, thi i Virkeligheden hører der mindre Mod til at forcere Kjedlerne lidt end til at udsætte sig for de Følger, det kan have, at Dampen falder.

Det svageste Sted paa et Pandserskib er Spildevandsrøret fra Maskinen; bliver det ødelagt af en Kugle eller et Sporestød, er Skibet fortabt; thi igjennem dette Rør udpumpes der en Masse Vand ikke blot fra selve Condensatoren, men i mange Skibe ogsaa fra Lasten; faaer Afløbsrøret en Læk, føres alt dette Vand ned i Lasten, og man tvinges derved til at stoppe Maskinen. Det maa derfor tilraades at have et Reserve-Spildevandsrør, der udmunder saa langt fra det sædvanlige, at de ikke begge samtidig kunne beskadiges, og i ethvert Tilfælde var det ønskeligt, om enhver Maskine var indrettet til i Nødstilfælde at kunne bruges med Høitryk alene.

Men, hvad det fremfor Alt kommer an paa, er, at Maskinmesteren er fuldstændig paa det Rene med, hvilken Brug man antager der vil blive gjort af Maskinen; thi kun derved bliver det ham muligt til enhver Tid at have den fornødne Damp til sin Raadighed. Overhovedet bør man frigjøre sig for til Orlogs at følge de Maskinconstructioner, som indføres i Koffardskibene; Fordringerne ere saa forskellige, at Maalet ikke kan naaes ad samme Vei.

Handelssømandens theoretiske Uddannelse.

Af Carl G. F. Schwartz.

I Tidsskriftets 5te—6te Hefte har en Indsender under Mærket »En Skibsfører» udtalt sig om vore unge Søfarendes theoretiske Uddannelse, med hvilken han lige saa lidt som jeg er tilfreds; men hans Anskuelse om, hvilke Forholdsregler der bør tages for at gjøre den fyldestgjørende og tidssvarende, ere saa væsentlig forskellige fra mine, at jeg ikke kan undlade at komme tilbage til Spørgsmaalet.

Naar den ærede Forfatter vil bestride min Mening om, at Skibsførerstanden ikke udvikler sig saa rask som de andre Samfundscasser, og som Beviis herfor anfører, at den danske Skibsfører ikke i Dannelse staaer tilbage for nogen anden Nations Skibsførere, saa er dette jo intet Beviis for Urigtigheden af min Paastand. Men, naar han fremdeles siger, at han ikke troer, at vi staae tilbage for de andre Samfundscasser herhjemme, med hvilke vi med Rimelighed kunne sammenlignes, saa er jeg af den modsatte Mening. Hvilke Sammenligninger den ærede Forfatter tænker sig, veed jeg naturligviis ikke, men haaber at være i Overeensstemmelse med den almindelige Mening, naar jeg siger, at man med Billighed kunde kræve, at Skibsførerstanden i Henseende til theoretisk Dannelse nogenlunde stod paa samme Trin som

Handelsstanden, og, vil den ærede Forfatter paastaae, at den gjør det, troer jeg, at han kommer til at staae temmelig ene med sin Mening. Mere end Tusinde af Danmarks Skibsførere og Styr mænd har jeg kjendt saa nøie, at jeg tør have en begrundet Mening om deres Dannelsesstrin, og jeg kan forsikre ham, at jeg er alt Andet end enig med ham. Den ærede Forfatter kommer gjentagende tilbage til dette Dannelsesspørgsmaal, der synes at have berørt ham ubehageligt. Jeg har ikke trukket det frem for dermed at kaste Skygge paa eller paa nogen Maade vise den Stand Ringeagt, som jeg selv tilhører, og som jeg sætter en Stolthed i at tilhøre; men netop derfor kan jeg ikke finde mig i, at den bliver stedmoderlig behandlet. Jeg har kun fremført det som en af de Anker, der kunne rettes imod den Myndighed, der er sat til at vaage over Handelssømandens theoretiske Uddannelse; thi den har først i det sidste Par Aar, og man kan vel sige halv tvungen af Folkethinget, fundet det rimeligt at understøtte denne med nogle faa Tusinder aarlig, medens man allerede i en lang Aarrække har anseet det for nødvendigt at understøtte de andre Samfundsclassers Underviisning med endog meget betydelige Summer.

Den ærede Forfatter deler ikke min Mening om, at man skulde arbeide hen til at faae en større Tilgang til Standen fra de bedre stillede Samfundsclasser. Han siger, at, hvis Sømandsstanden er værd at vælge som Levevei, vil den faae Tilgang nok, og, er den det ikke, saa er det jo urigtigt at formaae unge Mennesker, der maaskee kunde komme i en bedre Levevei, til at vælge den, blot fordi man vil forbedre eller forædle Racen. Det gjør mig ondt at være bleven saa fuldstændig misforstaaet; jeg har ikke noget Øieblik tænkt mig, at man ved Over-talelse skulde formaae unge Mennesker, der have nydt en omhyggelig Skoleopdragelse, til at indtræde i Standen, men blot villet, at man ikke skulde vise nogen Animositet

mod de høiere stillede Samfundsclassers Børn; at man idetmindste tildeels gjør det, indrømmer jo selv den ærede Forfatter. Det staaer jo dog vel som en uomstødelig Kjendsgjerning, at det høie Opsving, Haandværkerstanden i de senere Aar har taget, ikke uvæsentlig skyldes den Omstændighed, at Børn, der have nydt en omhyggelig Skoleunderviisning, i langt høiere Grad end tidligere, vælge den til Levevei, og det samme vilde ogsaa utvivlsomt blive Tilfælde med Sømandsstanden. At der for Skibsførerne, naar de ere deres Stilling voxne, og de røgte deres Gjerning forsvarlig, skulde være nogen Fare ved at have saadanne unge Mennesker ombord, kan jeg paa ingen Maade indrømme. Jeg kan ikke give den ærede Forfatter Medhold, naar han kommer med en saadan Paastand som den, at en Skibsfører skulde kunne stemples som »en gammel Kjælling, der var bange for at seile«, fordi han bjergede Seil under en Byge, eller at han kunde faae Ord for at være »en Tyran«, fordi han satte Læseil paa en Søndag. Et uoverlagt Ord er naturligviis ikke udelukket fra Folkelukafet; men paastaae, at det skulde finde en frodigere Jordbund hos den bedre stillede Samfundsclasses Børn end hos Almuemandens, forekommer mig at være en Fornærmelse mod hine; det er dog Gud skee Lov et af de Goder, som den gode Opdragelse giver, at den aabner Øiet og skaffer Agtelse for Dygtigheden. Og endelig er dog ingen Rheder saa ufornuftig, at han skulde tage Hensyn til slige Udtalelser fra unge Mennesker, der ifølge Sagens Natur ikke derom kunne have nogen fornuftig Mening. Ogsaa jeg har, ligesom den ærede Forfatter, været et Recommendationsbarn og kan følgelig ogsaa tale af egen Erfaring; men denne gaaer sandelig i den modsatte Retning; thi jeg veed med mig selv, at jeg, fra den første Dag, jeg satte min Fod ombord, saae op baade til min Capitain og Styrmand og altid tog dem i Forsvar, hvor-

og naarsomhelst de gjordes til Gjenstand for nedsettende Omtale.

Jeg gaaer nu over til Sagens egentlige Kjærne, Maa-den, paa hvilken den theoretiske Uddannelse skal foregaae. At denne, indrettet som den ærede Forfatter foreslaaer, altsaa tildeels efter engelsk og svensk Mønster, kunde udvikle theoretisk dygtige Skibsførere, er udenfor al Tvivl; men det forekommer mig dog at være et vel strengt og ubilligt Forlangende, og det har desuden den slemme Hage at være i fuldstændig Uoverensstemmelse med vor Næringsfrihed, saa man maa være meget sangvinsk for at troe, at det skulde faae Lovgivningsmagts Billigelse. Af de Udtalelser, som findes i den Betænkning over »For-slag til Lov om Styrmandsexamen«, der afgaves af Folke-thingets Udvalg den 27de Januar 1869, og mod hvilke der ikke fra nogen Side i Thinget reistes Indsigelse, synes mig tydelig at fremgaae, at de Krav, som Staten maa stille for at give Retten til at føre Skib, ikke maae være større, end at Liv og Gods ere betryggede. Men i saa Fald vil jo den ved Lov befalede Examen kun kunne omfatte Fordringer i Navigation. Gaaer man ud herfra, og det forekommer mig at være det ene Fornuftige, indseer jeg ikke rettere, end at Fordringerne maae være eens for Styr mænd og Skibsførere, da det jo ikke hører til Sjeldenhederne, at hine under Reisen komme til at indtage disses Plads; ligesom der jo saa ei heller kan være Tale om forskjellige tvungne Skibsførerexamina; thi de ligefrem nødvendige Fordringer, der maae stilles til den, der skal føre Skib over Søen, blive jo de samme, hvad enten det er Nordsøen eller Atlanterhavet, der skal beseiles. At det i allerhøieste Grad er ønskeligt, at Skibsførerens nautiske Kundskab gaaer langt videre, end Examen kræver, ligesom ogsaa, at han ikke savner god Indsigt paa mange andre Omraader, har Ingen stærkere end jeg krævet, og det er efter min Formening en uaf-viselig Pligt for Staten, at Adgangen til at erhverve sig

denne gjøres ham saa let som mulig; men jeg vil, at denne Sag skal være frivillig. Jeg har i 28 Aar syslet med den theoretiske Uddannelse af unge Sømand og er derved kommen til den Overbeviisning, at, vil man blot tilbyde dem en Underviisning, der er afpasset efter deres Behov, saa komme de snart til Erkjendelse om, at den er dem til virkelig Gavn og Nytte, og de ville ikke kaste Vrag paa den. Jeg holder derfor paa, at der kun skal være een lovbefalet Examen, som Enhver maa underkaste sig for at have Ret til at fare som Styrmand eller til at føre Skib, og at denne ikke breder sig over mere end det ligefrem Nødvendige, for at Liv og Gods ere betryggede; og jeg troer, at der maatte kunne gjøres ikke saa ringe Indskrænkning i, hvad der nu kræves til den lovbefaledede Styrmandsexamen, saavel i det forberedende mathematiske Grundlag som i selve Navigationen*); men jeg ønsker, at der ved Siden heraf gives den unge Sømand let Adgang til at erhverve sig god theoretisk Indsigt i alle de Fag, som kunne være ham til Nytte i de forskjellige Forhold, i hvilke han kan komme. Det er ogsaa meget heldigt, at Staten indretter Examenscommissioner, der kunne prøve og give Beviis for den Grad af Dygtighed, hvoraf han er i Besiddelse; thi derved sættes Rhederen jo istand til at have Vished for, at han ikke betroer sit Skib til en aldeles Ukyndig. Jeg er aldeles enig med den ærede Forfatter om det Ønskelige i, at Examen ikke aflægges i den ganske unge Alder, og saae gjerne, at man satte Tiden op til det 20de Aar, saa

*) Jeg skal saaledes kun exempelvis nævne som formeentlig overflødig i de nuværende Fordringer: Arithmetiske Talforhold, Logarithmens Theori, Stereometri, forsaavidt det ikke vedrører Kuglen, Benyttelse af Længdescalaen ved Udsætning og Opmaaling af Distancer i Kaartet, Bestemmelsen af Skibets Sted ved •udløben Distance• eller ved Vinkelmaaling imellem terrestriske Gjenstande, Søgningen af Solens Ephemerider i de constante Tabeller.

meget mere, som det jo ikke tilstedes Nogen at fare som Styrmand før med det fyldte 21de Aar; og endelig slutter jeg mig ganske til hans Udtalelser om, at det er paa høie Tid, at Skibsførerne ved at slutte sig sammen og optræde i Forening arbeide hen til at faae en større Indflydelse paa Ordningen af deres egne Anliggender; thi disse ere jo i mange Henseender saa eiendommelige, at de kun kunne opfattes og forstaaes af Søfolk.

Blandinger.

Nybygningerne i den russiske Marine have i den senere Tid tiltrukket sig en berettiget Opmærksomhed, idet man under den energiske Admiral Papoff's Indflydelse mere og mere frigjør sig for den slaviske Efterligning af andre Mariners Forsøg og stræber efter at bryde sig egne Baner. I sit Tidsskrift »Naval Science» helliger Reed disse Bestræbelser en Artikel, der i Forbindelse med »Archiv für Seewesen» er benyttet til følgende Meddelelser. Iblandt de Typer, som især fortjene Opmærksomhed, maae de pandsrede Krydsere »Alexander Nevski» og »Storadmiralen» stilles i første Linie. I deres Dimensioner staae disse Skibe imellem »Inconstant»- og »Volage»-Typen; men, foruden at de ere beregnede paa stor Fart, ere de beskyttede ved et Pandserbælte i Vandgangen og ved en Pandserskjerm, som dækker Kanonerne Slæder og Rapperter. Skytset er saaledes anbragt, at det med Lethed kan skyde ret for- og agterefter. Skibenes Længde er omtrent 300', Breden 48' og Dybgaaendet 23'; Pandsertykkelsen er 6" og Hestekraften 900. Armeringen er 4 Stkr. 8" Kanoner bag Skjermen og 2 Stkr. 6" udenfor den. Skroget er af Jern, klædt med Træ og kobberforhudet. De have et stort Seilareal og ere beregnede til under Damp at gjøre 15.5 til 16 Miils Fart.

De Anskuelse, hvoraf Papoff har ladet sig lede ved Bygningen af disse Skibe, ere, at en overlegen Fart er et af de væsentligste Elementer i et Krigsskibs Styrke: det sættes ved denne istand til at undgaae en kraftigere Modstander, til at tvinge et svagere Skib til Kamp og til at vælge den fordelagtigste Stilling og Afstand. Man har derfor lagt saamegen Vægt paa denne Fordring, som

det var muligt, naar man tillige vilde sikre sig Pandserets Beskyttelse. Saavel af Hensyn til de store Dimensioner som til Varigheden valgtes Jern til Byggemateriel. Bestykningen er beregnet paa, at disse Skibe ikke skulle indlade sig i Kamp med de sværeste og kraftigste Modstandere.

Den næste Type, som fortjener at nævnes, er Monitoren »Peter den Store«, som først skulde være kaldet »Krydser«. Den blev paabegyndt omtrent samtidig med eller maaskee lidt tidligere end det engelske Pandsereskib »Devastation«. Længden er 325', Bredden 63', Drægtigheden 5,350 Tons, Deplacementet henved 10,000 Tons og Maskinkraften 1400 Heste med Tvillingeskruer. Det er et Casematskib med lukket Bak og Manøvredek ligesom paa »Devastation«, og Casematten optager hele Fartøiets Brede ligesom paa »Fury«. Skroget er af Jern, beklædt med Træ og kobbet. Monitoren skal føre 4 af Nutidens sværeste Kanoner og pansres med 14" tykke Plader; den kommer de engelske Skibe »Devastation« og »Thunderer« nærmest, men er dog i alle Retninger disse langt overlegen.

Slutteligen kommer man til de cirkelrunde Pandser-skibe, hvoraf det første blev sat under Bygning i St. Petersborg i Mai 1869 og løb af Stabelen d. 27de August d. A. Selv om man ikke kan forudsige dette Forsøg et gunstigt Resultat, kan den Tanke, som her er sat i Værk, dog langtfra forkastes. Der er i Kronstadt blevet anstillet Forsøg med et cirkelrundt Fartøj paa 24' i Diameter, og dette opnaede omtrent samme Fart som andre Dampfartøier. Det er sandt nok, at man ikke opgav Maskinens Størrelse, og at Fartøiet satte et saadant Kjølvand, at det saae ud, som om Vandet ikke ret vidste, hvorledes det skulde slippe afveien fra det. De meget lange fuldpandsrede Skibe ere imidlertid efter Reed's Mening en Uting: med Pandserets tiltagende Tykkelse bliver den store Længde en ligefrem Umulighed, og man føres hen til at gjøre Skibene kor-

tere og kortere. Der er Intet, som afgjort beviser, at man vil udsætte sig for Skuffelser ved at forkorte Skibene, indtil de ere cirkelrunde. I een Retning afviger dette Skib væsentlig fra det i sin Tid af John Elder foreslaaede, da det ikke som dette har en cirkelbuet Bund. «Peter den Store» har en Slags Bølgebryder til Forstævn og en Udbygning agter til Roret, den bevæges ved fire Skruer, og dens Form giver den en Bæreevne, der tilsteder meget svære Maskiner og et meget kraftigt Pandser. Dens største Længde er 329' 8", mellem Perpendiculairerne 321' 10", største Brede 63', Brede udenpaa Spanterne 59', Dybgaende fuldt udrustet for 22' 9", agter 24' 9", Drægtighed 5,353 Tons, Displacement 9,665 Tons. Det 10" Teaktræes Underlag bæres af 7" høie Vinkeljern, hvis Modstandskraft kan sættes lig med 2" Pandser. Saavel Skrog som Taarn og Brystværn ere pandsrede med 14" Plader, der for- og agterefter aftage til 9" og nedefter til 8". Alt Jernarbeide er af russisk Fabricat. Maskinerne, som bygges i St. Petersborg, ere contraherede til 1400 nominel H. Kr. og — 10,000 indiceret H. Kr.

Det tyske Marine-Akademi i Kiel. Ifølge en keiserlig Ordre af 5te Marts d. A. er der i Kiel oprettet et Marine-Akademi for Søofficerer. De organisatoriske Bestemmelser for denne Lærestalt ere følgende:

§ 1. Marine-Akademiet i Kiel har det Formaal ved en større videnskabelig Uddannelse at sætte Søofficererne istand til at blive særlig skikkede til de høiere Stillinger i Marinen og overhovedet saavel at give dem Leilighed til at erhverve sig en høiere videnskabelig Udvikling i deres specielle Fag og de derhen hørende Discipliner som at skaffe dem en større intellectuel Udvikling ved at give dem Indsigt i de Social- og Naturforhold, som staae i nær Berøring med deres Kald.

§ 2. Marine-Akademiet staaer ligesom Marine-Skolen under Admiralitetet. I militair og disciplinair Henseende sorterer det under Stationscommandoen i Kiel.

§ 3. Directeuren for Marine-Skolen er tillige den nærmeste militaire Foresatte for alt det ved Akademiet ansatte eller dertil commanderede Marinepersonel og har som saadan en Regimentscommandeurs Myndighed. Han ordner den indre Tjeneste og Caserneringsforholdene, giver Planen til Forelæsningerne og vaager over, at de svare til Formaalet og bære god Frugt. En Stabsofficeer gives ham til Assistance som 1ste Officeer ved Akademiet.

§ 4. Lærerpersonalet dannes af Officerer og Embedsmænd i Marinen, eventuelt Armeen, saavel som af disponible Kræfter fra Marineskolen og andre Videnskabsmænd, som maatte være skikkede dertil, og som mod et passende Honorar ere villige til at overtage Forelæsningerne.

§ 5. Forvaltnings- og Contoirforretningerne ved Akademiet besørges af Marineskolens Forvaltnings- og Contoirpersonale. Til Ordonants- og Casernetjeneste beordres to Mand, og en dertil skikket Underofficeer overdrages der Opsynet med og Udgivelsen af Forbrugs-gjenstande.

§ 6. Eleverne i Marine-Akademiet ere Officerer, som enten ere commanderede dertil, eller som frivillig besøge Forelæsningerne. De tilcommanderede Officerers tjenstlige Forhold ordnes i Overensstemmelse med de for Marineskolen gjældende Bestemmelser.

§ 7. Til Akademiet commanderes kun Officerer, der saavel ved deres tidligere tjenstlige og moralske Forhold som ved deres Charakter og aandelige Udvikling lade vente, at de ville benytte den Leilighed, der gives dem, til at udvikle deres Kundskaber til sand Nytte for Tjenesten. Foreløbig er Commandoen til Akademiet hverken afhængig af nogen bestemt Tjenestetid eller bunden til nogen Charge; derimod maae Candidaterne ved en tilfredsstillende Bearbejdelse af de Opgaver, der aarlig ville blive givne, have afgivet Beviis paa en stadig aandelig Beskjæftigelse. Disse Opgaver, hvoraf der stilles to af hver

Art, omfatte Krigshistorien, Sømandskab, Artilleri, theoretisk Navigation, Skibbygning og Dampmaskinlære. Officerescorpset skal gjøres bekendt med dem inden hvert Aars Marts Maaned. Candidaterne skulle vælge een Opgave i tre af de ovennævnte Fag, og Besvarelsen skal inden 1ste Juli indgives til Bestyrelsen for Marine-Akademie med Opgivelse af de benyttede Kilder; samtidig skulle de indgive deres Andragende til de Autoriteter, under hvilke de sortere, og disse Andragender skulle med vedlagte Qualificationsberetninger være indgivne til Admiralitetet inden 15de August. Til samme Tid indsendes fra Akademiets Direction den ved et Lærermøde valgte Prøvecommissions Betænkninger om, hvorvidt Candidaterne ved de indsendte Arbejder have lagt saa megen sund Dømmekraft, Iagttagelsesevne, Aand og Fremstillingssgave for Dagen, at de synes at egne sig til en høiere Uddannelse. Efter denne Indstilling bestemmer Admiralitetet, hvilke Officerer der blive at commandere til Akademiet.

§ 8. Alle Søofficererne staaer det frit for af besøge bestemte Forelæsninger, forsaavidt Localet og deres øvrige Tjenesteforhold tilstede det. De melde sig med deres Andragende, efterat dette er indstillet af deres tjenstlige Foresatte, til Directeuren for Akademiet og underkaste sig, naar de besøge Forelæsningerne, den foreskrevne Skoleorden.

§ 9. Marine-Akademiets Underviisningscursus er toaarigt og inddeelt i to eetaarige Afsnit, hvert i sin Afdeling. Forelæsningerne begynde i begge Afdelingerne i Begyndelsen af October og afsluttes i Enden af Juli; i det Fjerdingaar, der ligger imellem Afslutningen af første og Begyndelsen af andet Cursus, blive Eleverne commanderede til praktiske Øvelser.

§ 10. Forelæsningerne i første Afdeling omfatte Mathematik og Mechanik, Physik og Chemi, Søstyrkens Organisation, Manøvelære, Operations- og Kamplære, Landtaktik for mindre Landgange, Opmaalin-

gen af Kyststrækninger og Læren om Kysternes Dannelse, Kystfortification og Feltfortificationens Grundsætninger, Militairretten, den almindelige Folke-, Krigs- og Søret, Administrationslæren, Sundhedspleien med særligt Hensyn til Forholdene ombord og Klimatet, philosophisk Propædeutik, Logikens og Ethikens Elementer o. s. v. Forelæsningerne i det andet Afsnit omfatte: nautisk Astronomi, Geodæsiens Elementer og Læren om Optagelse af Kaart, Krigshistorien, navnlig Søkrigenes, Artilleri, Skibbygning og Dampmaskinlære i Forbindelse med Øvelser i Construction, Anlæg og Bygning af Krigshavne, fysisk Geographi og Geologiens Elementer, det organiske Liv i Havet, den nyere Tids Cultur- og Litteraturhistorie o. s. v. Af disse Forelæsninger ere alle de, som vedrøre Kaldet, obligatoriske for de tilcommanderede Officerer; af de øvrige er kun Halvdelen bindende. Foruden disse Forelæsninger gives der Underviisning i de levende Sprog, som det overlades Eleverne efter eget Valg at tage Deel i eller ikke.

§ 11. De praktiske Øvelser, hvortil der aarlig anvendes et Fjerdingaar, bestaae efter Omstændighederne i Opmaalingsarbejder, i Commando til Artilleriskibet og Torpedoafdelingen.

§ 12. Foruden de Opgaver, der i Løbet af Forelæsningerne nu og da gives Eleverne for at vække Interessen, skulle de tilcommanderede Officerer ved Udløbet af hvert Qvartal i Løbet af en Time skriftlig besvare et Spørgsmaal i hver Disciplin. Disse Arbejder skulle derefter, ledsagede af Censorernes Bedømmelse og Directeurens Beretning, indgives til Admiralitetet. Efter Afslutningen af hvert Cursus i hver enkelt Afdeling skulle Lærerne til Directeuren indgive en Beretning om Gangen i og Udfaldet af Foredragene og hvad der forøvrigt dermed staaer i Forbindelse. Disse Beretninger skulle med en Hovedberetning fra Directeuren indgives til Admiralitetet.

Den tyske Marine. »Archiv für Seewesen« gjengiver følgende Udtalelser fra en Berlinercorrespondent til forskellige tyske Blade: I det Tilfælde, at Admiralitetet kan komme overeens med Rigsdagen om Principerne for den fremtidige Flaadeudvikling, vil der snart blive taget fat paa endeel Nybygninger. Forholdene ere i det Hele gunstige herfor, idet der ifølge Marinebestyrelsens sidst udgivne Beretning ved Slutningen af indeværende Aar ialt i Orlogsværfterne i Wilhelmshaven, Kiel og Danzig vil findes ni Bedinger, af hvilke for Øieblikket kun fire ere optagne, de tre af »Hansa«, »Ariadne« og »Nautilus«, som sandsynligviis ville blive færdige senest i Begyndelsen af næste Aar. Til den Tid vil altsaa kun een Beding være optaget, nemlig i Wilhelmshaven af Pandserfregatten »Grosser Kurfürst«, idet nemlig Pandserfregatten »Friedrich der Grosse«, der bygges i Kiel, staaer paa en provisorisk Beding. Pandserfregatten »Borussia« bygges, som man veed, af Actieselskabet »Vulcan« i Grabow ved Stettin, og »Metz« og »Sedan« ere bestilte hos Brødrene Samuda i London. De Nybygninger, man allerede har bestemt sig til, ere tre aabne Corvetter, »Louise«, »Freya« og »Thusnelda«, efter Ariadnetypen, altsaa saakaldte Alabama-skibe; der bliver saaledes endnu fem Bedinger ledige til yderligere Nybygninger, hvorved man i Forbindelse med, hvad der anskaffes fra Udlandet, paa een og samme Tid kan have tretten Fartøier under Arbeide. Af de fem under Bygning værende Pandserfregatter er forsøgsviis kun een, nemlig »Borussia«, med Hensyn til Maskiner og Byggemateriale henviist til Udlandets Industri, alle de øvrige saavel bestilte som senere bestemte Nybygninger kunne derimod udgaae fra indenlandske Værksteder, idet Forbillederne for dem, »Hansa«, »Ariadne« og »Albatros«, allerede udelukkende ere udførte ved den indenlandske Industri. Da tilmed alle Foranstaltninger nu engang ere trufne, er der ingen Tvivl om, at disse Nybygninger ville kunne ventes udførte langt hurtigere

end tidligere, og alle de i Rigsdagen udtalte Ønsker om Marinens fremtidige Udvikling ville saaledes i fuldeste Maal kunne tages tilfølg. Fremtidig vil rimeligviis Byggetiden for de paa egne Værfter construerede Skibe kunne sættes til 3 Aar, saa at Tydskland senest i 1876 vil kunne have en Flaade af 8 Pandserfregatter, hvoraf 3 af første Rang, 1 eller 2 Pandsercorvetter og 2 pansrede Fartøier, foruden mindst 5 Letfregatter og 8 Corvetter, hvoraf de 4 ere Alabamaskibe. Føies hertil de mægtige Søstationer i Kiel og Wilhelmshaven, maa enhver alvorlig Fare for Tydsklands Kyster, selv ligeoverfor den stærkeste Sømagt, ansees som forsvunden.

Russiske Øvelser. I 1868 begyndte man, som tidligere berettet, i Rusland at foretage Vædder-Forsøg med dertil indrettede Kanonbaade. Nogen theoretisk Lære uddrog man ikke deraf, men man kom til Erkjendelse om, at disse Forsøg udmærket egne sig til at udvikle Officeernes Blik for Manøvre. De ere derfor hvert Aar blevne gjentagne, og nu er det saaledes ordnet, at der medgives den aarlige Pandserescadre altid to til Vædderøvelse indrettede Kanonbaade, som visse Timer daglig løbe Dystløb imod hinanden, tourviis førte af Skibscheferne.

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.
 September.
 Afsluttede den 8de October 1872.

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, Belliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Høide	Lysvidde		Høide	Farve, Form	
Danmark (Jyllands Østkyst)	Aarhusbugt (Helnæs)	Nyt Fyr paa Sletterhage	F.	hvidt	Lds.	6te	52	2 $\frac{3}{4}$	0 N 56 5,9 Ø 10 31,2	0 i	..	tændes den 1ste November 1872, i Gavlen af et nyt opført Hus.
Danmark (Sjællands Nordkyst)	Isefjordens Munding	Forandring ved Spodsbjerg Fyr	B.	.....	..	..	120	3 $\frac{1}{2}$	N 55 58,6 Ø 11 51,6	..	..	fra 1 Nov. vil Fyret vise Blink hvert $\frac{1}{2}$ Minut, istedetfor som nu hvert $\frac{1}{4}$ Minut.
Tydskland	Neustadt Bugt (Indløbet til Wismar)	Nyt Fyr paa Øen Poel	F.	hvidt	Lds.	5te	49	2 $\frac{1}{2}$	N 54 0 Ø 11 28	..	hvidt	i Taarnet paa NV-Kysten af Øen ved Lodsstationen nær Timmensdorf; tændt 1 Octbr. 1872.
Finland	Bottniske Bugt	Nyt Fyr ved Marjaniemi	B.	hvidt Bl. hver 40 Sec.	Lds.	4de	97	3 $\frac{1}{2}$	N 65 2,5 Ø 24 35,3	80	hvidt, rød Lanterne	paa Vestsiden af Karls ved Uleaborg, tændt 3 Sept. 1872, synligt fra SSV gennem V og N til NØ (retv.). Baaken, som før stod her, er nedtaget til 15 Fods Høide og indrettet til Bolig for Fyrpasseren. Lodssignal gives nu fra Fyrtaarnet.
Tydskland	Weserfloden	midlertidigt Fyr paa Langlütjen Sand	F.	hvidt	Lds.	6te	26	..	.....	..	.....	35 Alen udenfor Transportbroen ved et Fort, der bygges paa Sandet.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide i Fod	Lys- vidde i Mill	o	i Fod	Farve, Form		
Neder- landese	Zuiderseen	Forandring ved Schokland Fyr	.....	.....	..	..	..	..	N 52 37,3 Ø 5 46,8	..	..	Fyret viser fremtidigt hvidt Lys mod Øst og Vest istedetfor grønt Lys.
do.	do.	Flytning af Bruinisse røde Fyr	.....	.....	..	..	..	..	.....	..	..	det flyttes c. 60 Alen henimod Byen; begge de derværende Fyr overøet lede nu fri af Nordplaat ved den hvide Tønde Nr. 2.
Sicilien	Middelhavet	Nyt Fyr v. Port Empedocles	F.	hvidt	..	..	16	1½	.....	..	..	ved de nye Molebygninger, der ligge ½ Kbl. udenfor Fyret.
N-Amerika	St. Laurents Bugt	Nyt Fyr paa Carleton Pynt	F.	rødt	Sp.	..	30	3	N 48 5,3 V 66 7	27	Træ, hvidt	i Chaleur Bugten.	
do.	Swan Island (Maine)	Ny Fyr ved Burnt Coat Havn	2 F.	hvide	Lds.	5te	73	..	N 44 8 V 68 27	31	mu- rede	Taarnene staa NØ ¾ N og SV ¾ S 50 Alen fra hinanden. De holdes overøet for Indseiling, og nær det Sydlige dreies Ø t. N ind paa Reden med 6 Favne Vand.	
do.	Portsmouth Havn	Flytning af Whalesback Fyr	.....	.....	..	..	60	..	N 43 3,5 V 70 41,5	..	graat, rød Lant.	det ny Taarn staaer 78 Alen øst for det gamle Fyrtaarn, hvori en Taageklokke er anbragt.
do.	Providence Fl. (Rhode Island)	Nyt Fyr paa Fuller Rock	F.	hvidt	Lds.	4de	22	}	.....	..	..	Begge disse Fyr ere tændte paa flyttelige hvide Baaker.
do.	do.	Nyt Fyr p. Sassafras Pynt	F.	hvidt	Lds.	4de	22		.....	..	..
do.	Chesapeake Bugt	Nyt Fyr ved Love Pynt	B.	rødt Bl. hv. 20 Sec.	Lds.	4de	36	2½	.....	..	Skrue- piller	i Chesterflodens Munding, 1½ Kvm. NØ for Love Pynt i 9 Fod Vand; i Taage ringes hver 5 Sec.
do.	do. (Hampton Red)	Nyt Fyr ved The Timbles	FB.	hvidt m. rødt Bl. hv. ½ Min.	Lds.	4de	43	3	.....	..	do.	paa 9 Fod Vand, 3½ Kvm. Ø t. N ½ N fra Old Point Comfort Fyr; i Taage ringes hver 5 Sec.

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	
N-Amerika	Chesapeake Bugten	Willoughby Flydefyr	.....	.....	..	..	..	..	0	i Fod	.....	er borttaget.
do.	Elizabeth Floden	Nyt Fyr ved Lambert Pynt	F.	rødt	Lds.	5te	34	2½	N 37 0 V 76 14	..	bruse Skrue- piller	paa Østsiden af Løbet 2 Kvm. fra Norfolk og 1½ Kvm. fra Craney Fyr.
do.	Charleston Havn og Red	Ny Fyr paa Sullivans Ø	1 F.	rødt	Lds.	5te	33	2	N 32 46 V 79 51	..	Træ, hvidt do.	paa NØ-Bastionen af Fort Moultrie. paa Kanten af "The Cove", N for Fort Moultrie og 450 Alen fra Foregaaende.
do.	do.	Weehawken Flydefyr	.....	.....	..	..	..	..	..	..	..	Fyrene paa Morris Øen holdes overeet, indtil disse Fyr paa Sul- livans Ø ere i Linie; denne holdes, til Fort Sumters Baake haves i V, hvorefter styres NV ½ V til Rebellion Red.
do.	Nord-Carolina	Nyt Fyr paa Bodies Ø	F.	hvidt	Lds.	1ste	150	4½	N 35 49,3 V 75 33,4	143	sort- og hvidt- stribet	c. 1 Kvm. N for Oregon Indløb. Fyret tændes 1 October 1872.
do.	do. (Croatan Sund)	Forandring af Roanoke Marshes Fyr	F.	rødt	..	..	..	..	.....	..	.....	var tidligere hvidt.
do.	Georgia	Gjenopført Fyr paa St. Simons Ø	FB.	afvexl hvidt og rødt Blus hvert Minut	Lds.	3die	100	4	N 31 8,1 V 81 23,4	..	hvidt, sort Lan- terne	ved Nordsiden af St. Simons Sund og paa Sydenden af Øen.

Stat, Land	Beliggenhed	Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Heide	Lys- vidde	Og Længde	Heide	Farve, Form	
							Orden i Fod i Mill					
N-Amerika	Florida (St. Johns Flod)	Nyt Fyr ved Dame Pynt	F.	hvidt	Lds.	5te	35	..	0		hvidt Taarn, røde Piller	Taarnet er bygget i 6 Fod Vand 700 Alen SV for Dame Pynt og 12 Kvm. fra Jacksonville.
do.	Florida (St. Mary Flod)	2 ny Fyr ved Amelia Ø	....	....	..	..	..	..	N 30 40 V 81 26	..	....	overeeet lede disse Fyr over Grun- dene til Port Ferdinandine.
Australlen (Ny Hol- land)	Victoria	Nyt Fyr ved Port Fairy	F.	grønt	..	..	..	3/4	S 38 23,8 Ø 142 14,9	..	....	paa Enden af Molen; det er syn- ligt mellem S og SV i Løbet til Havnen.
do.	do.	Forandring af Gabo Fyrs Lysgrændse	F.	hvidt	Lds.	1ste	167	4	S 37 35 Ø 149 55	..	....	fra 1 Juli er Lysgrændsen, rettet ved C. Hove, fra SSV til SV t. S for at undgaee de fra Forbjergt udskydende Rev.
do.	Ny Syd Wales	Nyt Fyr ved Wollongong	F.	rødt	..	..	55	2 1/2	S 34 25,3 Ø 150 56	..	....	paa Enden af Dæmningen; det er synligt mellem SSV og V t N 1/2 N.
do.	do.	Nyt Fyr ved Nelson Head	F.	hvidt rødt	..	..	..	2 1/2	S 32 45 Ø 152 13	..	....	ved Port Stephens; det lyser hvidt til Søes, rødt i Havnen og er formærket over Bankerne i Løbet.
do.	do.	Nyt Fyr paa Fingal Head	F.	hvidt	..	..	..	2	S 28 11 Ø 153 35	..	....	i Tveed Floden.
do.	do.	Forandring af Clarence Flodens Fyr	F.	hvidt	..	..	..	2	.....	..	....	det røde Lys, som vistes over endel af Floden, er nu borttaget.
do.	do.	Bifyr ved Richmond Floden	F.	hvidt	..	..	..	2	.....	..	....	der er nu 2 Fyr her, som staa NV t. V og SØ t. Ø 72 Alen fra hinanden.

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	Sundet (S for Saltholm)	grønt Flag, og muligt Lanterne om Natten	for et Vrag af en Bark	.....	4½ Favne	Ø t. N ½ N 1½ Kv. fra Drogdens Flydefyr (N. Br. 55° 34',2) (Ø.Lgd. 12° 45',8)	Endel af Skroget og Reisingen var over Vandet 16 Sept. 1872.
Rusland	Østersøen (Øsels V-Side)	sort- og hvid- stribet Vager med 2 sorte nedadbundne Koste	for Grunden Bulchur eller Vultur	.....	.....	N. Br. 58° 15' Ø.Lgd. 21° 45'	for Østsiden af Grunden.
do.	do.	rød Vager med rød nedad- bunden Kost	for do.	.....	.....	N. Br. 58° 13' Ø.Lgd. 21° 45',5	for Sydsiden af Grunden.
Neder- landene	Frisische See- gat	ny sort- og hvidtærnet Tønde	over en ny Grund	.....	.....	i Plaatgat	istedetfor sort Tønde Nr. III.
do.	do.	sort Tønde	syd for denne	.....	12 Fod	sydl. Taarn p. Schermonnikoog SØ t. Ø og den store Baake paa Engelsmanns Plat i SSV	
do.	Zuidersøen	nysort Tønde	Øst for Wie- ringen	.....	.....	Hyppolitushof over en Gaard V for den store Baake	ved Rug van Breezand og mellem Ilpen Dams Vager og Speckhoek Tønde.
England (Ø-Kyst)	Yarmouth og Lowestoft Red	Flytning ½ Kbl.	af N-Scroby Tønde	.....	5 Favne	Cockle Fyr i V 1½ Kbl.	Misv. 19° V, alle Dybder LVST.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England (Ø-Kyst)	Yarmouth og Lowestoft Red	Flytning 1 Kbl. i NNV af	St. Nicolas Flydefyr	.....	11 Favne	Gorleston sydl. Mølle ov. Yarmouth Havns nordre Mølle i $V\frac{1}{2}$ S	Cortons Flydefyr i $SS\frac{1}{4}$ $4\frac{1}{10}$ Kvm., SV-Scroby Tønde i $NN\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ Ø $1\frac{2}{10}$ Kvm., S-Scroby Spit Tønde Ø t. S $\frac{3}{4}$ S $\frac{3}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i N t. V	af N-Corton Tønde	.....	5 -	St. Nicolas Flydefyr i N $\frac{3}{4}$ V 1 Kvm. S-Scroby Tønde i Ø t. S $\frac{1}{4}$ S $\frac{1}{2}$ Kvm.	S-Scroby Spit Tønde i N t. Ø $\frac{1}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 3 Kbl. N t. Ø	af NØ-Corton Tønde	.....	5½ -	Nelsons Monument i NV t. N, Corton Mølle i VSV	St. Nicolas Flydefyr i NNV $2\frac{2}{10}$ Kvm., S-Scroby Tønde i N t. V 1 Kvm., SV-Cross Sand Tønde i NØ t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø $1\frac{2}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 4 Kbl. i N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø	af SØ-Corton Tønde	.....	6 -	Yarmouth ny Gas- værk Skorsten i NNV, Kirkley Kirke S for Christ K. i SV t. V	Corton Flydefyr i SØ $1\frac{2}{10}$ Kvm.
do.	do.	V-Corton Tønde er flyttet 6 Kbl. NØ $\frac{1}{2}$ N	og kaldes nu NV-Corton	.....	6 -	Gorleston Kirke i NNV $\frac{1}{2}$ V, Corton Mølle til Nordenden af Skoven i SV $\frac{1}{2}$ V	N-Holm Tønde i SSV $\frac{3}{4}$ V $2\frac{2}{10}$ Kvm., St. Nicolas Flydefyr i N t. Ø ($1\frac{0}{10}$) Kvm.
do.	do.	nysort-og hvid- tærnet Tønde	SV-Corton	.....	7 -	Hopton gl. Kirke N for den ny Kirke i NV t. V $\frac{1}{4}$ V, South- town høie Mølle i N $\frac{1}{2}$ V	N-Holm Tønde i SV $\frac{1}{2}$ S $1\frac{2}{10}$ Kvm., NV-Corton Tønde i NNØ $\frac{1}{4}$ Ø 1 Kvm.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	pan Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England (Ø-Kyst)	Yarmouth og Lowestoft Red	nysortoghvid- tærnet Tønde	Holm End	. . . . .	6 Favne	Corton Redningssta- tion Hus i et Hak i Skoven i NV t. V, Kirkley K. S for St. Johns K. i SV t. V, lidt sydligere	N-Holm Tønde NNV $\frac{1}{4}$ V $\frac{9}{10}$ Kvm. NV-Holm Tønde S $\frac{1}{2}$ V $\frac{9}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 7 Kbl. i S $\frac{1}{2}$ V af	NV-Holm Tønde	. . . . .	4 $\frac{3}{4}$ -	Lowestoft K. og høje Fyr overet i V t. N $\frac{1}{2}$ N, Kirkley K. nord- for Lowestoft sydl. Havnefyr i V t. S $\frac{3}{4}$ S	N-Holm Tønde i N $\frac{3}{4}$ V $1\frac{8}{10}$ Kvm., Holm End Tønde i N $\frac{1}{2}$ Ø $\frac{9}{10}$ Kvm., V-Holm Tønde i SSV $\frac{9}{10}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i Ø	af Inner Shoal Tønde	. . . . .	3 $\frac{1}{4}$ -	Corton Hall Ø for Lowestoft lave Fyr i N $\frac{1}{4}$ Ø, St. Johns Kirke i V	N-Newcome Tønde i SV $\frac{1}{2}$ S $\frac{1}{2}$ Kvm., N-Newcome Spit Tønde i Ø $\frac{1}{4}$ S $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. i SSV	af V-Holm Tønde	. . . . .	6 -	Lowestoft M. til Raad- hus Spiret i NV lidt nordlig, St. Johns Kirke til Lowestoft nordre Havnefyr i V t. N $\frac{1}{2}$ N	NØ-Newcome Tønde i V t. S $\frac{3}{4}$ S $\frac{3}{10}$ Kvm., N-Newcome Spit Tønde i NNV $\frac{1}{2}$ V $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 3 Kbl. i SV $\frac{1}{2}$ S	af SV-Holm Tønde	. . . . .	8 -	Corton Hall øst for Lowestoft i N., St. Johns K. i NV $\frac{1}{2}$ N over Midten af Royal Hôtel	Pakefield Kirke i V $\frac{3}{4}$ N, Ø-Middle Newcome Tønde i V t. S $\frac{1}{2}$ S $\frac{1}{2}$ Kvm., NØ-Newcome Tønde i N t. Ø $\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	Flytning 2 Kbl i SV t. S	af Holm Huk Tønde	. . . . .	4 $\frac{1}{2}$ -	Pakefield gl. Fyrtaarn i V $\frac{1}{4}$ N, Ø-Newcome Td. i SV t. V $\frac{4}{10}$ Kvm.	Ø-Middle Newcome Tønde i N t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø $\frac{5}{10}$ Kvm., NØ-Newcome Tønde i NØ t. N $1\frac{4}{10}$ Kvm.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
England (Ø-Kyst)	Yarmouth og Lowestoft Red	Flytning i Kbl. i SSV	af S-Holm Tønde	.....	2½ Favne	Lowestoft K. til Royal Hôtel i N ¼ Ø, Pake- field Lade S for Møllen i NV ¾ N	Ø-Newcome Tønde i NNV ¼ Kvm., Middle Holm Tønde i NØ ¾ Ø 1 ⅜ Kvm.
Frankrig	Chenal du Four	nysort Tønde	Vest f. la Basse de Renard	.....	.....	ved Indløbet til Port Conquet	
do.	Bassin d'Archa- con	ny rød Spids- tønde	Ydertønde	.....	10 Favne	Fyrtaarnet i N 36° Ø, Baaken i S 58° Ø (retv.)	for det ny sydlige Løb, "Flam- berge Kanalen", der har en Dybde af 4½ Favn m. Lavvande.
do.	do.	nysort Spids- tønde	midt i Løbet	.....	4½ -	Fyret i N 24° Ø, Baaken i S 34° Ø (retv.)	for Dreiepunktet i Løbet.
do.	do.	nysort-og rød Spidstønde	f. Ankerpladsen	.....	.....	½ Kvm. fra Indløbet	de nordlige Løb til Archacon sande stadigt mere og mere til.
Spanien	Middelhavet	6 ny Varpe- bøier	ved Marbella	.....	.....	i Løbet til Havnen	
Italien	do. (Salerno Havn)	ny Tønde m. rød- og hvid- ringet Ballon	for den ny Molebygning	.....	.....	170 Alen fra det vest- lige Brohoved	Ballonen rager 8 Alen over Vand- fladen.
Algier	Middelhavet	Molebygning	ved Bugia	.....	.....	i Linten Bonach Fyr i N 38° Ø retv.	50 Alen udenfor det synlige af Møllen; der er ei udlagt Varsels- tønde for disse Nybygninger.
N-Amerika	Øvre Soen	Taaesignal	fra White Fish Pynts Fyr	.....	.....	N. Br. 46° 47' V. Lgd. 85° 9',5	Damppebe i 8 Sec. med Mellemtid af 10 Sec., igjen i 2 Sec. og der- efter Ophold af 40 Sec. hvert Minut.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
N-Amerika	Huron Søen	Taaesignal	fra Detour Fyr	.....	.....	N. Br. 45° 57',3 V.Lgd. 83° 54',4	Damppipe i 10 Sec. med 50 Sec.s Ophold i hvert Minut.
do.	Long Island Sund	do.	fra lille Gull Øens Fyr	.....	.....	N. Br. 41° 12',3 V.Lgd. 72° 6',1	ved et Horn, der lyder 5 Sec. efter 45 Sec.s Ophold.
do.	do.	do.	fra Faulknens Øens Fyr	.....	.....	N. Br. 41° 12',7 V.Lgd. 72° 38',9	ved Dampklokke, der lyder hver 15 Sec.
do.	Mississippi Mun- dingen	do.	ved Pass à l'Outre	.....	.....	N. Br. 29° 11',5 V.Lgd. 89° 1',5	Damppipe i 15 Sec. med 45 Sec.s Ophold hvert Minut.
do.	do.	do.	ved SV-Passet	.....	.....	N. Br. 28° 58',5 V.Lgd. 89° 21'	Damppipe i 5 Sec., Ophold i 5 Sec., derefter Pibning i 5 Sec. og Op- hold i 45 Sec. hvert Minut.
S-Amerika	Platafloden	Vraget af Dampskibet	Bombay (strandet i 1865)	.....	.....	Montevideo Kirke NV t. V $\frac{3}{4}$ V, Flores Fyr N $\frac{1}{4}$ Ø, English Bank Fyrskib SØ $\frac{3}{4}$ Ø, 4 Kvm.	synes nu at være bortdrevet, da der er fundet 6 Favne, hvor det laa.
Afrika	SØ-Kyst (St. Johns Floden)	Klippegrund	Bismarck Rock	6 Fod	.....	Ø $\frac{3}{4}$ N 2 $\frac{1}{8}$ Kvm. fra C. Hermes, $\frac{1}{8}$ Kvm. fra Kysten	Dampskibet »Bismarck» er stødt paa denne Grund, mellem hvilken og Land der er dybt Vande.
Ostindlen	Bugten ved Slam	ny Pladsbe- stemmelse	af Condor Rev	1 -	.....	N. Br. 10° 43' Ø.Lgd. 102° 51'	efter Opgivelse af Capt. Thompson, Brig »Kathinka», Marts 1872. Lt. Ellis Kanonbaad »Weazel» har i 1869 fundet Lodskud med 8 Favne c. 2 Kvm. sydligere.
do.	Sulu Havet (Basilan Øerne)	Klippegrund	Wilhelmina	i Vand- fladen	30 Favne	N. Br. 6° 25' Ø.Lgd. 121° 22'	fundet ved det hollandske Skib »Wilhelmina Frederikke», Capt. Witt.

Land	Beliggenhed	Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger	Stedbestemmelse	Anmærkninger
Ostindien	(Panguturang Øerne)	Feilagtig Sted- bestemmelse af	Teomabel Ø			skal ligge N t. Ø 7 Kvm. fra den nu i Kaartene angivne Plads	Revet paa Nordsiden af Øen har en Udstrækning af 3 Mill læn- ger mod NNØ end angivet paa Kaartene.
Australlen (Ny Hol- land)	Adelaide	nyLængdebe- stemmelse	af Schnapper Pynt			til 138° 31' Ø. Lgd. istedetfor 138° 32' 42" Ø. Lgd.	Denne Længdeforskjel af 1½ Kvm. anvendes fremtidigt paa alle Plads- bestemmelser i Syd-Australlen.
do.	Bass Strædet	nylig fundet Grund	mell. Belfast og Warnambole	5 Fod		S. Br. 38° 20',5 Ø. Lgd. 142° 20'	c. 1 Kvm. fra Kysten.
do.	Carpentaria Bugten	do.	Meikleham Rev			S. Br. 14° 46' Ø. Lgd. 136° 3'	i Retningen af Roper Floden, N for Øen Maria i Linnen Bai.
China	Østkyst	Vrag eller Grund	ved Breaker Pynt			N. Br. 22° 52',3 Ø. Lgd. 116° 27',8	Dampskibet »Ulysses» stødte og mistede sit Roer her paa Velen fra Hongkong til Shanghai.
Stille Hav	.....	nyligt fundet	Coralrev			N. Br. 16° 8' Ø. Lgd. 181° 4'	efter Opgivelse af Capt. Scheit- mann, norsk Skib »Anna», i Octbr. 1868 Revet er 1½ Kvm. langt i N og S og ½ Kvm. bredt. med Høivande er det lykkedes at bringe Skibe ind, som stak 21 Fod.
Sandwichs- øerne	Honolulu Havn	Dybden	paa Barren	17 Fod		.....	Damppipe i 8 Sec. hvert Minut.
N-Amerika (V-Kyst)	Washington Territory	Taagesignal	ved C. Flattery			Juan de Fuca Strædet	
do.	Californien	do.	ved Ano Nueva Fyr			N. Br. 37° 6',5 V. Lgd. 122° 19'	Damppipe i 15 Sec. hvert Minut.
do.	do.	do.	Bonita Pynt Fyr			S ^t . Francisco Red	Horn (Siren) lyder i 4 Sec. efter 35 Sec.s Ophold, istedetfor Klokke.
S-Amerika (V-Kyst)	Messier Kanal (Indian Reach)	nylig fundet Grund	Vaudreuil Rock	i Vand- fladen	5 à 7 Fv.	S. Br. 49° 13' V. Lgd. 74° 22',9	paa dette Sted i Løbet bør holdes nær til Wellington Øen.

Officielle Meddelelser.

1872.

6 Sept.

De til Escadren hørende Skibe beordrede indlagte saa betimeligt, at Commandoen saavel over Escadren som i de enkelte Skibe kan stryges senest den 13de d. M.

Pandserbatterierne Gorm, Lindormen og Rolf Krake oplægges efter Regulativets Kategori 1, og Skonnerterne Absalon og Esbern Snare efter Kategori 4. Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset, undtagen Premierlieutenant H. L. R. Thalbitzer, der, istedenfor Premierlieutenant F. P. A. Uldall, beordres at forestaae den Artilleri-Exerceerskole, der fortiden afholdes paa Orlogsværftet. Det faste Mandskab afgives til Orlogsværftet og det værnepligtige Mandskab hjemforloves.

Til at forrette Tjeneste paa Sessionerne for Aaret 1873 i nedennævnte Udskrivningskredse beordret:

i 1ste Udskrivningskreds (Mødested Thinghuset paa Blegdamsveien):

Capitain C. F. G. Wrisberg;

i 2den Udskrivningskreds (Mødested Holbek):

Capitain A. W. Buchwald;

i 3die Udskrivningskreds (Mødested Veile):

Capitain S. A. Bille og

Corpslæge A. L. Bech;

i 4de Udskrivningskreds (Mødested Aarhus):

Capitain L. Skibsted;

i 5te Udskrivningskreds (Mødested Aalborg):

Capitain C. F. v. d. Recke.

Sessionerne begynde

i 1ste Udskrivningskreds	den	14de	September,
i 2den	"	17de	"
i 3die	"	13de	"
i 4de	"	13de	"
i 5te	"	18de	"

Ovennævnte Sessionspersonale indfinder sig paa de angivne Steder Dagen, forinden Sessionerne tage deres Begyndelse, undtagen i 1ste Udskrivningskreds.

Allerh. Resol. Det bifaldes, at det gennem Justitsministeriet under 14de September 1867 udfærdigede Regulativ for Bedømmelsen af de Værnepligtiges Tjenestedygtighed enten i Hæren eller ved Søværnet ophæves, og at et nyt Regulativ af førstnævnte Dato indtil Videre bringes til Anvendelse ved Bedømmelsen af værnepligtigt Mandskabs Tjenestedygtighed. 12 Sept.

Premierlieut. O. F. V. Schwanenflügel og Secondlieut. H. T. Hedemann fritagne for Landtjeneste, fra Commandoens Strygning i Escadren og indtil videre, for at forberede sig til at gennemgaae Officersskolens ældste Classes Artilleriafdeling. 12 Sept.

De til Tjeneste i Corvetten Dagmar udseete Officerer beordrede at tiltræde Tjeneste i Corvetten den 18de d. M. Istedensfor Premierlieut. H. L. R. Thalbitzer beordret Premierlieut. N. C. R. Møller til Tjeneste i Corvetten samt ved Exerceerskolen. 16 Sept.

Premierlieutenanterne S. Bojesen og U. A. de Fine Skibsted beordrede at fratræde Tjeneste ved Orlogsværftet den 18de d. M., hvilken Tjeneste tiltrædes af Premierlieutenanterne C. O. E. Normann og J. N. Sølling, af den førstnævnte dog kun midlertidigt.

Commandoen beordret heist i Corvetten Dagmar den 28de d. M. Efter Udlægningen inspiceres den af Flaadeinspecteuren.

Ministeriet bestemt, at de Officerer, der commanderer til Tjeneste ved Søofficersskolen som Lærere uden

1872.

- 16 Sept. at være Skoleofficerer, stilles i militair Henseende under Chefen for Søofficerscorpset, men fritages for Landtjeneste.
- 18 Sept. Reservelieut. C. I. R. Rude efter Ansøgning hjemsendt.
- 24 Sept. Meddeelt Premierlieut. H. L. R. Thalbitzer 2 Maaneders Orlov.
- 26 Sept. Reservelieut. H. P. Larsen efter Ansøgning hjemsendt.
- 28 Sept. Premierlieutenanterne A. W. Bonnesen, S. I. Paulsen, F. P. Uldall og H. P. Holm samt Secondlieutenanterne C. F. Scheller, G. F. Holm, I. A. D. Jensen og V. C. L. Schlüter beordrede at gennemgaae Artilleriets Skydecursus fra den 1ste til den 31te d. M. under Capitain og Compagnichef ved 1ste Artilleribataillon O. E. Blom. Som Følge heraf fritages de i ovennævnte Tid for anden Landtjeneste.

Spørgsmaalet: „Pandser eller Ikkepandser“ og engelske Anskuelse derom.

Af I. O.

Den Strid, som Kampen imellem Pandser og Artilleri nu i en Aarrække har affødt overalt, hvor man beskæftiger sig med Bygningen af Krigsskibe, har hos os, som andensteds, paa en naturlig Maade faaet ny Næring, hvergang der af Regjeringen stilles Forslag om Pengebevilling til Paabegyndelsen af et nyt Skib. Det har ved slige Leiligheder været saagodtsom Regel herhjemme i Stridens Hede at udkaste den Bebreidelse til Marinens Officerer og Teknikere, at der iblandt dem manglede den fornødne Fasthed i Anskuelse og Eenstemmighed i Domme og Meninger. Heri har man da søgt Forklaring paa og Undskyldning for, at Discussionen om disse Spørgsmaal har medført Spaltninger og Rivninger, saa at undertiden de forunderligste Afstemninger ere blevne Resultatet. Rimeligere havde det dog maaskee været at søge Aarsagen i Mangelen paa fornøden Sagkundskab hos de Mange, der troe det saa let at have en fuldfærdig Mening paa rede Haand, end at fordre eller vente blot tilnærmelsesviis Eenstemmighed netop om saadanne Spørgsmaal, samtidigt med at der paa et hvilket som helst andet Omraade, selv i Ubetydeligheder, ofte gjør sig den forfærdeligste Meningsforskjel gjældende. At overhovedet en Bebreidelse som den ovennævnte har kunnet frem-

sættes, hidrører vistnok væsentligt fra den Praxis, der efterhaanden havde indsneget sig, at lade den saakaldte »Constructions- og Regleringscommissions» Betænkninger og de sig dertil knyttende Afstemninger blive forelagte den lovgivende Forsamling, hvoraf fulgte, at disse bleve Grundlaget for Discussionen istedenfor de Tanker og Anskuelser, som burde have fundet deres Styrke i selve Ministerens overlegne Opfattelse. Den nærværende Marinebestyrelse har imidlertid draget Om-sorg for at tilintetgjøre denne officielle Constatering af den forevrigt i selve Sagens og Forholdenes Natur velbegrundede Mangel paa Eenstemmighed ved at erhverve kgl. Resolution for Ophævelsen af bemeldte Commission, og, havde dette ikke medført, at Marinen, eller idetmindste Marinens farende Officerer, derved var bleven fuldstændigt afskaaren fra al officiel Deeltagelse i Drøftelsen af Spørgs-maalet om nye Skibes Bygning, vilde der neppe have været nogen Grund til at beklage et saadant Skridt. At Marinebestyrelsen dog selv maa have følt Savnet af et sligt officielt raadgivende Organ, netop naar der spørges: »Hvad skulle vi bygge?» synes at fremgaae af, at man — hvad der, som offentlig Hemmelighed, forlængst har været almindelig omtalt — ved fortrolige Skrivelser har af-æsket endeel Officerer Besvarelsen af forskjellige Spørgs-maal i denne Retning. Hvorvidt det praktiske Element i den tidligere Constructionscommission derved er afløst paa den heldigste Maade, maa dog vistnok ansees for tvivlsomt; thi, om end den Enkeltes Mening derved kan fremtræde fuldkomment upaavirket og uafhængig, saa staaer der til en Commissions Raadighed Oplysninger og Data, som det for den Enkelte er vanskeligt, ja næsten umuligt at forskaffe sig — ikke at tale om, at, i hvor indsigtfuld, skarpsindig og dygtig den Enkelte end er, vil dog nødvendigviis saa vigtige og indgribende Spørgs-maals Forhandling i en Commission fremkalde en Brydning af de forskjellige Meninger og Paastande, som maa

afføde en langt klarere, fyldigere og mere moden Besvarelse. At det i ethvert Tilfælde heller ikke ad denne Vei er lykkedes at tilveiebringe den forønskede Eenstemmighed, er der vel neppe nogen Tvivl om, medens det vel paa den anden Side er rimeligt, at en meget stor Majoritet af de fremkomne Udtalelser er gaaet i den Retning, som angives ved Regjeringens Forslag paa Finantsloven til Paabegyndelsen af et Skib af »Glatton« Classen. Der kan fornuftigviis neppe tvivles om, at dette Forslag paany vil fremkalde Striden om »Pandser eller Ikkepandser« i forynget og forbedret Skikkelse, ja, man har jo endog allerede seet, at den blotte Beskuelse af den lille franske Kanonbaad i uarmeret Tilstand har været nok til for letbevægelige Gemytter at vække en saadan Begeistring for dette Slags Fartøier, at man, inden nogensomhelst Prøve endnu var foretagen, raskvæk skyndte sig at forkynde det glimrende Resultat, at fra nu af var 1 Lindorm = 26 Farcy'ske Kanonbaade, idet man ikke medtog andre Factorer end Bekostning og Kanonantal — man bluedes end ikke ved at betegne Sligt som en ædruelig Betragtning. Naar altsaa Stemninger paa en saadan Basis have kunnet komme tilorde, hvad maa der da ikke kunne ventes, naar virkelig ædruelige, velmotiverede og indsigtfulde Betragtninger gjøre sig gjældende pro et contra i denne saa overordentlig vigtige Sag?

Det er saare naturligt, om vore smaa Forhold og vore forholdsviis smaa Pengemidler ved hver ny Anskaffelse af Skib fremkalde Betæneligheder og Ængstelser for, hvorvidt man griber det Rette, eftersom hele den kæmpemæssige Udvikling af Artilleriet og Skibbygningen selv hos de mest Sagkyndige avler stik modsatte Meninger, af hvilke hver især fremtræder med en vis Berettigelse. Vore smaa Forhold medføre jo desuden, at vor egen Erfaring ikkun er ringe, ligesom at vor Synskreds er indskrænket, og at vi derfor neppe udelukkende tør stole paa vore egne Anskuelser og Domme uden at kaste

Blikket derhen, hvor baade Erfaring og Indsigt findes i langt større Maalestok end hos os. See vi saaledes hen til, hvorledes Stillingen for Øieblikket er i England, hvorfra man dog vistnok paa dette Omraade tør vente at blive bedst belært, da finde vi ingenlunde nogen væsentlig større Overensstemmelse i Spørgsmaalets Opfattelse end herhjemme.

Af den i et tidligere Hefte af dette Tidsskrift anførte Commissionsbetænkning over Englands nyere Krigsskibe — den saakaldte »Lord Dufferin's Commission» — fremgaaer det, at Commissionen, tiltrods for, at den anseer det som hævet over enhver Tvivl, at intet Krigsskib af maniabel Størrelse kan blive fuldstændigt pandsret med blot tilnærmelsesviis 24" Jern, hvilken Tykkelse ikke engang ansees for tilstrækkeligt beskyttende, dog er kommen til den Erkjendelse, at Pandseret endnu ikke bør bortkastes, men at det derimod er nødvendigt fremdeles at beskytte Krigsskibene med det tykkeste mulige Pandser. Ved at meddele denne Betænkning omtales tillige et af Commissionens Mindretal (Admiralerne Elliot og Ryder) indgivet Forslag til en ganske ny Bygningsmaade; men, endskjøndt disse fremragende, indsigtfulde og erfarne Officerer optræde som krasse Antisidepandsermænd, driste de sig dog ikke til at bortkaste Pandseret: de fordre det kun anvendt paa en anden Maade.

Der kan naturligviis ikke være Tale om her at gengive et saa omfangsrigt Værk som det nævnte Mindretals Betænkning; men, for at kunne danne sig et nogenlunde fyldigt Billede af hele Situationen i denne Sag, og for at det Resultat, hvortil Commissionens Fleertal er kommet, kan faae den rette Baggrund at hvile paa, vil det vistnok have Interesse at kjende Hovedtrækkene i det Raisonnement, som ligger til Grund for Mindretallets Udtalelser.

Det Hovedpunct, som nødvendigviis maatte virke indgribende paa alle de øvrige Puncter, der forelaae til Behandling for Commissionen, og som væsentligst har

bevæget Admiralerne Elliot og Ryder til at afgive et dis-sentierende Votum, var Spørgsmaalet om Hensigtsmæssig-heden af fortsat Brug af Sidepandser. I saa Henseende ansaae de det for nødvendigt først at komme paa det Rene med, hvilken Kampmaade der i Fremtiden havde størst Udsigt til at fremkalde et afgjørende Resultat, da det Øvrige vilde afhænge heraf. De vare fast overbeviste om, at de mest ødelæggende Angrebsmidler bestaae i Vædderen og i Torpedoen, at den kraftigste Vædder vil være det virksomste Kampskib, at de Egenskaber, der belinge den bedste Vædder, nemlig Synkefrihed og Manøvrelethed, tillige gjøre det lettere at undgaae fjendt-lige Torpedoen, og at i Forbindelse med Vædderen maa Stævild stilles som Artilleriets Hovedangrebsmaade. Gaa-ende ud herfra ansee de det for ønskeligt, at Hovedvægten for Fremtiden lægges paa at beskytte ethvert Krigsskib imod at blive boret isænk, det være sig af Væddere, Torpedoen, massive Projectiler eller Granater. For at opnaae dette bør man stræbe hen til at forøge saavel Sødygtighed som Kamp- og Manøvreevne og hos lettere Fartøier tillige Farten. De antage, at dette kan naaes uden Tilsidesættelse af andre Fordringer, og de finde en Støtte for denne Paastand i den Udtalelse fra Hr. Reed, at han ikke kan indsee, hvorfor et Pandsereskib ikke skulde være ligesaa fortrinligt et Seil- og Manøvreskib som den bedste Træfregat. Hvad Pandseret angaaer, da mene de, at dette som Forsvarsmiddel maa svare til den Modstand, det skal yde, i modsat Fald vil det ved at gjennembydes gjøre meer Skade end Gavn, og man bør da bestræbe sig for en meer paalidelig Beskyttelsesmaade ved at forøge Flydeevnen. Ledede af denne Betragtning og af Hensynet til Artilleriets Standpunct, anbefale de som en Sag af yderste Vigtighed at lade enhver Plan, der maatte tilsigte at skaffe Englands nuværende Flaade denne Egenskab, blive underkastet moden Overveielse og grundige Prøver.

Det maa fremhæves, at Mindretallets Betænkning, i Modsætning til Fleertallets, støtter sig til, at der imod Sidepanserets fortsatte Brug kan indvendes:

1) at ved den Maade, hvorpaa det nu benyttes — som Pandserbælte og et Pandserdæk i Flugt med Overkanten af Bæltet, omtrent 4 Fod over Vandet — beskytter det ikke Skibets vitale Dele, nemlig Vandlinien, Krudt- og Granatmagasiner og Kjedler,

2) at den nuværende Form af Sidebrystværn eller centralt Brystværn ikke beskytter Taarnets Nederdeel, selve Batteriet eller Lugerne, og

3) at de vedtagne omdreieude Taarne ikke yde Kanonerne Beskyttelse.

Istedenfor denne Beskyttelsesmaade foreslaaes at stræbe hen til:

1) at beskytte Krigsskibenes vitale Dele ved Hjælp af en slaadeagtig Construction (raft body) i og under Vandlinien, et Pandserdæk af forøget Tykkelse adskillige Fod under Vandlinien og et tværskibs Pandserkod forude,

2) at beskytte Kanonerne ved et meget tykt pandsret cirkelrundt fast Batteri med idetmindste 20" Jern og $7\frac{1}{2}$ Fod høit,

3) at anstille Forsøg med ovennævnte Beskyttelses-system og at stille Fortsættelsen af allerede paabegyndte Tegninger og Bygninger af Skibe i Bero, indtil Resultatet af disse Forsøg foreligger.

Motiveringen af disse Forslag begynder med at bestride Rigtigheden af de Grunde, der have bevæget Fleertallet til at anbefale vedblivende at benytte 6 à 9" Tykkelser til Sidepandser. Fleertallets Mening, at dette vil være istand til at holde almindelige Granater ude, at det vil kunne modstaae skjøns Ild, ja selv normale Træffere paa lang Afstand, altsaa være istand til at yde deelviis Beskyttelse, og at de Kanoner, der udslynge de kraftigste Projectiler, nemlig den 18, 25 og 35 Tons Kanon, sjældent ville findes ombord i de fjendtlige Skibe,

man har Udsigt til at møde, kan Mindretallet ikke tiltræde. Det anerkjender vel Pandserets Overlegenhed, naar dette virkelig er istand til at forhindre Gjennembrydning eller enhver Skade, som medfører Læk; men det fastholder, at de Fordele, som Cellesystemet tilsigter, maae faae en afgjørende Betydning, naar Hensyn tages til, at dette er istand til at modstaae langt betydeligere Skade, uden at dets Virkeevne alvorligt formindskes.

De spørge, hvorledes den relative Sikkerhed vil stille sig, naar de to Beskyttelsesmaader skulle staae Prøve under Fegtning paa nært Hold. I det ene Tilfælde mene de, at et Sidepandser fra 6" til 12" let vilde blive gjennemtrængt saaledes, at de vitale Dele vilde være i Fare, og at en velrettet Granat, der naaer Magasiner eller Kjedler, enten under eller igjennem det tynde Dækpandser, kan medføre total Ødelæggelse. I det andet Tilfælde antage de, at der vil være god Grund til at haabe paa en paalideligere Beskyttelse, formedelst Pandserdækkets forøgede Styrke og Beliggenhed under Vandlinien, hvorved alle de virkelig vitale Dele sikkres, medens de svære Kanoner ved at placeres høiere kunne bringes til at skyde med en langt større Depression, end omdreieende Taarne tilstede.

Mindretallet søger at forøge Vægten af sine Udtalelser ved Henviisning til, at saavel Sir. William Armstrong som Sir. Joseph Whitworth og den engelske Marines forhenværende Overconstructeur Hr. Reed have udtalt sig i samme Retning*).

Betænkningen slutter med følgende Udtalelse, der, ogsaa anvendt paa vore Forhold, kunde fortjene nogen Opmærksomhed: »Vi ere af den Mening, at Medlemmerne af Skibbygnings-Departementet bør have nogen

*) Hr. Reed's seneste Udtalelser om hele Commissionens, særligt Mindretallets Virksomhed og Anskuelser lade imidlertid ingen Tvivl tilbage om, at hans Samstemning maa være særdeles begrændset.

Erfaring tilføes. Hidtil har der ikke været givet dem tilstrækkelig Leilighed dertil; men vi troe, at de ville glæde sig hjerteligt, hvis dette stilles dem i Udsigt. En af dem burde stedse være ombord i Flagskibet i Middelhavet og en Anden i Canalflaadens Flagskib. Et Togt paa 3 Vintermaaneder med Canalflaaden burde komme i særlig Betragtning ved Forfremmelse. Man kan vanskeligt forstaae, at det ikke vilde være meget velgjørende for Tjenesten, om disse Herrer personligt overtlydede sig om Virkningen af Vinden, Søen, Seilene o. s. v. paa de Typer, som de skulle gjøre Tegning til og bygge.»

De paa ovennævnte Grundlag hvilende Udtalelser i denne detaillerede Betænkning have selvfølgelig fremkaldt mange Indsigelser, hvorfor Admiral Elliot, som den egentlige Bærer af Principet for den nye og eiendommelige Skibbygningsmaade, har fundet sig foranlediget til i et for nylig offentliggjort Brev at imødegaae disse og til at gjøre nærmere Rede for det Standpunct, han indtager. Da dette Brev kan tjene som en fortrinlig Illustration til den tidligere afgivne Mindretalsbetænkning, gjengives det her i sin Heelhed.

•Fra Tid til anden er der fremkommet Artikler i de offentlige Blade, ligesom der er indgivet Beretninger til Parlamentet om Spørgsmaalet: Pandser eller Ikkepandser. Disse Artikler og Beretninger tilstræbe undertiden upartisk at fremstille begge Sider af dette vigtige Spørgsmaal, og, efterat have anført de Argumenter til Støtte for hver enkelt Opfattelse, som kunne hentes i en Fremstilling af begge Systemers formodede Værdi, ere Forfatterne eller Talerne i Almindelighed komne til det Resultat, at det er rigtigt vedblivende at anvende Pandser.

Da det leilighedsviis er blevet anført, at jeg, som hørende til den nye Skole, skulde have fordømt denne Skibbygningsmaade, har det hellig forbauset mig at see den feilagtige Betragtning, der gjøres gjældende i Anledning af den Plan til Beskyttelse af Krigsskibene imod

Artilleriangreb, der foreslaaes antaget istedenfor det ydre Sidepandser, og, da jeg anseer det for at være af yderste Vigtighed, at den offentlige Mening ikke forhindres af vildledende Fremstillinger fra at danne sig en Mening om de to Systemers gjensidige Fordele, føler jeg mig opfordret til at yde en Veiledning, som vil stille Sagen i en Belysning, meget forskjellig fra den, hvori ovennævnte Artikler og Taler have bragt den.

Det Alvorlige ved den Afgjørelse, man maatte komme til, kan ikke overvurderes, eftersom det er et Livsspørgsmaal for vore Sømænd, og vort Lands Sikkerhed eller Ødelæggelse beroer derpaa. Det dreier sig simpelthen om, hvorvidt det er eller ikke er uundgaeligt, at Krigsskibe for Fremtiden bygges med Sikkerhed for at blive sprængte eller sænkede ved det første vel rettede Skud fra den 35 Tons Kanon indenfor en rimelig Afstand. De omtalte Forfattere og Talere mene, at dette er det Bedste, vi kunne gjøre, og at Opgivelsen af Pandseret vilde gjøre Sagen værre, skjøndt en Pandserhud kun kan yde begrændset Beskyttelse imod sørgelige Følger. Jeg troer mig derimod istand til at bibringe Spørgsmaalet en gunstigere Betragtning, og jeg er beredt til at paavise, at hine Argumenter ere støttede paa en fuldstændig feil Opfattelse af, hvad der er muligt at udrette med Hensyn til Forsvar imod Beskydning — selv om den 50 Tons Kanon skulde blive indført som Angrebsvaaben tilsøes.

Hr. Goschen har meddeelt Underhuset, at man er ifærd med Spanteafslagning til to Pandserkibe af 1ste Classe. Det er særdeles beklageligt, at den Tid og Maade, hvorpaa Marinens vigtigste Spørgsmaal forhandles, ikke giver Leilighed til nogen Discussion i Parlamentet om Nyttens af at vedblive med et forældet System.

Dette gjør det saameget ønskeligere at faae Sagen behandlet i Pressen, og, da de herhenhørende Betragtninger væsentligt ere nautiske og derfor falde langt mere indenfor Grændserne af en Sømands end af en Con-

structeurs Erfaring, haaber jeg, at dette Brev maa tiltrække sig Opmærksomhed, inden det er for sildigt til at standse en slet Anvendelse af Statens Penge, ligesom at det maa fremkalde sagkyndige Udtalelser, der i Samklang med, hvad jeg privat har hørt af nogle af Flaadens mest erfarne og indsigtfulde Officerer, paavise de sørgelige Følger, det kan have, at Magasiner og Kjedler explodere, fordi de under Slag lades ufuldkomment beskyttede.

De af mig anførte Forfatteres og Taleres Beviisgrunde ere støttede til, men dog i Uoverensstemmelse med de Beretninger, som indeholdes i et Brev fra Sir William Armstrong, hvilket ledsagede Betænkningen fra den Commission, der var nedsat til Bedømmelse af Krigsskibene; men Hentydning gjøres undertiden til Meninger fra »Andre af denne Skole», og jeg vil derfor bemærke, at Sir William Armstrong blot fremførte almindelige Grundsætninger, og at vore Kritikere — om det end er sandt, at hans Brev til Commissionen ikke viser, at han paatænkte en saa udstrakt Brug af Jernbeklædning, som Andre siden have antaget — dog ikke indlade sig paa de to meget vigtige Forbehold, Sir William Armstrong tog, idet han anbefalede at forlade Sidepandseret. Det første gjælder Anvendelsen af Pandser af underordnet Tykkelse, hvor det med Virkning kan tjene imod Projectiler, som prelle af imod Siden, og det andet er hans Forslag om at bibeholde en tilstrækkelig Tykkelse af Skibets Yderhud for at sønderbryde almindelige Granater o: een Tomme.

Vore Modstandere fremstille Sagen, som om det gjælder to Skibe, af hvilke det ene har en deelviis Beskyttelse og det andet aldeles ingen, hvorimod det vil være min Pligt at vise, at det Skib, som intet Sidepandser har, men paa anden Maade beskyttes ved en ligesaa stor Vægt af Jern, anvendt paa en nyttig Maade under Bygningen, uden Sammenligning er det mest usaarlige, idet man lader Principet for at bruge Jern-

plader imod afprellende Projectiler være en fremtrædende Deel af Usaarbarheden.

Vore Kritikere undlade, naturligviis uforsællig, at lægge Mærke til de meget vigtige Meddelelser fra Sir William Armstrong, og, da andre Personer ere betegnede som hørende til Sir Williams Skole, vil det være rigtigt paany at gjentage de Betragtninger, som klart ere fremsatte i den samme Parlamentstidende, hvorfra Sir William Armstrong's Vidnesbyrd vare hentede.

Det maa derfor være tilladt eftertrykkelig at fremhæve, at de, som foreslaae at forlade Sidepandseret, gjøre dette, fordi de ansee en langt virksommere Beskyttelse tilveiebragt ved at drage Nytte af en tilsvarende Jernmasse paa anden Maade. Det maa være indlysende for Enhver, at der er opstaaet en Krisis af en foruroligende Natur i Skibsconstructionen, ved at Artilleriet har vundet en afgjort Overlegenhed over enhver Combination af Træ og Jern, som det er praktisk muligt at anvende som Sidepandser paa et Skib af rimelige Dimensioner. Hidtil har man til enhver Priis villet anvende udvendigt Pandser i den engang lærte Hensigt og i Forventning om derved at modstaae Gjennembrydning; men nu, da det maa antages, at dette Maal ikke længer er opnaeligt, anbefale fremdeles Hendes Majestæts Raadgivere, og som det synes ogsaa de nævnte Forfattere og Talere, at vedblive dermed, grundet paa, at Gjennembrydningen begrændses af Afstand, Retning og Ildens Beskaffenhed.

Jeg kunde opfordre dem, der ved saadanne Betragtninger paafører Landet en aarlig Udgift af en Million £, at give en praktisk Forklaring over slige Grændsers sande Værd. Mig forekommer de at være farligt skuffende; thi en Kriger kan ikke ved nogen taktisk Dygtighed vælge at slaaes paa lang Afstand, undtagen ved at løbe sin Vei, hvad jeg antager, man ikke har til Hensigt, og, dersom han ikke, for at undgaae Fegtning paa nært Hold, vender

Ryggen til, kan perpendiculairt Anslag ikke undgaaes. Saalænge gjennemtrængeligt Pandser opfordrer til at tilveiebringe det kraftigste Artilleri, saalænge vil den sværeste Kanon udgjøre en Deel af et Krigsskibs Bevæbning, og, er Vandlinien til at gjennemtrænge, kan et Pandser-skibs Skjæbne afgjøres af et Projectil, dersom dette enten træffer Krudt- og Granatmagasiner eller Kjedler, eller ved at gjennembryde Skibet frembringer en vid Aabning, som giver Vandet fri Adgang til Lastrummet.

Jeg indrømmer, at absolut Usaarbarhed er uopnaaelig, og jeg kunde forstaae, at man som Nødmiddel gik ind paa gjennemtrængeligt Sidepandser, saafremt man ikke ved noget andet Forsvarssystem kunde opnaae virkningsfuldere Beskyttelse for et Skibs vitale Dele; men jeg anseer det for en væsentlig Betingelse for Livskraften under Kamp, at saavel Krudt- og Granatmagasiner som Kjedler gjøres saa usaarbare som muligt, og jeg fastholder, at dette kan iværksættes sikkrere ved at beskytte disse farlige Steder med et Dæk — anbragt 5 à 6 Fod under Vandet — af tilstrækkelig Tykkelse til at bortlede ethvert muligt Projectil, end ved en udvendig Pandserklædning, der let gjennembrydes under Angrebsbetingelser, som man er sikker paa, Fjenden vil vælge, og som det er umuligt at værges imod.

Dette Dæk vilde uden Tvivl opløse en saa stor Deel af den Vægt, man raader over i beskyttende Øie-med, at det nødvendigviis medfører Opgivelsen af enhver udvendig Pandserklædning, og der kan saaledes indvendes, at den forøgede Sikkerhed for Magasiner og Kjedler ikkun opnaaes paa Bekostning af en betydetig Deel af Beskyttelsen imod at blive sænket ved Vandets Indstrømning igjennem Skudhuller over Pandserdækket, og at man saaledes kun har Valget imellem to Onder.

Ved at lægge stor Vægt paa denne Omstændighed glemmer man fuldstændigt, at et Hovedpunct ved den foreslaaede Plan er Sikkerhedsforanstaltningen imod en-

hver farlig Indstrømning af Vand; denne Sikkring tilveiebringes ved den Cellebygning, som strækker sig fra 6 Fod under til 6 Fod over Vandlinien og sætter Skibet istand til stærkt at gjennehulles over Vandlinien førend der opstaaer nogen Fare for at synke. — Cellerne bør sandsynligviis være af omtrent 12 Kubikfods Størrelse.

Dette Moment for kampdygtig Livskraft, nemlig Begrændsningen for Vandets Indstrømning, fordrer en meget nøiagtig Undersøgelse, førend man indlader sig paa en Bedømmelse af de to Systemers gjensidige Værd; men, dersom den endelige Dom gjøres afhængig af Størrelsen af den Beskadigelse, som ethvert af disse Skibe bebuder at kunne taale, uden at dets Virkekraft alvorligt formindskes, mener jeg, at de Fordele, man tillægger Pandserklædningen, ikke kunne maale sig med Betydningen af de Fordele, der er Udsigt til at opnaae ved Antagelsen af Cellesystemet.

Tyndt Sidepandser kan sikre imod al Slags lettere Artilleri, selv paa nært Hold. Tyndt Sidepandser kan sikre imod perpendiculair Beskydning af meget kraftige Kanoner paa lange Afstande, og til en vis Grad kan det sikre imod skjøns Beskydning af alt Artilleri; men selv i saa Henseende medfører Valget af det flaaedeagtige Skib ingen sørgelige Følger, da det kan gjennehulles som en Sigte uden at bringe Skibet i Fare, medens dette paa lange Afstande vil være fuldstændigt beskyttet ved langskibs Stillingen og det 20^us Pandserkod. Maalet vil naturligviis dog blive at søge nært Hold, og jeg vil overlade til Enhver, hvorledes Spørgsmaalet om relativ Sikkerhed da vil stille sig?

Den Fare, der sammenlignelsesviis opstaaer ved Skudhuller, som lade Vandet trænge ind, maa udmaales ved det Rum, Projectilet ved Gjennembrydningen aabner for Vandets Indtrængning, og ved det Rum inde i Skibet, hvortil Vandet finder Adgang. Dersom et stort Projectil skulde gjenneutrænge et Pandsereskib ved eller under

Vandlinien, vil der blive frembragt en meget stor Aabning, og en meget stor Deel af Lastrummet vil ligge aabent for Søen. Man kan vanskeligt tænke sig, at et saadant Hul skulde kunne stoppes, hvorimod paa den anden Side den indstrømmende Vandmasse i det med Celler forsynede Skib, der gjennemtrængtes af flere lignende Projectiler, vilde indskrænkes til Rumfanget af de gjennemskudte Celler, og Skaden kunde som i gamle Dage repareres ved Tilpropning af Skudhullerne, eller Skibet kunde fjerne sig for at istandsætte Skaden og derefter gaae paa igjen.

Jeg vil derfor hævde, at, medens et perpendiculairt Træf fra den 25 eller 35 Tons Kanon i Vandlinien paa et Pandsereskib sandsynligviis vilde sænke dette, om det ikke sprængte det i Luften, vilde det celledannede Skib ikke saa let kunne blive tilintetgjort. Hvad de øvrige Gjennembrydninger angaaer, som dette vilde være udsat for, og for hvilke Pandsereskibet vilde forskaanes, da vilde disse — endog som Grundskud under Kamp — ingen ulykkelige Følger føre med sig. I Retning af Sikkerhed er Overvægten derfor høiligt til Gunst for det Skib, der intet Sidepandser har. Det tynde Dækpandser, der er det eneste Beskyttelsesmiddel ovenover det Pandserbælte, som et sidepandsret Skib formaaer at bære, er af en altfor saarbar Beskaffenhed, til at dette skulde tabes af Sigte af en erfaren Modstander. Det cellebyggede Skib vilde naturligviis ikke øde sit Krudt paa skjøns Skydning: dets Pligt vilde være saameget som muligt at byde Stævnen til og søge at komme sin pandserklædte Modstander saa nær, at perpendiculaire Anslag ikke vilde høre til Undtagelserne, og nedadrettede Skud fra Uhyrer af Kanoner vilde bevise, hvilken Skuffelse det medfører at fæste Lid til et Beskyttelsessystem, som hviler paa Afstandens Begrænsning, paa Ildens Retning eller Beskaffenhed.

Det er almindeligt antaget, at større Fegtninger ville udvikle sig til en Række af Enekampe — de gamle

Ideer om Bredsidekamp maae vi opgive. For Fremtiden vil den kraftigste Angrebs- og Forsvarsmaade blive med Stævnen, og i denne Stilling giver det foreslaaede cellebyggede Skib Udsigt til et bedre dækket og mere virksomt Artilleriangreb. Vore Kritikere lægge ikke Mærke til, at de Fordele, der opnaaes ved den forøgede Høide, i hvilken de kraftigste Kanoner anbringes, disses større Depressionsvinkel og Indslutning i et uigjennemtrængeligt Taarn, ere Fordringer, som det cellebyggede Skib i det Hele opfylder.

Jeg har nu betragtet dette Spørgsmaal om sammenlignelsesviis Usaarbarhed under tre forskjellige Synspuncter: for det Første Beskyttelse for Magasiner, Kjedler og Maskiner, for det Andet Beskyttelse for Skibet imod at blive sænket, og for det Tredie Artilleriets Dækning. Jeg er imidlertid fuldkommen paa det Rene med, at der knytter sig andre Puncter til den foreslaaede nye Bygning af Krigsskibe, som fortjene at komme i Betragtning. Af Hensyn til den begrændsede Plads vil jeg her indskrænke mig til at bemærke, at, hvis Principet for det flaaedeagtigt byggede Skib skal angribes paa Grund af, at det er nyt, da maa man billigviis tage i Betragtning, at eventuelle Undersøgelser ikke ville medføre noget saa nyt Problem, at dette jo ikke, belyst af den videnskabelige Erfaring, man raader over, vil kunne antages eller forkastes. Ligesom jeg anseer det for i høi Grad beklageligt, at der, skjøndt hele Commissionen eenstemmig har anbefalet dette Forsvarssystem, ikke er gjort noget Forsøg paa at prøve dets Styrke, saaledes maa jeg ydermere fremhæve, at det i lige Grad er ønskeligt, at der, forinden ny Tegning til et Pandser-skib approberes, ved Prøver opnaaes Sikkerhed for Udstrækningen af den Ødelæggelse, der vil foraarsages ved, at Projectiler fra den 25 eller 35 Tons Kanon gjennemtrænge et Skib, som er beskyttet ved Sidepandser af 11" Maximums Tykkelse midtskibs og af ikkun 8 à 6" ved Batteriet.

»Glatton»-Prøven godtgjorde to vigtige Kjendsgjeringer:

1) at 14" Jern ikkun netop modstod Projectilet fra den 25 Tons Kanon. Hvis Skuddet havde truffet Taarnet paa en af dets talrige 12" Plader, vilde det uundgaaeligt være blevet gjennemboret, og siden hiin Dag har denne Kanon gjennemskudt 14½" Jern paa 1000 Yards Afstand,

2) at det ikkun skyldes Palliser Projectilets sædvanlige Sønderbrydning, at Taarnet ikke blev fornaglet; thi det Projectil, der traf Brystværnet, vilde, hvis det havde holdt sig heelt, have forhindret Taarnet fra at dreies, til nogen af Siderne, eftersom Projectilets Ende vilde have boret sig ned i Brystværnsfalsen.

Man tør nok spørge om, hvad Resultatet af Prøven vilde være blevet, hvis »Glatton» havde været stillet ligeoverfor den 35 Tons Kanon.

Dersom der havde været nogen Tvivl om, at de med 20" Jern pandsrede faste Taarne, som vi ønske istedenfor de med 12" og 14" pandsrede bevægelige Taarne, ere absolut nødvendige, da vilde »Glatton»-Forsøgene have fjernet dem.

Jeg har ikke omtalt den nye Beskyttelsesmaade, som bestaaer i deelviis Brug af Kork i et dobbeltsidet Skib, fordi dette ikke vedrører Hovedspørgsmaalet, men ikkun vilde blive en supplerende Sikkerhedsforanstaltning ligeoverfor Cellesystemet, hvadenten dette Middel maatte vise sig at være af noget Værd eller ikke. Jeg vil imidlertid indtrængende henlede Opmærksomheden paa Sir William Armstrongs Udtalelser angaaende den respective Virkning af Massivprojectil og Granat saavel imod pandsrede som upandsrede Skibe, ligesom ogsaa paa de Beviisgrunde, Admiral Ryder og jeg — som Medlemmer af Commission til Undersøgelse af Krigsskibbygninger — have anført i vor Betænkning til Støtte for det flaaedeagtige Princip, og endvidere paa Hr. Reed's Vidnesbyrd, især hvor

han siger: »Jeg troer, at Kork eller andet celleagtigt Stof med Fordeel maatte kunne udfylde hele Rummet over Pandserdækket under Vandet.»

Man har været i Tvivl om Nyttens af det 5" eller 6" Jerndæk, paa Grund af, at der maa være Aabninger deri og at disse ikke sikkert ville kunne beskyttes ved nogen-somhelst Slags Rist; men indsigtfulde Skibbyggere have meddeelt mig, at Rister kunne erholde tilstrækkelig Styrke til at bringe ethvert muligt Projectil, der træffer under den spidse Vinkel, for hvilken de vilde være udsatte, til at prelle af. Derfæst har man i Anledning af Projectilernes Virkning paa Siderne af de tynde Jern-Afdelinger i Cellerne eller i Skibet opkastet det Spørgsmaal, om ikke Anslaget med ringe Hastighed kunde udbøje eller bortrive større Dele, snarere end at gaae glat igjennem. Hertil skal jeg bemærke, at der er taget Hensyn til denne Mulighed ved en udbredt Anbringelse af Stivere indeni alle Cellerne eller Inddelingerne i dette fladeagtige Legeme for derved at opnaae fornøden Stivhed i Bygningen til at forebygge enhver saadan Fare. Spørgsmaalet om den Virkning, der vil fremkaldes ved Grånatsprængning indeni Cellebygningen, er ogsaa fremkommet som en alvorlig Indvending imod denne Plan, og jeg skal derfor paapege, at Cellerne ere fuldkomment aabne foroven, naar Skibet er i Fegtning, saa at Gastrykket vil gaae opad, hvorved Siderne af Cellerne i høi Grad lettes for Trykket.

Jeg har godtgjort, at hverken Fegtning paa nært Hold, perpendiculært Anslag eller Ubyrer af Kanoner ere til at undgaae, og jeg fastholder end ydermere, at disse Betingelser ikke ville høre til Undtagelsen. Denne min Mening skal jeg nærmere forklare.

Dersom to Skibe eller Flaader mødes paa Søen og have til Hensigt at kæmpe, maae de dampe imod hinanden, og, naar de komme indenfor Skudvidde, vil Hensynet til deres Sikkerhed tvinge dem til at vedligeholde

Stævntillingen, indtil de komme paa nært Hold, da de enten maae tørne sammen eller passere hinanden næsten Side om Side. Jeg gaaer endnu videre og siger, at, naar to Modstandere engang have passeret hinanden, maae begge vende og paany nærme sig Stævn imod Stævn. Dersom en af dem fastholder denne Taktik, da vee det Skib, der vender Agterenden til sin Modstanders Boug!

Jeg indseer ikke, hvorledes slig Taktik kan undgaaes, dersom en af de Stridende er fast bestemt paa at ville Kamp paa nært Hold, eftersom jeg ikke kan forstaae, ved hvilket Manøvresystem et Pandsefskib kan undgaae nært Hold eller perpendiculairt Træf, undtagen ved at løbe sin Vei. Jeg gaaer naturligviis ud fra, at Skibene have lige stor Hastighed.

At fastholde den fortsatte Brug af Sidepandser under Forudsætning af, at Vaaben som den 35 Tons Kanon kun findes undtagelsesviis og endnu tilhører Fremtiden, viser efter min Mening kun, hvor stærk Fristelsen er til at hænge ved gamle Lærdomme fremfor at see stivt paa, hvad Fremtiden nødvendigviis maa bringe. Fortidens Erfaring maa dog ganske vist lære os, at hverken Bekostning eller Uleilighed ved at frembringe den 35 Tons eller selv den 50 Tons Kanon vil begrændse dens almindelige Brug, dersom dens Anvendelse kræves ved fortsat Brug af Sidepandser. Det Samme er blevet sagt om den 12 Tons, 18 Tons og 25 Tons Kanon, og det er denne Mangel paa Forudseenhed, som har efterladt os en forældet Flaade, der ikke vover at stille sig ligeoverfor nogle faa Kanonbaade med den 35 Tons Kanon, beskyttet bag et uigjennemtrængeligt Værn, saaledes som foreslaaet af os som Stedfortræder for den meget saarbare og derfor kraftesløse Classe af Kanonbaade, der nu bygges.

Den 35 Tons Kanon har en Tilværelse og har beviist sin Evne til at gjennembyde $18\frac{1}{2}$ " Jern paa 1000 à 1200 Yards Afstand. Ikkedestomindre foreslaaes det at

paabegynde Bygningen af et Pandsterskib med ikkun 11" Maximums Tykkelse af Sidepandser.

Saalænge Verdens Pandserflaader bestaae af Pandsterskibe med utilstrækkelig Pandsertykkelse, vil den 35 Tons eller den 50 Tons Kanon vise sig som et overlegent Vaaben ogsaa til Angreb imod et Torpedofartøi, fordi det slaar et ligesaa dødeligt Slag, medens Sigtet er nøiagtigere og dets Nærhed ikke saa let at undgaae, ligesom man, for hvad et Torpedofartøi koster, kan anskaffe mange saadanne Kanoner.

Lad os antage Krigen erklæret, at to Skibe ligge tilankers paa Spithead, og at det er tilladt Capitainerne at vælge. Jeg vil da spørge, hvilket af de tvende der vilde blive valgt som værende i Besiddelse af størst kampdygtig Livskraft: enten et Pandsterskib, hvis Usaarbarhed var afgjort begrændset ved Afstand, Ildens Retning og Beskaffenhed, men som ellers var udsat for at blive sprængt i Luften eller sendt tilbunds ved et normalt Træf af den 25 eller 35 Tons Kanon, idet Batteri eller Taarne vare saarbare i samme Udstrækning — eller et Skib uden Sidepandser, men saaledes beskyttet ved et Pandserdæk over Magasiner, Kjelder og Maskine, at disse vilde være sikkert imod Træf af ethvert Projectil, og med et Forsvarssystem i Vandlinien, som vilde kunne taale en betydelig Gjennemhulling uden Fare for sørgelige Følger og med usaarbar Beskyttelse for Artilleriet, idet selvfølgelig Skibet uden Sidepandser vil have en Yderhud af tilstrækkelig Tykkelse til at sønderslaae almindelige Granater.

Jeg vil tilraade, at et Modelskib, der i Retning af Beskyttelse fremstiller hvert af de to forskjellige Systemers, underkastes sagkyndig Bedømmelse, førend nogen ny Plan paabegyndes. For at man kan komme paa det Rene med, hvilken Værdi der bør tillægges, hvad der kaldes Pandser af en given Maximums-Tykkelse, skulde Tykkelsen af hver Plade anføres paa Modellen, der da

vilde vise, i hvilken Udstrækning de vitale Dele i Virkeligheden ere beskyttede ved den Maximums-Tykkelse, som er opgiven.

Jeg er vis paa, at denne Aabenbarelse af Kjendsgjæringer vilde røbe en alvorlig Forskjel imellem det Figurlige og det Virkelige; thi man vilde finde, at Pandserets Maximums-Tykkelse var meget deelviis anvendt σ : kun i Vandliniens umiddelbare Nærhed, medens mange vitale Dele vare saa svagt beskyttede, at Kanoner af middelmaadig Styrke kunde give et dødbringende Slag. Det tynde Dækpandser, eller Tag over Pandserbæltet, vil nødvendigviis blive et meget alvorligt svagt Sted for alle Panderskibe, hvilket ikke vil blive tabt af Syne ved den Instrux, der gives de fjendtlige Kanoncommandeurer.

Høiden af Skibssiden over Vandet vil i alle Panderskibe stedse begrændses ved Ønsket om at gjøre Sidepandseret saa tykt som muligt. Denne Betragtning indvirker ikke paa det flaaedagtigt byggede Skib, hvis Høide af Taarnkanoner med forøget Depressionsevne giver større Herredømme over Skydning nedad, medens deres Projectiler, efterat være gaaede igjennem Sidepandser eller tyndt Dækpandser, ville være meget tilbøielige til ved Anslag imod den modsatte Side at slaae en heel Plade ud og gjøre et stort Hul et godt Stykke under Vand, med aaben Adgang til en Afdeling.

Det maa nemlig ikke glemmes, at, omendskjøndt et Skib med ikkun een Afdeling fyldt vel ikke kan synke, vil det sandsynligviis miste sin Styreevne, og at det med to Afdelinger fyldte rimeligviis vil synke.

Sidepandser truffet paa den indvendige Side af svære massive Projectiler af Whitmorth Metal — hvilket ikke sønderbrydes — vil i fremtidige Kampe, især naar Skibene rulle, have de mest sørgelige Følger.

Jeg kan ikke forestille mig nogen Bygningsplan, der bebuder større Ødelæggelse af Menneskeliv end det foreslaaede nye Pandserskibs firkantede Batteri, ikkun dækket

med 8" à 6" Pandser, med Dækspandser paa $1\frac{1}{2}$ à 2", førende tolv 18 Tons Kanoner, med noget over 300 Mands Besætning og udsat for at blive gennemskudt af Staalgranater fra 18, 25 og 35 Tons Kanoner.

For mig staaer det klart, at dette Batteri i Retning af relativ Sikkerhed for Besætningen og Kanonerne Virkeevne, vilde være langt gunstigere stillet paa aabent Dæk uden nogensomhelst Pandserbeskyttelse.

Jeg finder, at, førend der paabegyndes Bygning af noget nyt Skib, bør man omhyggeligt forvise sig om, der ikke er Mulighed for at forandre de nuværende sidepandsrede Skibe til flaaedeagtigt byggede Skibe, idet man begynder med dem, der have tyndest Pandser, fra 4 til 6", som »Warrior», »Minotaur» o. s. v. Det kunde da blive muligt paa denne Maade i Løbet af 12 Maaneder at gjøre den nuværende Flaade virkelig frygtindgydende ligeoverfor ethvert muligt Kanonangreb.

I Flaadens nærværende forældede Tilstand er det afskyeligt at tænke paa det Offer af Menneskeliv, som maa blive Resultatet af en Kamp paa Søen, og, hvis det er muligt at tilveiebringe en forøget Beskyttelse, burde ingen Dag gaae hen, forinden Begyndelsen skete. At møde et saadant Spørgsmaal med det Argument, at andre Nationer ikke ere bedre stillede end vi, er ikke at anstille nogen statsmandsmæssig Betragtning. England med sine store Hjælpekilder gjør Krav paa en stærk Stilling i første Forsvarslinie og burde altid være forud for andre Nationer med Hensyn til sin Flaades Virkeevne. Heller ikke er det nogen menneskekjærlig Betragtning, der, praktisk taget, omtrent lyder saaledes: dersom nogle tusind britiske Sømænd sprænges i Luften eller druknes, uagtet det kunde være forebygget, vil denne beklagelige Ulykke retfærdiggjøres ved den Kjendsgjerning, at nogle tusind Sømænd af en anden Nation ogsaa ere opoffrede.

Deres o. s. v.

Geo. Elliot».

Naar man ved Gjennemlæsningen af dette Brev og af Mindretallets Betænkning faaer Indtrykket af, at en varm Følelse og en dyb Overbeviisning har affødt begge, da faaer man ikke mindre Følelsen af, at hele Raisonnementet er den engelske Admirals, der skuer frem i Tiden, besjælet af Haabet om, at Flaadens Betydning ikke maa komme til at staae tilbage for, hvad den var i tidligere Tid, idet han er sig sit Lands Evne bevidst til efter en stor Maalestok at kunne gaae frem paa Experimenternes Omraade. Fra dette Standpunct kunne de fremsatte Anskuelser vel gennemgaaende betragtes som sunde og fortjene den modneste Overveielse, hvorimod Meget af, hvad der er anført, ved at stilles i anden Belysning sikkert vil antage en heelt forandret Skikkelse. Dette gjælder da iblandt Andet i en ikke ringe Grad om den imod Planen reiste Indvending, at den er ny og uforsøgt, hvilket Admiral Elliot troer tilbageviist med den Bemærkning, at der ikke deri findes noget saa nyt Problem, at det jo ikke ved Prøver vil kunne vise sig, hvorvidt det er antageligt eller forkasteligt. Ganske vist kan Talsmanden for et stort, rigt og mægtigt Lands Marine med en vis Berettigelse opstille store Fordringer i saa Henseende, medens man ved at optræde paa denne Maade i det lille, svage og forholdsviis fattige Land let og med Rette vilde blive betegnet som en letsindig og upraktisk Projectmager. Men, selv de store og mægtige Lande kunne dog heller ikke see bort fra Faren ved blot for en kort Tid at stille Alt i Bero for at hengive sig til Prøver, hvis Udfald dog altid er tvivlsomt; thi ulykkeligviis er jo Udviklingen skreden saa hurtigt frem i de senere Aar, at intet Land kan siges at have ladet Anskaffelsen af Materiel holde Skridt hermed. Kommer nu tillige hertil Gjæringen og Uroen i hele den politiske Tilstand, der ikke tillader nogen Standsning, men tværtimod paabyder de allerstørste Anstrengelser for en fortsat Udvikling af Forsvarsvæsenet, da er det saare forklarligt,

at den engelske Regjering, tiltrods for de fremkomne djærve Udtalelser, har troet det forsvarligt, støttet til Commissionens Fleertal, at forelægge Parlamentet Bevilling til to første Classe sidepandsrede Skibe med 12" Maximums Tykkelse af Pandser.

Admiral Elliot anfører under Motivering af sit System, at Hovedsagen bestaaer i at opnaae en paalideligere Beskyttelsesmaade for at sikkre sig imod de sørgelige Følger af et enkelt uheldigt Skud, dels ved at tilveiebringe en betydeligt forøget Flydeevne, og dels ved, hvor Pandser anvendes, at lade dette blive et »virkeligt» Beskyttelsesmiddel. Denne Betragtning fører ham og Admiral Ryder til stærkt at anbefale Kanonbaade med en 35 Tons Kanon, stillet bagved et uigjennemtrængeligt Værn, idet de ansee Kanonbaade af denne Art som farlige Modstandere ligeoverfor Englands nuværende største sidepandsrede Skibe. Ved Sammenligning imellem saadanne Kanonbaade og dem, England for Tiden besidder, tages det ikke i Betænkning at betegne disse Sidste som »meget saarbare og kraftesløse«, idet der vistnok med fuld Føie tillægges Flydeevnen en afgjørende Betydning, særligt overfor denne Art Fartøier, hvis hele Livskraft betinges deraf, da Hastighedsevnen i Reglen ikke tillader Valget af Afstand, af at modtage og afslaae Kamp o. s. v. Denne Betragtningens Rigtighed kan neppe bestrides, og med Tanken fæstet herpaa bliver det vanskeligt at forstaae, hvorledes herhjemme Sagkyndige, der hidtil stedse med Overbeviisningens hele Varme paa enhver Maade have forfægtet Nødvendigheden af den størst mulige søgaaende Evne, nu pludselig komme til at tale i høie Toner om Kanonbaade som dem, man senest til begrændsede Øiemed og ganske forsøgsviis har fundet det hensigtsmæssigt at forøge vort Søforsvar med. Et mere saarbart, kraftesløst, langsomt og usødygtigt Vaaben er det vistnok vanskeligt at tænke sig anvendt paa Søen, og, selv om et saadant Fartøi førte den kraftigste Kanon,

er det ikke let at indsee, ved hvilke Midler dette skulde see sig istand til at hindre en panserklædt Modstander fra at skabe Situationen efter sit eget Forgodtbefindende ved blandt Andet at vælge den Afstand, paa hvilken der endnu var stor Sandsynlighed for med hvert Skud at sænke Kanonbaaden, uden at noget Projectil fra denne vilde kunne gennemtrænge Panseret.

Selv en saa afgjort og skarp Modstander af de nu brugelige Pansertheorier som Admiral Elliot indrømmer, at absolut Usaarbarhed stedse vil blive uopnaaelig, og han fastholder det pansrede Taarnsystem, idet han dog af Mangel paa Tillid til Dreiemechanismens Usaarbarhed foretrækker det faste Taarn. Han erkjender selve Theorien for Projectilers Afprellen som gunstig overfor Taarnskibet, fordi den convexe Overflade vil tjene til at formindske Projectilets Kraft og selvfølgelig altsaa ogsaa dets Gjennembrydningsevne. Skroget vil han ikke fuldstændigt give til Priis, men bibeholder fornøden Panserskytelse til at beskytte imod Granatskydning — hvorvidt imidlertid den Tykkelse af 1", som baade han og Sir William Armstrong opstille som tilstrækkelig i saa Henseende, i Virkeligheden vil fyldestgjøre Øjemedet, tør dog maaskee ansees som noget tvivlsomt. Omendskjøndt han fuldstændigt forkaster Sidepanseret, foreslaaer han dog ikke heelt at opgive det verticale Panser, men anseer det derimod for nødvendigt forude i Skibet at anbringe en tværskibs 20"s Panserskjerm for at modstaae Virkningen af langskibs Beskydning, naar Stævnen vendes imod Fjenden.

Uden forøvrigt her at komme ind paa nogen dybere gaaende Kritik af de i enkelte Retninger høist eiendommelige Anskuelser, som gjøre sig gjældende saavel i Motiveringen af Mindretallets Forslag som ogsaa i Admiral Elliot's Brev, er der dog et Punct, som det kan have særlig Interesse for os at dvæle et Øieblik ved. Naar man som i England har Vanen til at føle sig som

den Stærke og Overlegne paa Søen og til at raade over en stor søgaaende Flaade og derfor væsentligst har Tanken rettet paa den eventuelle Kampmaade i aaben Sø, da har det utvivlsomt sin Berettigelse at opstille visse bestemte Regler, ikke blot for taktiske Bevægelser af samlet Flaade, men ogsaa for den Stilling af det enkelte Skib, der under Kampen frembyder de bedste Chancer baade til Forsvar og til Angreb. Heelt anderledes stiller derimod Forholdet sig for den Svage, der nødes til at erkjende sin Uformuenhed til at anskaffe store søgaaende Skibe, og for hvem desværre Tidernes Ugunst have medført, at Kamp med slige Skibe eller med Flaade imod Flaade paa aaben Sø, saa at sige ikkun hører hjemme i Drømmenes Rige — der kun har et meget begrændset Antal af kampdygtige Skibe og dertil et Territorium og Forhold, der væsentligst henviser til afvexlende at maatte søge Tilflugt paa de Steder, hvor Farvandene begunstige en saadan eller gjør den nødvendig, for snart alter at bryde frem og da vove Alt, naar det afgjørende Øieblik kræver Kamp til det Yderste. Admiral Elliots hele Beviisførelse hviler paa, at al Kamp maa skee Stævn mod Stævn, og at den stærke Sømagt kan bygge sit Forsvar paa altid at gaae angrebsviis tilværks. Af Hensyn hertil er det, at han fordrer det uigjennemtrængelige tværskibs Pandzerskod forude i Skibet og udstøder sit Veeraab over det Skib, der vender Agterenden til Modstanderens Boug. Muligheden af at kunne under alle Forhold vedligeholde Stævnstillingen under Kamp i aaben Sø kan vel ikke ligefrem benegtes, for den, der er sig sin Overmagt bevidst og ikkun vil Kamp i aaben Sø, omendskjønt der netop om dette Spørgsmaal for Tiden høres de mest modstridende Meninger; men for den Svage, der med et ringe Antal Skibe skal udrette Meget, og hvor Farvandenes Beskaffenhed i Forening med andre locale Forhold ofte intet Valg levner med Hensyn til Kampstillingen, vil det neppe være til-

raadeligt saaledes fortrinsviis, ja udelukkende, at lade en enkelt forud bestemt Stilling i Kampen være afgjørende, hvor Spørgsmaalet er om den hensigtsmæssigste Beskyttelse.

Tilrods for den betydningsfulde Opposition, der saaledes har reist sig i England, har man dog besluttet at fortsætte med Pandzerskibbygningen efter det hidtil fulgte System. Tager man nu i Betænkning, hvilket Maal af teknisk Dygtighed, af praktisk Erfaring og Indsigt, af nøie Kjendskab til det seneste Udviklingstrin saavel paa Skibbygningskunstens som paa Artillerividenskabens Omraade der fortrinsviis staaer til Raadighed i England og selvfølgelig har været benyttet, førend en saadan Beslutning toges, og erindres endvidere, at ingen større Marine i Verden endnu for Alvor har tænkt paa at opgive Bygningen af Pandzerskibe, da maa det utvivlsomt anerkjendes som fuldt berettiget, at vor Marinebestyrelse følger den saa bestemt anviste Vei, uagtet man her som overalt er sig fuldt bevidst, at selv det kraftigste Pandzerskib, der kan bygges, maa blive at betragte som et Compromisskib. Det Forslag, der iaar er stillet i denne Retning, har endvidere, foruden at være i Overeensstemmelse med den Mening, der næres af den overveiende Majoritet af samvittighedsfulde Sagskyndige, tillige det væsentlige Fortrin at være et naturligt Skridt videre paa den Vei, som Pandzerskibbygningen fra først af er slaaet ind paa herhjemme, og dette har sandeligt sin store Betydning under en Udvikling som den nærværende, idet vore egne Teknikere og Arbeidere ville have en selvstændigt indvunden Erfaring at støtte sig til. Man glemme nemlig ikke, hvilke dyre Lærepenge det koster det lille Land paa egen Haand at ville gjøre Spring, naar Udviklingen skrider saa kæmpemæssigt frem som hidtil, og at det vel er værd at vogte sig for at anstille Experimenter paa et saa kostbart og voveligt Omraade som dette, hvor vor egen Erfaring

langt fra strækker til. Et Skib som det paatænkte vil jo blive saa stort og kraftigt som Dybgaandet — grundet paa et nøie Kjendskab til vore vanskelige Farvande — fornuftigviis tilsteder os at bygge det, og det er Anskaffelsen af den Slags Skibe, som for os maa være det Væsentligste, fordi vort Forsvars første Linie, tiltrods for alle Sø- og Landbefæstningstheorier, maa blive paa Søen og navnlig paa Steder, hvor der kræves kraftige og hurtige Skibe, som kunne optage en Kamp uden efter al Sandsynlighed at være udsatte for at blive sænkede eller ødelagte ved Fjendens første Skud. Som Forholdene for Tiden stille sig, er det paa høie Tid, at Marinen omsider kommer i Besiddelse af Skibe, der, som det foreslaaede, give den store Betyggelse, at ingen Fjende med Fordeel vil kunne møde os med større og kraftigere Skibe, saafremt han blot tilnærmelsesviis vil være os jævnbyrdig, hvad Frihed i Bevægelser og Manøvreedygtighed angaaer.

Den Farcy'ske Kanonbaad.

Af Captain Bille.

En æret Indsender har under Mærket **b.** i »Berlingske Tidende« Nr. 241 givet en meget velvillig Anmeldelse af den nye Kanonbaad, »Système Farcy«, som med Skonnerten »Fylla« er hjembragt fra Frankrig. I denne Anledning skal jeg tillade mig at fremkomme med nogle Bemærkninger for at oplyse, hvorvidt de noget tendentieuse Slutninger, som den ærede Indsender kommer til, kunne staae deres Prøve.

En Kanonbaad »Système Farcy« blev første Gang bygget i Frankrig 1868—69 og dernæst prøvet i August og September 1869 paa Honfleur og Cherbourg Rhed. Den Commission, som bedømte Kanonbaaden ved de sidste Forsøg, havde Admiral d'Hornoy til Formand og gav en gunstig Dom om Fartøiet som vel skikket til et Forsvar af Havn eller Rhed. Som en Følge af Commissionsbetænkningen og andre Oplysninger, der i sin Tid ere komne til Regjeringens Kundskab, søgte man herbjemme at forskaffe sig en af disse Kanonbaade til en Prøve, som ikke vilde medføre store Udlæg, da Fartøiet kun kostede den efter **b.**'s Angivelse ringe Sum af 25,000 Rigsdaler. Kanonbaaden er nu uden særlige Ulemper slæbt over en Deel af Nordsøen under gunstige Omstændigheder, men uden sin Kanon og tilhørende Ammunition; den er derefter bleven armeret

og prøvet og vil af den dertil nedsatte Commission forhaabentlig have faaet det samme gode Vidnesbyrd som det, der i sin Tid gaves den fra fransk Side; men den vil tillige og efter al Rimelighed have faaet det Stempel paatrykt, at den ikke kan bruges ud over et fuldstændigt localt Forsvar, til et Forsvar af Kjøbenhavns Rhed, til at supplere Søbefæstningerne: et Forsvar af Kjøbenhavn fra Søsiden.

Om det end ikke i ovennævnte Anmeldelse udtrykkelig er nævnt, at man, om de forestaaende Prøver skulde føre til et heldigt Resultat, bør foretrække et større Antal af disse Baade fremfor et for den samme Sum anskaffet Pandserbatteri, som f. Ex. »Lindormen«, saa staaer dette dog at læse imellem Linierne, og det er nærmest imod det Feilagtige i denne Anskuelse, at jeg her tager til Orde.

Et pansret Skib, førende selv kun to Kanoner, men i Besiddelse af en stor Hastighed — i alle Tilfælde en Hastighed, som er stor imod den, der, selv under de gunstigste Omstændigheder, udvikles af en Kanonbaad »Système Farcy« — vil og maa være sine mindre hurtige Modstandere overlegent i Kamp under alle mulige Forhold. Dersom man tænker sig et Pandserbatteri som »Lindormen« engageret med en Sværm af disse Kanonbaade, hvad vil der da forhindre Batteriet i, ved Hjælp af sin større Hastighed, at løbe forbi alle disse Kanonbaade, søge udenfor Skudvidde og saa andensteds foretage et Angreb, som Kanonbaadene komme meget for sildigt til at forhindre. Og vil det dertil ikke være rimeligt, at Batteriets Chef, som en Følge af sit Skibs større Hastighed og deraf flydende Manøvrelethed, ikke et Øieblik betænker sig paa at forsøge at løbe disse Fartøier i Sænk, dersom de vove sig ud paa dybt Vande, at han kort sagt foruden sit Artilleri bruger Batteriets Stævn og store Hastighed som Angrebsvaaben? Vil man svare mig, at en saadan

Manøvre ikke er let, at den endog er meget vanskelig at udføre, saa skal jeg villig indrømme det, naar det gjælder Skibe af lige Hurtighed, hvilket de Forsøg, som i denne Retning stadig foretages i den russiske Marine, noksom bekræfte; men, hvor der er saa stor Forskjel i Hastigheden tilstede som fra 6 til 11 Miils Fart, der forsvinder Vanskeligheden, idet Skibet med den mindre Hastighed da nærligen kommer til at ligge som en Klods paa Vandet ligeoverfor sin hurtigere Modstander.

Den Kanonbaad, som er anskaffet i Frankrig, fører en 9" Armstrong's Kanon som Stævnbevæbning. Denne Kanon vil, som bemærket i Anmeldelsen, gennemtrænge »Lindormen«s Sidepands paa 6,000 Alens Afstand ved et perpendiculairt Anslag; men Træffesandsynligheden er ringe, naar man seer hen til Skydningen fra et saa let Fartøi, der kun har den tilbørlige Rolighed i det sjeldne Tilfælde, at Kampen føres i et beskyttet Farvand, i fuldstændigt stille Veir og med en speilblank Sø.

Til yderligere Oplysning for den ærede Anmelder skal jeg anføre: at der for at naae ud til 6,000 Alens Afstand med den 9" Kanon fordrer en Elevation af omtren $9\frac{1}{2}^{\circ}$, at Skuddet omtrent er fuldstændigt Bue-skud, da Nedslagsvinklen paa denne Afstand nærlig er $12\frac{3}{4}^{\circ}$, og at Sideafvigelsen i det nævnte Tilfælde er 50 Alen. Hvor stor vil Træffesandsynligheden nu være under disse Omstændigheder fra et selv stilleliggende, men uroligt Batteri mod et Skib, som er i Bevægelse, om det saa kun er med 4 à 5 Miils Fart?

Saasart der er Tale om en Kamp imellem et eller flere af disse Fartøier og et Pandserskib, der er dækket med et til Nutidens Fordringer nogenlunde svarende Pands, saa maa denne — naar der skal være Spørgsmaal om en Gjennembrydning af den pandsrede Skibside — føres paa Afstande, som ere langt under 6,000 Alen. Enhver Skydetabel vil oplyse om, at den 9" Armstrong'ske Kanon med massivt Spidsprojectil og

39 Pd.s Ladning først er pandserbrydende paa 700 Alens Afstand, naar Modstanderens Pandser er 8" Jern + 12" Træ + $\frac{1}{4}$ " Inderhud, og at den ikke er pandserbrydende paa 100 Alens Afstand mod en Skibsside, som er sammensat af 8" Jern + 18" Træ + 1" Inderhud. Alt under Forudsætning af et perpendiculairt Anslag.

Jeg troer, at de her angivne Data ere tilstrækkelige til at bevise Nødvendigheden af, at Kanonbaaden »Système Farcy« maa optage Kampen paa endog mindre Afstande end 1000 Alen, naar der skal være nogenlunde Sandsynlighed for, at dens Kanon kan gjøre Nytte mod et fjendtligt Pandserkib, hvis Sider ere beskyttede ved et nogenlunde tidssvarende Pandser; men, afgiver en Kanonbaad af de af Anmelderen i »Berlingske Tidende« opgivne Dimensioner dog ikke en taalelig god Skive for Nutidens Artilleri paa de Afstande, som jeg antager, at Kanonbaaden om end nødtvungen maa føre Kampen paa? Jeg har ganske vist ikke anstillet nogen Beregning i saa Henseende, men skulde dog stærkt drage i Tvivl, om der ikke indenfor 1000 Alens Afstand opnaaedes et Maal for den fjendtlige Ild, der var en heel Deel større end 40 \square' . Paa hvad Afstand end en Kamp imellem en eller flere Kanonbaade »Système Farcy« og et Pandserkib som f. Ex. »Lindormen« vil blive ført, saa er jeg i Modsætning til Hr. b af den Anskuelse, at de vandtætte Rum i et saa lille Fartøi ere til ringe eller saa at sige ingen Nytte; thi, bliver Kanonbaaden blot truffen af et eneste Projectil, udskudt af en hvilkenksomhelst af Nutidens svære Kanoner, saa vil den, alle vandtætte Rum uagtet, upaatvivlelig være i meget nær synkefærdig Tilstand.

For en Anvendelse i stor Udstrækning af den Slags Kanonbaade, som repræsenteres ved det nyligt fra Frankrig erhvervede Fartøi, anfører Hr. b den overordentlige Tjeneste, som et hermed, efter hans Formening, analogt Værn har ydet Paraguanerne paa

Paranafloden under Krigen i 1865—68 imellem Brasilien og Paraguay. Ikke heller i denne Beviisførelse kan jeg give den ærede Anmelder nogensomhelst Ret. For at føre Krigen høiere op i Landet og for at bekrige den befæstede Hovedstad Asuncion, var det nødvendigt for Brasilianerne at forcere Paranafloden paa et bestemt Sted, hvor der af Paraguayanerne var opkastet betydelige Landbatterier, medens Floden, om jeg ikke husker feil, paa flere Steder i Nærheden var afspærret ved Bomme og Jernkjæder. Forsvaret var desforuden understøttet af 8 Dampskibe, hvoraf hver havde en aaben med een Kanon armeret Pram («Chata») paa Slæbetoug. Den Kamp, som under Navn af Slaget ved Riocuelo udspandt sig ved Forceringen af Passet imellem den brasilianske Escadre og den samlede paraguayanske Land- og Søstyrke, var meget heftig, den endte med den brasilianske Escadres fuldstændige Seir, og det uagtet den fandt Sted under de allerugunstigste Forhold for Angriberne, der paa Grund af stedlige Forhold hverken kunde raade over Stilling, Afstand eller andet Lignende. At de lovpriste «Chataer» skulde have gjort Underværker, førend de bukkede under, bekræftes ikke af den officielle Indberetning fra den brasilianske Divisionschef, som førte Angrebet.

Tager man vore Farvandes Beskaffenhed i Betragtning, bliver det desuden næsten utænkeligt, at Smaafartøier hos os vilde finde Anvendelse under Kampforhold som dem, der paa Parana-Floden skulle have givet dem en vis Betydning, og jeg antager derfor, at et Forsvar af de engere Farvande — den østlige Deel af Farvandet imellem Smaalandene og Indsnevringerne i Sundet — dog sikkert vil kunne udføres paa en mere virksom Maade end den, som Anmelderen seer hen til.

At den Farcy'ske Kanonbaad ikke paa nogen Maade kan være bestemt til Operationer udenfor Sundet — og selv her ikke overalt og under alle Forhold — eller, selv om

den var bleven hjulpen ned til Bøgestrømmen, da ikke udenfor Farvandet begrændset af Landet ved Vordingborg og Orehoved paa den ene Side og Indløbene til Grønsund og Bøgestrømmen paa den anden Side, forekommer mig at være tilstrækkelig beviist af selve Anmeldelsen ved, hvad deri er sagt om Baadens Construction, med Hensyn til Mandskabet, Logement etc. etc., og trænger saaledes ikke til at bevises. Men, selv om man vil gaae ind paa Anskaffelsen af nogle faa Kanonbaade »Système Farcy«, dersom den nylig erhvervede Baad staaer sin Prøve, saa forekommer det mig dog, at der herfra til paa Forhaand at anbefale Anskaffelsen af en stor Mængde netop af disse Kanonbaade (Anmelderen nævner 30 saadanne), fremfor Bygningen af et Pandserbatteri som en Nutidens »Lindorm«, er et stort Spring. Hr. b. har erkjendt, at den nye Kanonbaad kun er bestemt til et fuldstændigt localt Kystforsvar, til at operere lige i Landingens — den ærede Anmelder seer netop heri en stor Fordeel — og altsaa vel at mærke under særlig gunstige Veirforhold; men med saadanne Forudsætninger for Øie vil jeg spørge enhver Sagkyndig, om ikke »Lindormen« endog med sine mindre gode Egenskaber dog er langt at foretrække, er mange Gange bedre end selv en Sværm af disse Baade, der dog altid ere henviste til at kæmpe paa den Afstand, som Pandserbatteriet paalægger dem, og til at optage og ophæve Kampen, hvilket som helst Øieblik dette finder for godt.

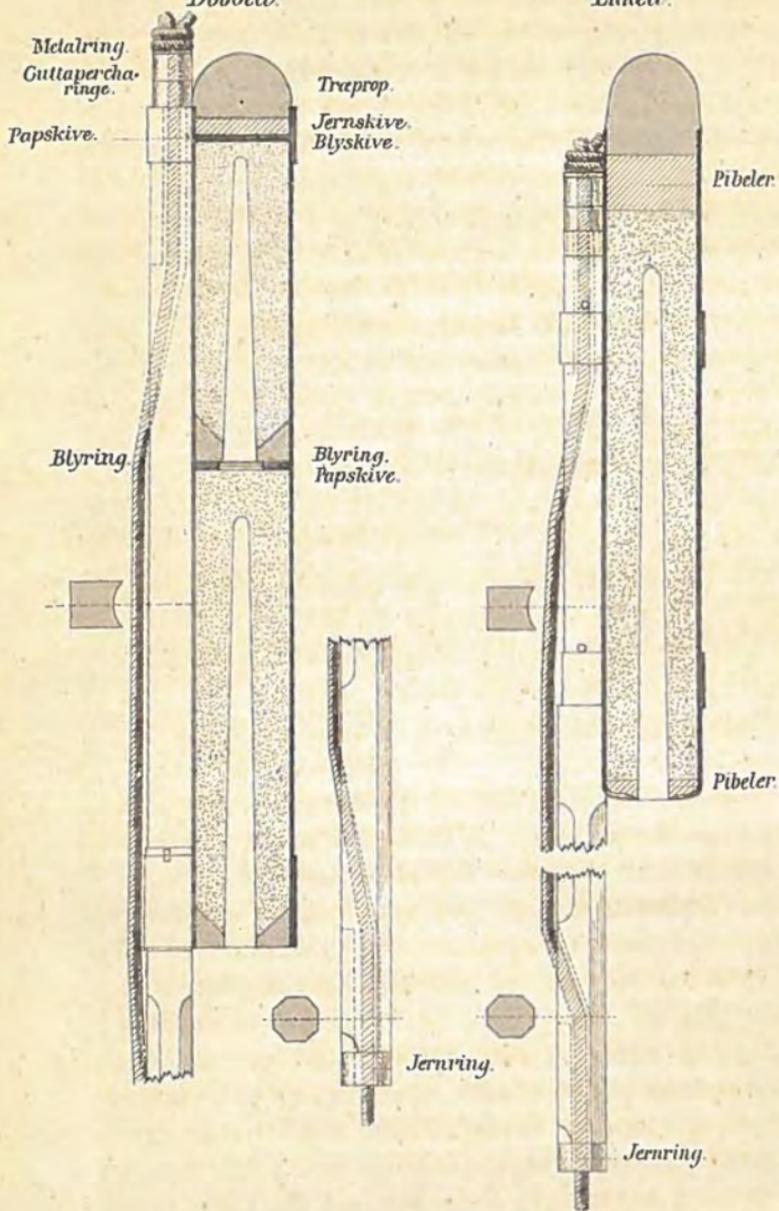
Det er ligesaa lidt Hensigten med disse Linier at indlede en Discussion om vort fremtidige Flaademateriel som at anstille nogen Kritik over den nye Kanonbaad eller dens Anskaffelse. Jeg troer gjerne, at dette Vaaben vil kunne være til Nytte for Landets Forsvar, hvor visse ganske særlige Betingelser ere tilstede; men jeg maa samtidig udtale som min Overbeviisning, at disse Fartøier selv i større Mængde ingen-

lunde kunne erstatte Pandserbatterier som f. Ex. »Gorm» og »Lindormen«, uanseet disses Mangler, og at man her- tillands vilde slaae ind paa en forkastelig og fordærvelig Vei ved Anskaffelsen af sit Flaademateriel, dersom man fulgte Hr. b.s Raad og Veiledning; thi man vilde herved uvil- kaarligen komme til at bygge sin maritime Modstands- evne paa et Kanonbaadsforsvar, hvilket vilde være eens- betydende med at anskaffe en flydende Defension for enkelte begrændsede Puncter, som Fjenden naturligviis vilde være fornuftig nok til at undgaae.

Redningsraketter

Dobbelt.

Enkelt.



Redningsraketten.

(Med Tegning).

Af Captain T. Jessen, Undertøimester.

Paa Sø-Etatens Laboratorium er der nu i en Række Aar blevet fabrikeret et Apparat, som spiller en ikke uvæsentlig Rolle i vort Redningsvæsens Tjeneste, nemlig Redningsraketten. Ifølge Fortegnelserne over de i Aarenes Løb reddede Menneskeliv er der af det nørrejydske Redningsvæsen fra 1850 til 18de Juli 1872 reddet ialt 2205 Menneskeliv. Dette Tal fordeler sig nu saaledes paa de forskjellige Redningsmidler:

Raketapparat.	Redningsbaad.	Begge i Forening.	Trosser, Stol og Liner.
1139.	915.	60.	91.

Det vil heraf sees, at Broderparten af de frelste Menneskeliv maa tilskrives Raketapparatets Virksomhed. Tilfældige Omstændigheder have begunstiget det, idet der saaledes ved Orlogsdampskibet »Polyphemus»'s Forliis alene reddedes 83, og ved enkelte andre Redningsforetagender 27, 25, 23, 21 og 20 Personer ved Raketapparatet. Baadene have som oftest og under vanskelige Forhold maattet redde mindre Besætninger eller enkelte Personer, og kun i et enkelt Tilfælde reddedes 22 Mand ved Baad. Af Bornholms Redningsvæsen er der fra 1852 til 1871 reddet 174 Personer ved Raketter og 66 ved Baad. Hertil skal endnu anføres, at i Aarene fra

1856 til 1868, begge iberegnete, reddedes af Skibbrudne paa de engelske, skotske og irske Kyster ialt 5,084 Personer ved »life-boats», og 4,333 ved Raketapparater, foruden hvad der reddedes paa andre Maader. Det turde derfor være paa sin Plads i dette Tidsskrift at give en Fremstilling af denne Raket, der yder en saa gavnlig Hjælp til de Skibbrudnes Frelse.

Indtil Raketten kom i Brug, benyttedes i England som ogsaa paa Jyllands Vestkyst en Morteer til Redningsforetagender. Morterens Anvendelse til dette Brug stammer fra England, hvor Capitain Manby i 1811 fik den indført. I almindelighed anvendtes i England en 24 Pds. Coehorn's Morteer, der med en Ladning af 68 Kvint udkastede en til en Vægt af c. 28 danske Pd. med Bly udstøbt Granat. I Kuglen skruedes en Jernstang, hvortil der var fæstet en Læderrem, der tjente som Forløber. Denne var igjen forbunden med en $1\frac{1}{4}$ Tomme tyk Raketline. Naar Kuglen udkastedes, vendte den sig, saa at Linen efterhaanden uden pludselig Paavirkning antog Kuglens Hastighed. Rækningen var omtrent 350 Alen i stiv Kuling og med Vinden stik imod. — Dette Apparat anvendtes indtil 1865, da Raketten, der allerede længe havde været benyttet, aldeles fortrængte Morteren til Redningsforetagender i England. Raketten er lettere transportabel; den fordrer ei heller saa lang Line som Kuglen, der udkastes af Morteren, da dennes Elevation er større. Dernæst antages Raketten at kaste nøiagtigere, da Sideafvigelsen paa Grund af Vinden tildeels ophæves ved, at Raketten har Tilbøielighed til at gaae op i Vindøiet.

Krudtets ældste Anvendelse var til Fabrication af Raketten, som benyttedes af Chineserne, længe før denne og Krudtets Opfindelse naaede til Europa. Som egentligt Krigsvaaben fortrængte Kanonen snart Raketten, medens denne bibeholdtes til enkelte Øiemed, saasom til Brandprojectil og til Signalmiddel. Det er, som sagt,

først i den senere Tid, at den er benyttet i Redningsvæsenets Tjeneste.

Rakettens Bevægelse fremkommer som bekjendt fornemmelig derved, at der ved Antændelsen udvikler sig en stor Mængde Gas langs Boringens Overflade. Denne Gas, der udøver ligestort Tryk til alle Sider, kan kun strømme ud bag til gennem Brandhullet. Ligevægten bliver derved forstyrret, og det fremadvirkende Tryk i Retning af Boringens Axe virker da som bevægende Kraft til at drive Raketten frem. En anden Kilde til Bevægelse hidrører fra, at Gassen, idet den udstømmer med stor Hastighed, møder en Hindring i den omgivende Luft; Reactionen mod denne Modstand virker i samme Retning som Gastrykket. Øiemedet med Boringen er at udvikle Gassen fra en tilstrækkelig stor Overflade; den frembringes derved i saa stor Mængde, at den kan virke fremdrivende. Efter Antændelsen vil Forbrændingen skride frem i Lag, concentriske med Boringens Overflade. Til samme Tid, som Luftudviklingen foregaaer fra en større Overflade, og saaledes Rummet, som Gassen optager, forøges, vil derfor ogsaa Gassens Mængde voxe. Det kan altsaa antages, at Spændingen bliver nogenlunde constant. Indenfor visse Grændser antages Drivkraften at staae i omvendt Forhold til Brandhullets Areal; men paa samme Tid, som Brandhullets Tværmaal aftager, maa Rakethylstrets Styrke formedelst det forøgede Tryk voxe i samme Forhold*).

*) General Fibiger har i sin Ballistik for 1842 udviklet Formler for Rakethanen under Forudsætning af, at Luftarterne ved Rakettens Antændelse kunne strømme frit ud af Brandhullet, at Luftarternes Spænding er constant, og at Satsen fortæres eensformigt, samt med Afbenyttelse af de ældre Formler for Luftmodstanden. Kjendskab til Spændingen, hvilken i et enkelt Exempel er antaget for 10 Atmosphærer, er imidlertid aldeles nødvendigt, for at en Beregning af Rakethanen kan have nogen praktisk Betydning, og Forsøg i denne Retning mangle hidindtil.

Ved Antændelsen frembringer altsaa selve Raketten den fremad drivende Kræft. Raketten er imidlertid et meget langt Projectil, hvorfor det er nødvendigt at have Midler til at styre den og forhindre, at den »culbuterer« under Flugten, naar denne skal blive nogenlunde regelmæssig. Styret er opnaaet paa to forskjellige Maader:

1. Ved at fæste en Stok til Bundfladen eller langs Siden af Raketten. Stokken tjener som Modvægt og forhindrer derved, at Raketten fjerner sig for meget fra Tangenten til Banen. Dersom nemlig Raketten kommer ud af sin Stilling, vil Luftens Tryk paa Stokkens nederste Ende virke paa en stor Vægtstangsarm, saa at Raketten føres tilbage i Retning af Banens Tangent.

2. Ved at meddele Raketten en Omdreining om sin Længdeaxe, idet den forlader sit Stativ. Dette kan da skee enten ved at anvende den udstømmende Gas dertil eller ved Luftens Modstand. Raketten store Længde taler imod at anvende Rotationen til Styr; men paa den anden Side virker dens ringe Hastighed til Gunst derfor. De engelske, efter Opfinderen kaldte Hales' Raketter, have ingen Stok. Styret tilveiebringes ved, at der meddeles Raketten en Omdreining efter Principet for Turbinen, nemlig ved at Gassen under Udstrømningen fra 3 Brandhuller støder mod 3 bøiede Plader, der hver har samme Stilling mod det tilsvarende Hul. De ældre Raketter af Hales' Construction havde 5 Udstrømningsaabninger tangentielt til Boringen. Man fik da en Virkning, der nærmede sig Reactionshjulets, og derved gik noget tabt af den fremad drivende Kraft.

Ved Redningsraketten tilveiebringes Styret ved en Stok, som anbringes langs dens Side. Denne Anbringelsesmaade har imidlertid den Ulempe, at saavel Raketten som Luftmodstandens Tyngdepunct ikke ligge i Raketten's Axe. Der vil herved fremkaldes en Svingkraft, som stræber at give Raketten en Afbigelse. Den vil derfor søge at beskrive en Skruelinie; jo længere Stokken

er, desto mindre vil Spiralen være, der er altsaa en vis Fordeel ved de meget lange Stokke. Linen, som følger med Redningsraketten, maa betragtes som en Forlængelse af Stokken; uden Linen vilde denne Raket ogsaa have en meget usikker Flugt.

Betragtes nu Raketten i sin Heelhed, maa det ikke oversees, at, ihvorvel den har væsentlige Fordele i en let Transport og Betjening, arbejder den dog under mindre heldige Forhold, som neppe kunne forandres. Dens Paalidelighed beroer paa, at der er fuldstændig Berøring mellem Satsens Overflade og Hylstret, hvilket ved de sværere Raketter altid er af Jern. Forandring i Temperaturen indvirker forskjelligt paa Metalhylstret og paa Satsen. Denne kan desuden ved Stoffernes egen Indvirkning paa hverandre undergaae Forandring, og selv den bedst fabrikerede Raket kan derfor ved Magasineringen blive mindre paalidelig. Da Hastigheden kun gradeviis meddeles Raketten, medfører dette den Ulempe, at Flugten er langsom, hvorved Raketten i længere Tid udsættes for Kilderne til Afvigelse. Sammenholdes Raketten med Skarpet, er der den væsentlige Forskjel, at, medens Ladingen i Kanonen paavirker Skarpet i en bestemt Retning, udvikler Raketten under Flugten Bevægkraften i den Retning, i hvilken den bevæger sig i Øieblikket. Naar Raketten først har faaet en Afvigelse, vil derfor Kraften, der udvikles i det næste Moment, paavirke den i den nye Retning, hvori den bevæger sig, o. s. fr. Vindens Tryk mod Stokkens Sideflade bevirker endvidere, at Raketten under Flugten drives op i Vindøiet. Da det nu ikke altid er muligt at kaste Raketten lige imod Vinden, vil denne foranledige en Afvigelse. Endelig kan det anføres, at, da Satsen formindskes under Flugten, forandres ogsaa stadig Tyngdepunctets Beliggenhed, hvorved der opstaaer yderligere Aarsager til Afvigelse.

Efter at der nu i det Foregaaende er fremsat nogle af de Forhold, der ere særegne for Raketten's Bevægelse, skal her gives en kort Fremstilling af Redningsrakettens Udvikling her i Landet, hvorhos enkelte Forhold, vedrørende dens Betjening, ville blive omtalte. Omstændighederne have medført, at Sø-Artilleriet har skjænket denne Sag særlig Opmærksomhed, og der er neppe noget Arbeide af dem, som udfoldes paa et Laboratorium, der kan være mere lønnende end dette og lignende. Naar derfor fuldkommen tilfredsstillende Resultater endnu ikke ere opnaaede, hidrører dette navnlig fra, at Raketten som tidligere omtalt vanskelig taaler Magasinering i længere Tid, men tildeels ogsaa fra de smaa Midler, hvormed der virkes, hvilket navnlig ytrer sig ved mangelfulde Arbeidsmaskiner, som ikke arbeide med den Nøiagtighed, der udfordres ved Tilvirkningen af et Apparat, hvor den mindste Enkelthed ofte kan være af uberegnelig Vigtighed. De opnaaede Resultater have jo imidlertid været ganske gode, og der er Grund til at troe, at Raketterne ved de senest gjorte Forbedringer ville vinde Terrain. Jo sikkrere og mere eensformig Raketten bliver i sin Virkning, desto oftere vil den blive anvendt; den fordrer kun faa Kræfter til sin Betjening, og den er aabenbart det af alle Redningsmidler, der i Forhold til Nyttevirkningen frembyder den mindste Fare for Redningsmandskabet.

Da den første Redningsstation oprettedes ved Harboøre i 1849, anskaffedes der ogsaa dertil engelske Redningsraketter. Efterhaanden som Stationernes Antal paa Vestkysten voxede, og Efterspørgslen efter Raketterne blev større, rettedes der i 1861 fra Indenrigsministeriet en Opfordring til Sø-Etatens Laboratorium og til Fyrværker Amici om at fabrikere Redningsraketter istedenfor de engelske. Efterat 1861 var gaaet hen med nogle resultatløse Forsøg paa at fabrikere Raketterne ved at drive dem i en Drivstok uden Hylster og afbrænde dem, deels uden dette, deels med dette paasat efter Driv-

ningen, lykkedes det i 1862, da man optog den Fremgangsmaade at drive Raketterne i et Jernhylster, at fabricere en brugbar Raket, hvilken efter et Forsøg i Sommeren 1862 paa Amager antoges til Brug ved Redningsvæsenet.

Ifølge ældre Bestemmelser betegnes Raketten efter Vægten af den Blykugle, der svarer til dens ydre Tværmaal, hvilket ved Redningsraketten er 2" 8". Naar Tværmaalet af den 1 Pds. Blykugle er 0,1401, bliver Raketten af det 4 Pds. Kaliber. Den ommeldte Raket bestaaer af et Jernhylster, som er drevet med en tør Sats under en Rambuk, hvis 78 Pd. tunge Ramslag har omtrent 2 Fods Faldhøide. Hylstret er aabent foroven og lukket forneden med en tilloddet Bund, i hvilken Brandhullet er anbragt. Rakettens Boring dannes ved, at der under Drivningen staaer en kegledannet Dorn fra Drivstokken gennem Brandhullet op i Hylstret. Forneden er der først et $\frac{1}{2}$ " høit Lag Pipeleer, som skal forbinde, at Gassen ved sin hurtige Udstømning af Brandhullet udkaster Jernbunden. Foroven drives atter et Lag Pipeleer, der beskytter »Forsætningen», en Træprop, mod at kastes af, naar Satsen er udbrændt. Stokken fæstes ved at stikke den gennem to paa Hylsen anbragte Bøiler, og Linen (en 12 Garns $1\frac{1}{4}$ " Manilla-Line, der veier 5,7 Pd. paa 100 Alen og udholder et Træk af 2200 Pd.) trækkes gennem 2 Huller paa Stokken, et i hver Ende, og fæstes foroven med en Knob. Ved Kastningen lægges Raketten i et trefodet Stativ, der har et Leie til Hylstret og Stokken. Stativet har paa Siden et lille Pendel, som viser den Elevation, under hvilken Leiet og derved Raketten er indstillet.

Denne Raket er benyttet i denne Skikkelse i henved 21 Aar. I dette Tidsrum har Sø-Artilleriet tilvirket henved 1150 Stykker af dem til Redningsvæsenet, og den Virksomhed, de have været Kilden til, fremgaaer af det tidligere Anførte. Under 30° Elevation er der undertiden

opnaaet en Rækning af over 400 Alen i stiv Kuling og med Vinden stik imod. Denne Rækning er i de fleste Tilfælde tilstrækkelig; thi, selv om Raketten har større Rækning, vil man sjelden anvende den ud over denne Afstand, da Skudsikkerheden ikke er stor, og det er vigtigt at kunne tilveiebringe Forbindelsen med det strandede Skib i første Kast. Men det gaaer med Raketten, som det gaaer med Skarpet, der udskydes af Kanonen; jo fladere Bane den har, desto sikkrere rammer den Maalet, naar Afstanden ikke er rigtig bedømt. Den heldigste Elevation i Strandingsveir paa Vestkysten er fra 22° til 25° efter Veirets Styrke, og fra en høi Skrænt bør endog Elevationen være ringere. Med enhver Raket, som kræver en høiere Elevation end 25° , er det vanskeligt at faae Forbindelsen tilveiebragt, fordi Vinden, efterat Raketten er udløben, hindrer Linens betimelige Dalen over Maalet og fører den mod Læ, naar Kastet ikke er vindret, hvilket sjeldent kan opnaaes uden at gjøre Afstanden for stor.

Om end den større eller mindre Rækkeevne saaledes har sin Betydenhed, ligger Hovedvanskeligheden ved Raketternes Fabrication dog ikke heri, men, som omtalt, navnlig i at erholde et Product, der taaler Opbevaring i længere Tid uden at tabe i Paalidelighed. I denne Henseende staae de ældre Raketter meget tilbage, da der ikke kan garanteres for disses Paalidelighed i et længere Tidsrum end et Aar. Det er dernæst ogsaa vigtigt, at Raketterne ere saavidt mulig eensartede i deres Virkning. For om muligt at forøge ikke blot Eensartetheden og Evnen til at taale Opbevaring i længere Tid, men ogsaa Rækkeevnen, har Sø-Artilleriet i den seneste Tid anstillet en Deel Undersøgelser og Forsøg saavel med her fabrikerede som med engelske dobbelte og hollandske enkelte Raketter, hvilke vare anskaffede af Indenrigsministeriet og stillede til Artilleriets Raadighed.

De Forandringer med Hensyn til Raketternes Fabrication, som efter disse Forsøg have viist sig ønskelige, bestaae navnlig i:

at Satsen, istedenfor at den tidligere blendedes paa Laboratoriet, tilberedes paa Krudtværket. Den bliver derved mere eensartet og mere uforanderlig i Tidens Længde, idet de enkelte Bestanddele blive bedre sammenarbejdede, og endvidere,

at Satsen, som tidligere dreves i Hylstrene under Rambuk, i Fremtiden bliver presset under hydraulisk Tryk. Det jævne Tryk, hvis Størrelse bestandig kan controleres ved Trykmaaleren, maa nødvendigviis give et mere eensartet Resultat end Faldet af et Ramslag, hvis Faldhøide endog ikke er den samme for hele Satsen.

En af Aarsagerne, til at Raketterne tabe i Paalidelighed ved Henliggen, er, at Jernet i Hylstret og Satsen indvirke paa hinanden. Satsen virker oxyderende paa Jernet, og dette igjen decomponerende paa Satsen. Ved at overstryge Jernet med en stærk Fernis tør man vente, at denne Kilde til Raketternes Sprængning vil fjernes.

De ældre Raketers Upaalidelighed hidrører dog nærmest fra, at Satsen i sig selv ikke er tilstrækkelig constant, men formedelst Stoffernes forskellige Varmeledningsevne og deres indbyrdes Indvirken paa hverandre undergaaer Forandringer, der medføre, at den brister i Rakettens Indre, naar denne antændes. Dette er en Ulempe, som er forbunden med alle Raketter og tildeels med alle Fyrværkerisager. Den er ogsaa en af Aarsagerne til, at Krigsraketterne, der i sin Tid spillede en ganske betydelig Rolle i Krigene, navnlig ved Beleiringer (Congreve's Raketter benyttedes saaledes ved Kjøbenhavns Bombardement i 1807) have tabt deres Betydning. Det naturligste Middel til at hæve denne Ulempe ved Raketten er selvfølgelig at vælge Stoffer og lade disse indgaae i Forhold, der have viist sig at give en varig Sats. Krudtet er en Sats, der i denne Henseende

har staaet sin Prøve, og man burde derfor om muligt vælge dette. Til Signalarakterer benytter Sø-Artilleriet nu ogsaa Krudt istedenfor Raketsats. Det paatænkes fremdeles, overensstemmende med Land-Artilleriet, at drive de almindelige Tids-Brandrør udelukkende med Krudt, da det saakaldte Brandrørskrudt har viist sig at være mindre constant. Men til Redningsraketterne lader det Blandingsforhold, hvori Salpeter, Kul og Svovl indgaae i Krudtet, sig ikke anvende; thi, selv om man pressede Satsen under et overordentligt stærkt Tryk, vilde dens Flugt dog blive saa voldsom, at Linen ufeilbarlig vilde springe. Man maa derfor benytte mindre livlig brændende Sats og søge ved de Midler, der staae til Raadighed, at gjøre dem saa constante som muligt.

Raketternes Rækkeevne er forøget ikke ubetydeligt ved at forøge Trykket, som Satsen underkastes i den hydrauliske Presse (Trykket drives nu til omtrent 16000 Pd. paa Kvadrat-Tommen), endvidere ved at formindske Brandhullets Tværmaal og ved at forøge Boringens Længde noget.

Foruden disse Forandringer er der gjort en ikke uvæsentlig Forbedring ved Linens Befæstelse til Stokken, hvilken bestaaer i, at der mellem Knobene i Linens Tamp og Stokkens Top lægges to Guttapercharinge og øverst en Metalring. Det er indlysende, at Linen er mest udsat for at springe, idet Raketten sætter sig i Bevægelse. Hastigheden er i de første Øieblikke vel ikke stor; men den pludselige Overgang fra Hvile til Bevægelse medfører et farligt Ryk i Linen. De to Guttapercharinge give en Deel Elasticitet i hele Forbindelsen og modvirke derved Linens Sprængning.

Forsøgene paa Amager have med Hensyn til Rækningen givet som Hovedresultat, at man i laaber Kuling kan gjøre Regning paa at opnaae følgende Distancer med de forskjellige Raketter, kastede under 25° Elevation:

Dansk	enkelt Raket	omtrent	460	Alen.
Hollandsk	"	"	450	"
Dansk	dobbelt	"	480	"
Engelsk	"	"	550	"*)

Hertil skal føies, at ifølge Forsøg i England i 1870 var Middeldrækningen af 131 Raketter, som kastedes umiddelbart efter hverandre, 543 Alen. Dette stemmer altsaa med det her opnaaede Resultat. De engelske Raketter ere alle dobbelte, hvormed Hensigten er at erholde en længere Brændetid og derved større Rækning. Dette vilde ikke kunne opnaaes med den enkelte Raket uden at gjøre dens Bevægelse heftigere, hvorved Linen udsattes for at springe. De dobbelte Raketter ere noget vanskeligere at fabrikere og endnu nye hos os; men de Mangler, som have viist sig ved dem, ere ikke større, end at de formodentlig efter nogle faa Forsøg ville kunne fjernes. Paa Bornholm ere Forholdene paa sine Steder, som ved Nexø og Hasle, saaledes, at man ofte kan ønske en Rækning af 600 Alen. Denne Afstand maa der stræbes hen til at opnaae med de dobbelte Raketter.

Naar Raketten skal kastes, stilles først Stativet saa fast som muligt paa den Elevation, under hvilken man vil kaste (22° — 25°). Stativet maa ikke helde til nogen af Siderne, da i modsat Fald Raketten vil faae en Afvigelse til den Side, hvortil det helder. Linen, der ved første Kast altid er opskudt i Kassen, stilles 6 til 9 Fod bag Stativet saa nøiagtigt som muligt i Kasteplanen; thi Linen stræber at drage Raketens Axe i en Retning, der er bestemt ved dens Tyngdepunct og det Sted, hvor Bugten ligger. Raketten bør affyres, naar Stormen lurer. Der er da størst

*) Naar det i en af Indenrigsministeriet udarbejdet Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Finantsaaret 1871—72 udtales, at de hollandske og engelske Raketter have en betydelig større Rækkeevne end vore, da beroer dette, som det af Ovenstaaende vil fremgaae, paa en Feiltagelse.

Sandsynlighed for, at Kastet lykkes. Dersom Vinden strax, naar Raketten forlader Stativet, giver den en Afvigelse, vil hele Kraften udvikles i en feil Retning. For at forhindre, at Linen føres for meget mod Læ, førend den daler ned over Maalet, har det undertiden viist sig hensigtsmæssigt at standse Udløbet ved at træde paa den, naar Raketens Kraft er udtømt. Derved formindskes selvfølgelig Bugten. Det er vigtigt, at Forbindelsen etableres efter saa faa Forsøg som mulig; thi ikke alene tabes der en kostbar Tid ved de mislykkede Forsøg; men, naar Linen bliver smudsig og vaad, aftager Udsigten til et heldigt Udfald. Det første Kast er altid det sikreste, idet Linen da er opskudt i Kassen, der stilles lige bag Stativet. Lykkes ikke dette, maa Linen slanges paa Sandet i Bugter i Læ af Stativet, og derved fremkommer der en Aarsag til Afvigelse. Som et Exempel paa den Hurtighed, hvormed Redning ved Raketapparatet kan foregaae, kan anføres, at der d. 8de Februar 1870 reddedes ved Tynen's Munding en Skonnertbesætning paa 5 Mand i 24 Minuter, fra den første Raket var affyret. — Dersom en Raket skulde springe, har Erfaringen godtgjort, at Stykkerne af Hylstret ikke kastes lige tilbage fra Stativet, hvor de Tilstedeværende derfor bør stille sig, men derimod i en Bue forefter og til Siderne af $\frac{3}{4}$ Cirkel.

Blandinger.

»Re d'Italia's Undergang. I Anledning af de efter en russisk Maskinmester i forrige Hefte optagne Betragtninger om denne Begivenhed er der velvilligt meddeelt Tidsskriftet følgende Oplysninger, som skyldes en italiensk Søofficeer, der var iblandt de faa, som reddedes fra det ulykkelige Panderskib, efterat han i 8 Timer havde drevet om paa et Vare-Rundholt.

Paa Italienernes Side blev der som Indledning til Kampen givet Ordre til at danne sluttet Kjølvandslinie. Som en Følge af deres Skibes ueensartede Hastighed og en mulig Misforstaaelse af Signalet, blev Ordren ikke udført med den tilbørlige Hurtighed, hvortil endnu kom, at Persano, uden at man vidste Noget derom, pludselig forlod sit Admiralskib, »Re d'Italia«, for at gaae over i »Affondatore.« — Ved det første Angreb var saaledes »Re d'Italia« adskilt fra de andre Skibe. »Ferdinand Max« løb agten om den og sendte den sit Lag, hvorved Roret sønderloges, saa at al Styring blev umulig. Af Frygt for at løbe ombord i egne Skibe gav nu Chefen for »Re d'Italia« Ordre til at stoppe Maskinen, tiltrods for alle de Raad og Anmodninger, Officererne rettede til ham. »Ferdinand Max« opdagede snart, at det formodede Admiralskib laa stille, antog, at det havde Havari paa Skrue eller Maskine og vendte om for at bibringe det Stødet. Herved blev den italienske Chef opmærksom paa sit Feilgreb og vilde — som ganske rigtig forudsat af den russiske Maskinmester — øieblikkelig sætte igang med fuld Fart; men Forsøget var forgjæves, og »Ferdinand Max« gav den Værgeløse

det Banesaar, som sendte den tilbunds efter 2 til 3 Minuters Forløb. — Idet Fregatten begyndte at synke, aflivede Chefen sig med et Revolverskud.

Den tydske Marine. Efterat der alt tidligere er truffet alle forberedende Foranstaltninger til den endelige Forde-
deling af Tydsklands Sømagt imellem Hovedstationerne Wilhelmshaven og Kiel, er der nu ogsaa truffet Bestemmelse om, hvorledes Skibene skulle fordeles imellem Stationerne. Skibenes Maskinkraft er efter det nu i Tydskland vedtagne System angivet ved den indicerede Hestekraft og ikke som tidligere ved den nominelle.

I Kiel skulle følgende Skibe have Station: Fregatterne *Borussia*«, I. H. K. 5,400, »Grosser-Kurfürst«, I. H. K. 5,400, »König Friederich der Grosse«, I. H. K. 5,400, »Arminius«, I. H. K. 1,200, »Hansa«, I. H. K. 3,000, »Elisabeth«, I. H. K. 2,400, »Gazelle«, I. H. K. 1,300, »Arcona«, I. H. K. 1,300, »Medusa«, I. H. K. 800, »Nympe«, I. H. K. 800, »Niobe«, Briggerne »Musquito«, »Rover«, »Undine«, Avisoerne »Grille«, I. H. K. 650, »Albastross«, I. H. K. 600, »Nautilus«, I. H. K. 600, »Pommerania«, I. H. K. 600, 3 første Classe Kanonbaade paa I. H. K. 250 og 4 anden Classe Kanonbaade paa I. H. K. 220, foruden Fregatten »Gefion« og en Kanonbaad af hver Classe til Havnetjeneste.

I Wilhelmshaven følgende: »König Wilhelm«, I. H. K. 8,000, »Kronprinz«, I. H. K. 4,800, »Friederich Carl«, I. H. K. 3,500, »Prinz Adalbert«, I. H. K. 1,200, »Wineta«, I. H. K. 1,500, »Hertha«, I. H. K. 1,500, »Augusta«, I. H. K. 1,300, »Victoria«, I. H. K. 1,300, »Ariadne«, I. H. K. 2,100, »Louise«, I. H. K. 2,100, »Renown«, I. H. K. 3,000, Avisoerne »Pr. Adler«, I. H. K. 900, »Falke«, I. H. K. 1,100, »Loreley«, I. H. K. 350, 4 første Classe Kanonbaade med I. H. K. 320 og 6 anden Classe Kanonbaade med I. H. K. 220, foruden 3 anden Classe Kanonbaade til Havnetjeneste.

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.

October.

Afsluttede den 8de November 1872.

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	Lys- vidde	Hoide	Farve, Form			
Sverrig (Øland)	Østersøen	Nyt Fyr paa Kapeludden	B.	hvidt Blink hver 10 Sec.	..	..	..	4	N 56 49,3 Ø 16 50,6	..	Jern- stativ	Fyret er tændt 1 Novbr. 1872; det lyser fra N gennem Ø til SSV, saa at de sydfor det liggende Grunde, Pingrund og Hagbygrund, blive udenfor Lyset. Blinket varer i 4 Sec. og følges af 6 Sec.s Formørkelse.
Finland	Bottenvigen	Nyt Fyr paa Ulkokalla	F.	hvidt	Lds.	4de	56	3 $\frac{1}{2}$	N 64 20 Ø 23 29,3	..	rundt, rødt	tændt 28 Sept. 1872 paa Ulkokalla, en Klippeholm mellem Brahestad og Gl. Carleby.	
Neder- landene	Zuyder Søen	Nyt Fyr paa Harlingens ny Havn	F.	rødt	..	..	20	..	N 53 10,5 Ø 5 24,7	..	..	Det røde Fyr, som brænder paa den gamle nordre Mole, har nu faaet hvidt Lys.
do.	Texeleu (Schulpegat)	2 nye Fyr paa Texels Syd- ende	2 F.	hvidt	Lds.	4de	26 20	2	..	..	..	SV $\frac{1}{2}$ V og NØ $\frac{1}{2}$ Ø 1280 Alen fra hinanden, det nordlige er høiest; de sees fra SV $\frac{1}{2}$ S til VSV $\frac{1}{2}$ V og lede overet gennem den nordlige Deel af Schulpegat.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	Længde	Høide	Farve, Form		
Skotland (V-Kyst)	Nordl. Indgang til Irske Hav	Nyt Fyr paa DubhArtach Klippen	F.	hvidt	Lds.	1ste	140	4 $\frac{1}{2}$	0 N 56 6,2 V 6 38,5	95	.....	tændes 1ste Novbr. 1872; mellem V $\frac{1}{2}$ N og S t. V $\frac{1}{2}$ V viser Fyret rødt Lys over Torrana Klipperne og Jona Sydende; en Klokke lyder 10 Sec. hvert $\frac{1}{2}$ Minut i Taage.
do.	Islay Sund	Forandring ved RhudaMhail (ell. Rhu Vaal) Fyr	F.	hvidt	..	..	..	..	N 55 56,1 V 6 7	..	.....	Fyret vil fremtidigt vise rødt Lys mod Vest, mellem SSV $\frac{1}{2}$ V og Ø t. S. Misv. 24 $\frac{1}{2}$ ^o V i 1872.
England	Kanalen	Forandring af Owers Fyr	B.	afvexl. 1 rødt og 2 hvide Blink hvert $\frac{1}{2}$ Min.	..	..	..	..	N 50 38,8 V 0 40	..	.....	dette Flydefyr viser nu fast Fyr. Forandringen vil indtræde fra 1 April 1873.
Frankrig	Atlantehavet	Forandring af Etel Fyr	F.	rødt	..	..	38	1 $\frac{3}{4}$	N 47 38,7 V 3 13	..	graat	Fyret er flyttet mod SSØ.
do.	Biscaiske Bugt	Forandring af St. Jean de Luz Fyr	F.	grønt	..	..	50	1 $\frac{3}{4}$	N 43 23,1 V 1 40,1	44	Mur- sten	ved Enden af Havnen og c. 700 Alen fra det grønne Fyr paa øst- lige Mole, istedetfor et mindre Fyr af samme Farve. Det røde Fyr paa Sibourne Molen nedlægges, og fra Socoa Fyr vil vises en rød Lys- striben over Reden.
do.	Middelhavet, Bugten ved Foz	Nyt Fyr ved St. Louis Kanal	F.	hvidt	..	..	42	2 $\frac{1}{2}$	N 43 23,4 Ø 4 52,2	38	Jern, brunt	paa Østenden af den søndre Mole, det er formørket mod Grundene i Rhonemundingen; det her hid- til brændende Fyr er nedlagt.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed.	Fyrets							Dybe og Længde		Iaarneis		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Hoide	Farvo, Form			
						Orden	i Fod	i Mill		i Fod			
Frankrig	Middelhavet	Nyt Fyr ved Bandol	F.	rødt	..	..	30	1 $\frac{1}{4}$	N 43 7,9 Ø 5 45,3	20	Jern- stativ	paa Enden af Havnemolen.
Hallen	Neapels Havn	Fyret paa St. Vincent Mole	B.	rødt	..	..	..	..	..	..	..	er flyttet til Yderenden af Molen; den røde Lygte, som før brændte der, er borttaget.
do.	do.	Fyret paa St. Januari Mole	F.	grønt	..	..	..	..	..	..	..	dette (grønne) Fyr er formørket mod SV over Nybygningerne ved St. Vincents Mole.
do.	Joniske Hav	Nyt Fyr ved Cotrone	F.	hvidt	..	..	22	$\frac{1}{2}$	N 39 7,5 Ø 14 48,7	..	Jern- stativ	
Sicilien (S-Kyst)	Middelhavet	midlertidigt Fyr ved Licata *)	F.	hvidt	..	..	16	1 $\frac{1}{2}$	N 37 3,5 Ø 13 56	..	..	paa Enden af Dæmningen; under østlig Vind maa Fyret ei kommes paa $\frac{1}{2}$ Kbl. nær.
Østerrig (Istrien)	Adriaterhavet	Forandring af Rabaz Fyr	F.	hvidt	..	..	38	2 $\frac{1}{2}$	Farasino Kanalen	..	..	dette Fyr paa St. Andrea Pynten ved Rabaz viser nu hvidt Lys helt rundt; før hvidt og rødt.
do.	do.	Nyt Fyr ved Porto Re	FB.	hvidt Blus hver 3 Min.	Lds.	4de	52	3 $\frac{1}{4}$	N 45 15,3 Ø 14 33,6	..	..	paa d'Ostro Pynt ved Porto Ré S for Fiume i Qvarnero Bugten.
do. (Dalmatien)	do.	Nyt Fyr paa Luciette Klippen	FB.	hvidt Blus hvert $\frac{1}{2}$ Min.	Lds.	4de	124	4 $\frac{1}{4}$	N 43 37,5 Ø 15 34,5	..	..	vest for Øen Zurl paa Dalmatiens Kyst.
do.	do.	Nyt Fyr paa Pet- tini Klippen	F.	hvidt	Lds.	6te	86	2	N 42 39 Ø 18 3	..	..	3 Kvm. Vest for Ragusa ved Ind- løbet til Gravosa.
Grækenland	Joniske Hav	Nyt Fyr paa Øen Fano	FB.	hvidt m. rødt Bl. hv. Minut	Lds.	2den	336	6	N 39 51,5 Ø 19 27	45	rundt, hvidt	paa Pynten Kastri ved Østenden af Øen, 420 Alen fra Stranden.	

*) i foregaaende Hefte kaldet „Port Empedocles“.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- toer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde		Høide	Farve, Form	
Ægypten	Alexandria Havn	Varsels Fyr for Nybygninger	F.	rødt	..	..	24	1½	o . . c. 1 Kvm. SV for Blinkfyret	..	Ponton	30 Alen fra SV-Enden af Dæm- ningen, der bygges ved Abubeker Klippen; om Dagen heises rød Flag fra Fyrtaarnet.
N-Amerika	St. Laurents Bugten	Fyret paa Caroussel Øen	.. . .	.. . .	..	..	..	..	N 50 5,7 V 66 22,7	..	.. . . .	er nedbrændt 13 August 1872.
do.	St. Laurents Flod Nordside	Nyt Flydefyr ved Mani- couagan Banke	2 F.	hvide	Sp.	..	26 23	3	N 49 2,7 V 68 14,3	..	.. . . .	paa 24 Fv. Vand, 1½ Kvm. S for Banken, 3¼ Kvm. fra Stranden; i Taage lyder en Damppebe 2 Gange i 8 Sec. hvert Minut.
do.	C. Breton Vestside	Nyt Fyr paa Chetican Øen	B.	hvidt Bl. hver 45 Sec.	Sp.	..	144	5	N 46 36,5 V 61 3	23	4kant, hvidt	en sort Ballon vises fra Taarnet for om Dagen at kunne skjelne det fra Sea Wolf Øens Fyrtaarn.
do.	do.	Nyt Fyr ved Sydney Havn	F.	rødt	Sp.	..	30	2½	N 46 12,7 V 60 12,7	20	4kant, Træ, hvidt	paa Vestenden af Sydbarren.
do.	Canso Havn	Nyt Fyr paa Hart Island	F.	rødt	Sp.	..	40	3	N 45 21 V 60 58,5	27	do.	paa NØ-Enden af Øen.
do.	Vest Arichat Havn	Nyt Fyr paa Øen Jerseymann	F.	rødt	Sp.	..	38	2¼	N 45 30,3 V 61 3,1	27	do.	paa N-Enden af Øen; Fyret lyser gjennem Crid Passage til Havnen.
do.	Halifax Havn	Nyt Fyr paa Chebuto Head	B.	hvidt Bl. hvert Min.	Sp.	..	126	4½	N 44 30,3 V 63 30,8	22	do.	paa Vestsiden af Løbet til Havnen som Varsel for Duncan Rev og Bell Rock, der ligge S for Fyret.
do.	Liscombe Havn	Nyt Fyr paa Liscombe Ø	B.	afvexl rødt og hvidt hver 2 Min.	Sp.	..	62	3¼	N 44 59,3 V 61 57,9	27	do.	paa Vestsiden af Øen, 220 Alen ØSØ fra Cranberry Pynt, ved den østlige Side af Havnen.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Fyrrets							Brede		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Ap- parat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde	Længde	Hoide	Farve, Form		
N-Amerika	Ny York, Hudson Floden	Nyt Fyr paa West Point	F.	hvidt	Lds.	4de	38	2½	0	0	0	hvidt, sort Lant.	istedetfor et nedlagt Fyr noget deifra.
do.	do.	Nyt Fyr paa Æsopus Meadows	F.	hvidt	Lds.	4de	50	3	0	0	0	do.	50 Alen SØ fra et nu nedlagt Fyr paa Vestsiden af Øen.
do.	Providence Floden	Nyt Fyr ved Sabine Pynt	F.	hvidt	Lds.	4de	44	..	0	0	0	do.	paa Løbets Østside i 7 Vand.
do.	do.	Nyt Fyr paa Bullock Pynt	F.	rødt	Lds.	4de	24	..	0	0	0	..	paa samme Sted, hvor en nu ned- taget Baake stod.
do.	do.	Pumham Fyr	}	..	..	..	..	..	..	..	..	..	vise nu rødt Lys; hidtil hvidt.
do.	do.	Sassafras Fyr											
Mexico	Mexicanske Bugt	Nyt Fyr ved Vera Cruz	FB.	hvidt Blus hvert Minut	Lds.	4de	100	3¾	N 19 11,5 V 96 8,9	0	0	blaat med hvide Striber	i det gl. Kloster S ^a Francisco, 5½ Kbl. SSV ½ V fra Fyrtaarnet i S ^a Juan d'Ulloa Kastel.
S-Amerika	Brasilien	Fyret paa Macuripe Pt.	B.	hvidt Blink hvert Minut	Lds.	4de	82	3	S 3 42,1 V 38 27,6	48	0	..	i Ceara Bugten; Fyret er forbedret og opsat i et nyt Taarn paa samme Plads som det gamle.
Ostindien	Bali Strædet	Nyt Fyr paa Duiven (Due) Ø	F.	hvidt	Lds.	4de	52	3	S 8 2,5 Ø 116 27,1	29	Jern- stativ	0	tændt 15 April 1872.
Ohina	Min Floden (Fuchow)	Nyt Fyr paa Middel Dog Ø, NØ-Ende	FB.	hvidt Blus hvert ½ Min.	Lds.	1ste	250	5½	N 25 58,3 Ø 120 2,3	62	Steen, hvidt	0	lyser til Søes fra Ø t. S ¾ S gjen- nem S og V til NØ ½ N, er formørket fra Ø t. S ¾ S rundt Ø til NØ ½ N over Tongsha og Middel Dog Ø, undtagen mellem Ø og Ø ¾ S samt mellem NØ t. Ø ½ Ø og NØ t. Ø. Misv. 1° Vest i 1872.

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	o	Hoide	Farve, Form	
China	Chusan Øerne	Nyt Fyr paa Øen V. Vulkan	F.	hvidt	Lds.	4de	88	3½	N 30 20,4 Ø 121 51,7	32	rundt, Steen	tændt 1 Octbr. 1872.	
do.	Wusung Floden	Nyt Fyr i Ind- løbet	F.	hvidt rødt	Lds.	4de	50	3	N 31 23,4 Ø 121 29,6	44	Steen, hvidt	Fyret lyser hvidt i Løbet, rødt over Grundene i Floden Flydefyret ved Skibet Lismores Vrag er nu inddraget.	
Japan	Isumi Strædet Østside	Nyt Fyr paa To- mangai Øen	F.	hvidt	Lds.	3die	200	4¾	N 34 16,7 Ø 135 0,5	20	Granit	paa Vestenden af Øen, synligt fra N ¼ V gennem Ø og S til SV t. V.	

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	Skagerrak	nylig fundet Grund	i Sandø Sund	10 Fod	15 Favne	1 Kbl. N for Kjøholm et rødt Huus paa Gaasø Sydende til en hvid Steen paa Hvalø Grund	Østkant af Nordre Aarø til Vest- kant af Kjøholm, og et hvidt Huus paa Stokken (Notterø) til Sydenden af Bjerlø.
Danmark	do.	Vrag af	en hollandsk Bark	.....	9 -	Hirtshals Fyr i VSV c. 8 Kvm.	Stormasten 3 Alen over Vand i October 1872.
do.	do.	Telegrafstation	paa Hirtshals	.....	.....	Apparatet staaer 75 Alen NØ for Fyret	der signaliseres efter Signalsystem for Handelsskibe af alle Nationer. Skibe, der vise Kjendingssignal, anmeldes til Kjøbenhavns Børs. Taxt for 20 Ord 70 Sk. og 35 Sk. for hver 10 Ord mere.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
Danmark	Kjøbenhavns ydre Red	de i Sommer udlagte Mærker	for Søminer	. . . . .	5 Favne	mellem Prøvesten og Mellem Fortet	ere inddragne.
Tydskland	Østersøen	ny Vager med 2de Koste	for Prerow Banke	. . . . .	5 -	Dars Fyr i VSV $4\frac{3}{10}$ Kvm.	for Grundens Nordende.
do.	do.	do. med 3 Koste	for do.	. . . . .	5 -	Dars Fyr i V $\frac{1}{2}$ S $4\frac{7}{10}$ Kvm.	for Grundens Østende.
do.	do.	do. med 1 Kost	for Dars Rev	. . . . .	. . . . .	Dars Fyr i SV t. V $\frac{3}{4}$ V $1\frac{9}{10}$ Kvm.	for NØ-Enden af Dars Rev.
do.	do.	ny Telegraf Station	ved Hela Fyr- taarn	. . . . .	. . . . .	N. Br. $54^{\circ} 36',1$ Ø. Lgd. $18^{\circ} 49',3$	
Sverrig	do.	Fyrtaarnet	paa Ølands søndre Odde	. . . . .	. . . . .	N. Br. $55^{\circ} 11',8$ Ø. Lgd. $16^{\circ} 24',2$	er paamalet et rødt Belte.
do.	Kalmarsund	Varsels Fartøiet for Fyrbygning	paa Grunden Dæmman	. . . . .	. . . . .	N. Br. $57^{\circ} 3',6$ Ø. Lgd. $16^{\circ} 40',5$	er nu inddraget.
Finland	Finske Bugt	et nyt Steen- taarn	p. Styrsoedde	. . . . .	. . . . .	. . . . .	opføres istedetfor et borttaget Træ- taarn.
do.	do.	ny Vager med hvidt Flag rød Rude	for Grunden Peresvæt	22 Fod	. . . . .	1 Kvm. Ø $\frac{1}{2}$ S (retv.) fra Holmen Melan- sari	i Trangsumd, Indløbet til Viborg.
do.	do.	en Kost med rød Stage	paa Kræklans vestre Grund	14 -	. . . . .	$\frac{1}{2}$ Kbl. S for Baaken paa Kræklan	i Løbet til Porkala, $\frac{1}{2}$ Kvm. fra Ræfso.
do.	Bottniske Bugt	Flytning af Lods Station	fra Østre til Vestre Nor- skær	. . . . .	. . . . .	Nordre Kvarken	Lods faaes derfra til Korsø: 4 Mil.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
England	Nordsøen, Harwich Red	Flytning i SØ $\frac{1}{2}$ S $\frac{6}{10}$ Kvm. af	Andrews Tønde	.....	22 Fod	Landguard SØ-Baake til Walton Taarn i N $\frac{1}{4}$ V og Erwarton Kirke til Harwich gl. Fyrtaarn i NV $\frac{1}{2}$ N	Platters Tønde i Ø t. S $4\frac{6}{10}$ Kbl., Inner Ridge Tønde i SSV $2\frac{6}{10}$ Kbl., Beach End Tønde i NNV $8\frac{3}{5}$ Kbl.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i Øst af	S-Shelf Tønde	.....	16 -	Shotley Taarn til En- den af Breakwater Skibet i NV $\frac{3}{4}$ V og N-Cliff Foot Tønde i SSV $3\frac{1}{2}$ Kbl.	det første Huus N for Dovercourt Hotel paa det høieste af Beacon Klint i V.
do.	do.	Flytning af	GuardTønde	.....	23 -	Strandridereus Flag- stang til en høj Skorsteen i VSV	Sydenden af en Havemuur ved Ordnance Wharf til Sydenden af Dovercourts Terrasse i SV $\frac{1}{2}$ V og Nord Shelf Tønde i SØ $\frac{1}{2}$ S $3\frac{1}{2}$ Kbl.
do.	do.	Flytning 1 Kbl. i SØ $\frac{1}{2}$ S af	N-Shelf Tønde	.....	16 -	Harwich gl. lave Fyr- taarn til den høie Skorsteen i V $\frac{1}{2}$ S, Guard Tønde i NV $\frac{1}{2}$ N $3\frac{1}{2}$ Kbl.	Vestenden af en skiferdækket Lade i Shotley til østlige Martello Taarn i NV t. N. Den røde Lysstriben fra Land- guard Fyr og Baakerne paa Pynten ere rettede efter Forandringen af Grundene.
Spanien	Atlantehavet, Corcubion Red	Vrag af	Skibet Sisarga	.....	16 -	N 58° 30' Ø (retv.) fra Kirketaarnet i Salerno Havn	213 Alen fra Enden af Havnen.
Italien	Middelhavet	Varselstønde	for Nybygning	.....	.....		Mærket er 4kantet, 17 Alen ov. V. og har en rød- og hvidtribet Ballon paa Toppen.
Sicilien	Messina Strædet	Reden ved	San Fran- cesco	.....	.....	1 Kvm. N for Messina	er belemret med Vragstykker og efterladte Ankere i Bunden.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvori Mærket ligger		
Østerrig	Adriaterhavet	ny Baake med sribet Ballon	paa Plagnac Klippen	.....	5 Fod	i Curzola Kanalens Østende	Taarnet paa Oplovia Banken er gjort høiere.
do.	do.	ny Baake m. srib. Ballon	paa Badia Klippen	.....	4 -	i Badia Kanalen	
do.	do.	ny Baake	paa Macina Rev	.....	.....	Solta Kanal ved Spa- latro	en Steenvarde 6 Alen over Vandet.
do.	do.	Varsels Tønde	for Nybygning	.....	.....	i Spalatro Havn	paa Tønden staaer en 4kantet Pyramide med Ordet •Diga• paa- malet.
Tyrkiet	Bosporus	2 nye røde Vagere	S og Ø for Umur Banke	.....	.....	lige overfor Therapia	N for Umur eller Engelskmands Banke ligger et Flydefyr.
Afrika, V-Kyst	Gambia Floden	ny hvid Tønde	for Mittel- grunden	.....	4½ Favne	C. St. Marie i S 59° 19' V, Fort Bullen i S 36° 18' Ø	} Gouverneurens Huus i S 30° 31' Ø. } Alle Retninger ere angivne ret- visende; Misvisningen er her 19½° V i 1872.
do.	do.	ny sort Tønde	for African Knol	.....	6 -	C. St. Marie i S 42° 26' V, Fort Bullen i S 78° 30' Ø	
do.	do.	ny dambret- malet Tønde	for Anker- pladsen ved Bathurst	.....	5½ -	C. St. Marie i S 58° 48' Ø 10 Kvm., sort Tønde i S 78° 30' Ø 10 Kvm.	
do.	do.	ny rød Tønde	for Røde Banke	.....	5¾ -	N 3 ^U V, 4 Kvm. fra Dambret Tønde	
N.-Atlant- havet ved N.-Found- land	St. Pierre og Miguelon	et hvidt Taarn m. sort Stribe	paa den største af Bertrand Klipperne	.....	.....	i Løbet SØ for S ^a Pierre Red	Toppen og Foden af Taarnet er sortmalet.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
N.-Atlantehavet ved N.-Foundland	St. Pierre og Miguelon	Grund funden	ved Grand Miguelon	10 Fod	.....	2 $\frac{7}{10}$ Kvm. N 33° Ø (retv.) fra det højeste af •les Rochers•.	En anden Banke med 25 Fod findes $\frac{1}{10}$ Kvm. S 67° Ø (retv.) fra denne.
N.-Amerika (Malne)	Kennebec Floden	Taagesignal	ved Seguin Fyr	.....	.....	c. 100 Alen S for Fyret (N. Br. 43° 42',4) (V. Lgd. 69° 45',2)	Damppipe i 8 Sec. hvert Minut.
S.-Amerika (Brasilien)	Atlantehavet	nylig fundet Grund	ved Atalaja Pynt	18 Fod	.....	S. Br. 0° 30',5 V. Lgd. 47° 21',4	Efter Opgivelse af Capt. P. de Hauterive. Skib •Laplace•; SV for det angivne Sted synes der at være endnu ringere Dybde.
do.	do.	do.	ved Øen Manejituba	.....	.....	S. Br. 0° 44' V. Lgd. 46° 25'	Dampskibet •Lisboneuse• har stødt paa dette Sted.
Østindien	Sulu Havet	do.	ved Borneo Ø-Kyst	22 Fod	.....	10 Kvm. NV t N fra Tanjang Unsang, V for Talantam Banke	fundet af Capt. Fischer, Skib •Rene• af Manilla, paa Veien fra Mussidora til Macassar.
do.	do.	do.	St. Lucia Banke	19 Fod	.....	N. Br. 6° 24',5 Ø. Lgd. 121° 13',6	Banken er 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. lang i SSØ og NNV, den er fundet ved den spanske Corvet •St. Lucia•.
do.	Molukkerne (Dodingo Bai)	do.	Timor Banke	.....	.....	N. Br. 0° 52' Ø. Lgd. 127° 37'	paa Østsiden af Lobet mellem Ternate og Gilolo; fundet ved det hollandske Skib •Timor•.
do.	Celebes Ø-Kyst (Greyhound Kanal)	nøiere Bestemmelse	af Qvintet Banke	.....	.....	Pulo Masuni i N 59° V, Pulo Lemban i ØNØ, Pulo Soho i S 28° Ø	efter denne Opgivelse ligger Banken 3 Kvm. østligere end hidtil antaget.
N.-Australiaen	Port Darwin	ny Telegraf Station	og Forbindelse med Java	.....	.....	S. Br. 12° 28',5 Ø. Lgd. 130° 52'	Port Darwin er Frihavn. Havnetid der 5 ^T . 25 ^{m.} , Springflod 16 à 24 Fod, Slaptid 2 til 12 Fod. Misv. 1° 40' Øst.

Stat, Land	Farvand, Beliggenhed	Mærkets eller Grundens		Dybde		Nærmere Stedbestemmelse	Anmærkninger.
		Slags	Navn	paa Grund, Vrag	hvor Mærket ligger		
S-Australien	Spencers Bai	nylig fundet Grund	ved Long Point	4 Fod	.....	1 Kvm. NV for Wallarus Rock	mellem Moonta og Wallarao, hvor Landgrunden ei bør kommes for nær.
do.	do.	ny rød Spids-tønde	paa Eastern Shoal	.....	20 Fod	M ^t . Young i V $\frac{1}{4}$ N, Lowly Pynt i N t. Ø	paa Sydenden af Grunden.
do.	do.	ny Vagerboie med rødt Topmærke	paa Ward Spit SV-Ende	.....	18 -	Lowly Pynt i NV $3\frac{1}{2}$ Kvm.	Baaken paa Ward Spit Nordvestende i NØ t. N $\frac{1}{4}$ N $1\frac{1}{2}$ Kvm.
do.	do.	ny Vagerboie med rødt Topmærke	S for Yatala Havn	.....	17 -	M ^t . Grainger i NNØ $\frac{1}{4}$ Ø, M ^t . Gullet i Ø t. S	Misv. her i 1872 4 ^o Øst.
Ny Zeeland	Banks Halvo	nylig fundet Grund	ved Wright Rock	10 Fod	.....	$\frac{1}{2}$ Kvm. SV fra Klippen ved Sydpynten af Akarao	ved Forbjergtet S for Akarao Havn. Misv. 17 ^o Ø i 1872.
Japan	Kjusin Vestside	do.	Oregonian Rock	5 -	.....	NØ-Pynt af Joko Sima i N 57 ^o V og Sydenden af samme Ø i V 20 ^o S (retv.) N. Br. 33 ^o 25',4 Ø. Lgd. 129 ^o 32'	Paketbaaden Oregonian er strandet paa denne Grund, der ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Østsiden af Joko Sima.
Stille Hav	.....	forgjæves eftersøgt Vigie	Corinthian Banke	.....	.....	S. Br. 3 ^o 55' V. Lgd. 170 ^o 15'	det nordamerikanske Orlogsskib "Narraganset" har paa det angivne Sted loddet over 100 Favne uden Bund.
Californiaen	Humboldt Barre	Klokkeboie	ved Humboldt Barre	.....	15 Favne	Humboldt Fyr Ø $\frac{1}{4}$ N 2 Kvm. og Red Bluff SØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø	Misv. 18 ^o Ø i 1872.

Officielle Meddelelser.

1872.

- 1 Oct. Premierlieutenanterne O. F. V. Schwanenflügel og G. H. R. Zachariae samt Secondlieutenanterne C. L. With og H. T. Hedemann indtraadte som Elever i Officerskolens ældste Classes Artilleriafdeling.
- 4 Oct. Minist. Resol.: I den Tid, Dampskibet Slesvig ligger klart til Hs. Majestæt Kongens Brug, vil den Officer, der fungerer som Hs. Majestæt Kongens Jagtcapitain, ikke være at ansætte til Landtjeneste. De Officerer, der ere ansatte til Tjeneste ombord i Skibet, skulle, medens dette i nævnte Tidsrum ligger ved Orlogsværftet, herefter sortere under Chefen for Orlogsværftet.
- 4 Oct. Beordret Premierlieut. G. A. Caroc at fratræde og Premierlieut. F. C. Mygind at tiltræde Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet ved Vagerskonnertens Ankomst hertil, hvorhos fra samme Tid Førstnævnte tiltræder Tjeneste ved Orlogsværftet istedenfor Premierlieut. C. O. E. Normann, der tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset.
- 4 Oct. Beordret Kanonbaaden Marstrand efter endt Opmaalingsexpedition oplagt efter Regulativets Kategori 4; Commandoen stryges, det værnepligtige Mandskab hjemforloves, og Officererne tiltræde Tjeneste ved Søkaartarchivet.
- 4 Oct. Meddeelt, at Commandoen den 2den d. M. er strøgen i Logisskibet, det til Dampskibet Slesvig hørende værnepligtige Mandskab afgaaet til Casernen, og de øvrige

1872.

- Værnepligtige, for hvilke der ikke haves Brug, hjemforlovede. 4 Oct.
- Capitain D. R. Braag beordret til indtil videre at assistere Chefen for Orlogsværftet ved de det værnepligtige Mandskab vedkommende Forretninger. 4 Oct.
- Bestemt, at alle Andragender om Ansættelse som frivillig Lærling ombord i Orlogsskibene fremtidig ville være at modtage og afgjøre af Chefen for Orlogsværftet efter de af Ministeriet bestemte Regler. 4 Oct.
- Bestemt, at enhver Værnepligtig, der udcommanderes med et til varme Klimater bestemt Skib, skal, foruden med hvad foreløbigt Beklædnings-Reglement for udcommanderede Værnepligtige af 27de Mai 1870 bestemmer, endvidere være forsynet med to hvide Lærreds Skjorter og to Par hvide Lærreds Beenklæder, og blive disse Beklædningsgjenstande at henregne til og behandle som de i det nævnte Reglements § 1 under A. opførte. Som Følge heraf bortfalder Bestemmelsen i Kundgjørelse Nr. 30, 1871, Punct 3 angaaende de til varme Klimater udcommanderede Værnepligtiges Beklædning. 4 Oct.
- Allerh. anordnet: Capitain J. U. A. Holm meddeles der Orlov i 3 Aar fra midt i Februar 1873 for at føre det kongelige Postdampskib til Island. 11 Oct.
- Meddeelt Capitain P. C. H. U. Jessen 2 Maaneders Orlov. 11 Oct.
- Allerh. anordnet: Premierlieutenant W. Anholm meddeles der Orlov i 1 Aar for at gaae i Koffardifart. 14 Oct.
- Capitain A. W. Schiwe beordret til indtil videre at varetage det Fornødne, Flaadens active Søminevæsen vedkommende. 19 Oct.
- Til at indtræde i den under Ingenieurcorpset oprettede for Hær og Flaade fælles Søminecommission beordrede for Flaadens Vedkommende: Commandeur G. F. W. Wrisberg, Capitain A. W. Schiwe og Premierlieut. F. H. Jøhnke som ordinaire Medlemmer og Underdirecteur G. P. Schønheyder som extraordinairt Medlem. 28 Oct.

1872.

- 30 Oct. Meddeelt Secondlieut. J. A. D. Jensen 3 à 4 Ugers Orlov.
- 1 Nov. Corpslæge C. Müllertz overgaaet til Tjeneste ved Hæren, og cand. chir & med. H. B. T. MÜNTER taget til Tjeneste ved Søværnet som Reservelæge.
- 2 Nov. Dampskibet Slesvig beordret oplagt, og Officererne beordrede til Tjeneste ved Søofficeerscorpset.
- 4 Nov. Ministeriet bestemt, at Signalsystemet for Rofflotillen udgaaer af Reglementet og fremtidig ikke medgives Flaadens Skibe.
- 7 Nov. Meddeelt Premierlieut. A. W. Bonnesen 1 à 2 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.
- 9 Nov. Meddeelt Secondlieut. V. C. L. Schlüter 6 à 7 Maaneders Orlov for at gaae i Koffardifart.
- 13 Nov. For at undersøge Maskiner og Kjedler med Tilbehør i Skonnerten St. Thomas og anstille de contractmæssige Prøver med samme beordret Efternævnte at sammentræde i en Commission, nemlig Commandeur J. L. Gottlieb, Formand, Directeur N. E. Tuxen, Commandeur G. F. W. Wisberg, Capitain G. J. G. Mac-Dougall og Underdirecteur A. H. J. B. MÜNTER.
- 14 Nov. Commandoen beordret strøget i Skonnerten Fylla d. 15de d. M. og heist samme Dag i Skonnerten St. Thomas, hvortil Fyllas Besætning overgaaer.
- 14 Nov. Minist. Meddel.: Ved Officeerskolen agtes i Stabsafdelingens næste Cursus, der tager sin Begyndelse den 1ste October 1874, afholdt et Forelæsningscursus i Flaade-Organisation og Taktik.
- Dette bekendtgjøres herved foreløbig, for at Officerer af Flaaden, der maatte ønske at holde dette Foredrag, itide kunne forberede sig derpaa.
- 14 Nov. Meddeelt, at der paa Helgenøes Sydvestpynt, Sletterhage, den 1ste d. M. er blevet tændt et fast hvidt Fyr af 6te Orden.
- Fyret, der er anbragt i Gavlen af et nyt opført Huus, vil blive holdt brændende hele Aaret rundt fra en halv

Time efter Solens Nedgang til dens Opgang; dets Høide over Vandfladen er 52 Fod, og det vil i klart Veir kunne sees i en Afstand af ca. 11 Quartmiil 14 Nov.

Beliggenhed $56^{\circ} 5'.8$ NB., $10^{\circ} 31'.2$ Lgd. Øst for Grv.

Den 1ste d. M. er Spodsbjerg Fyr, der hidtil viste Blink hvert $\frac{1}{4}$ Minut, blevet forandret til at vise Blinkene med et Mellemrum af $\frac{1}{2}$ Minut.

Minist. Meddel.: Fra 1ste d. M. er ved Dragør 14 Nov. Lodseri i Reservelods forfremmet til Fastlods og 1 Extralods til Reservelods, samt 4 Extralodser antagne, saa at Classeforholdet ved Lodseriet er blevet:

- 16 Fastlodser,
- 15 Reservelodser,
- 13 Extralodser.

Meddeelt Premierlieut. C. O. E. Normann 8 à 10 16 Nov. Dages Orlov.

Meddeelt Premierlieut. F. P. Uldall 2 à 3 Maane- 18 Nov. ders Orlov for at gaae i Koffardifart.

Premierlieutenanterne T. Braëm og C. A. P. Schulz 22 Nov. beordrede at assisterere ved de Prøver, som Commissionen til at bedømme Skonnerten St. Thomas's Maskiner lader foretage.

Allerh. anordnet, at det paa Stabel staaende Case- 25 Nov. matskib Nr. 56 skal bære Navnet Odin.

Beordret Reservelæge E. C. Nobel til den 1ste n. 30 Nov. M. at overgaae til Tjeneste ved Hæren, og Underlæge cand. chir. & med. I. F. I. Meyer taget til Tjeneste ved Søværnet.

Premierlieut. O. W. Suenson stillet indtil videre 30 Nov. til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Minist. Meddel.: Ifølge derom fra Justitsministeriet 30 Nov. modtagen Meddelelse har den Kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn vedtaget, at, naar i en Sag, som ved Kjøbenhavns Gjældscommission anlægges mod en Militairperson, dennes foresatte Chef af Klageren alene forlanges underrettet om Søgsmålet, vil Chefens

1872.

30 Nov. formelige Indstævning kunne undgaaes, og Underretning gives ham paa den Maade, at Gjældscommissionen i Brevs Form sender ham en til ham som Chef stilet Anmeldelse, der strax bør tilbagesendes Commissionen med tjenstlig Paategning om dens Modtagelse. Det paalægges derfor alle Vedkommende, som fra Gjældscommissionen modtage saadanne Anmeldelser, uden Ophold at sende dem tilbage til Commissionen med behørig Paategning, saasom:

• For Modtagelsen af foranstaaende Anmeldelse meddeles herved tjenstlig Tilstaaelse. Kjøbenhavn, den

N. N., Chef for”