

Tidsskrift for Søværnen.

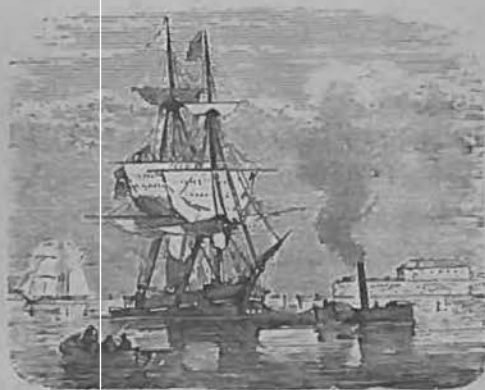
Ny Række. 18^{de} Bind.

1ste og 2det Hefte.

Udgivet

af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Capitain **V. Hansen**.



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thielos Bogtrykkeri.

1888.

F. BORCHORST.

Haandbog i Cricket, Langbold og Fodbold.

Tredie Oplag. Pris 50 Øre.

Lawn-Tennis.

Pris 50 Øre.

Haandbog i Roning.

Andet Oplag. Pris 60 Øre.

Kvartetter for Mandstemmer.

Udgivne af V. Sanne.

1ste Bind.

Pris 2 Kr., indb. 2 Kr. 50 Øre.

Ved Aarsskiftet.

Naar man Aar efter Aar seer tilbage paa, hvad der i den sidste forløbne Tid er udrettet til Fremme for Forsvarsvæsenet, fristes man stærkt til at give dem Medhold, der paastaae, at Spørgsmaalet om vort Fremtidsliv som et selvstændigt Folk betragtes med en vis sorgløs Lige-gyldighed af en stor Deel af Nationen. Sikkert er det i al Fald, at, hvis der blot hos et meget beskedent Fleertal af Danmarks Befolkning var en alvorlig Erkjen-delse af, at vi skyldte os selv, vor Fortid og vor Fremtid at anspænde alle vore Evner for saa vidt som muligt at bevare vor Ret til at leve vort eget Liv, da vilde forlængst Forsvarssagen have været bragt ind i det rette Spor, — men netop den sørgelige Kjendsgjerning, at vi endnu i 1883, altsaa henved 20 Aar efter den Krig, der ramte os saa haardt, ikke ere komne videre end til at tale og skrive om de allernødvendigste Foranstaltninger til at værne Landet mod Overgreb, viser kun altfor tydeligt, at den Stemning, som trods al politisk Meningsforskjel skulde hæve dette Spørgsmaal heit op over al Hverdagslivets Kiv og Kjævl, endnu er saare langt fra at gennemtrænge Folket. Det mest frem-trædende Træk i denne Lige-gyldighed for vor Livssag er Manglen paa Tro til, at vi overhovedet formaae at forsvare os. Hvis nu denne Modløshed fremtraadte som en resigneret Given sig hen til Skjæbnen, og hvis den

var præget af en dyb Bekymring, saa vilde der endda være noget Forsonende deri — men nei! Man undseer sig endog ikke ved sin Mangel paa Tro til egen Mandighed og Kraft, men gjør sig til af sin Fordomsfrihed og Overlegenhed og har endog Raad til at henkaste ironiske Bemærkninger til dem, som ledes af den Overbeviisning, at det er selv det mindste Lands Pligt at anspænde alle Evner for at værne om Fædrenes Sprog og de nedarvede Minder. Endnu er det vel ikke kommet saa vidt, at Fleertallet af Danske har mistet Kjærligheden til Fædrelandet; men desværre synes det, som om denne Følelse mere og mere taber den luttrende Styrke, der ene formaaer at rive os ud af Døgnets skiftende Strømninger, og selv hos mange blandt dem, der inderligt og varmt elske vort Hjem, har der efterhaanden udviklet sig en saadan Mistillid til vor Forsvarsevne, at de fornægte Forsvarssagen og søge at trøste sig selv og Andre med, at vort bedste Forsvar bør være ved vor Handlemaade og Optræden, ved vor materielle og intellectuelle Udvikling at overbevise Verden om, at vi ere et levedygtigt Folk, der ikke fortjener at gaae tilgrunde — ret som om vi ikke havde en heel Verdens og Aarhundreders Vidnesbyrd om, at Folkenes høiere eller lavere Culturstandpunct ikke veier et Halmstraa paa den Vægtskaal, som benyttes, naar Folkenes Skjæbner deles og skiftes, efter at de store Magter have draget Sværdet. »Hjælp Dig selv, og Gud vil hjælpe Dig!» siger et gammelt Ordsprog — og omvendt kan man sige: »Opgiv Dig selv, og Alverden vil opgive Dig!» Det er netop dette, vi Aar for Aar synes mere tilbøielige til at gjøre, og det sidst forløbne Aar viser sig i denne Henseende ikke i noget bedre Lys end de øvrige Aar, der ere forløbne siden det skjæbnesvangre 1864. —

Førend vi nu gaae over til at berøre Forsvarssagens Stilling i det sidst forløbne Aar, ville vi til Orientering minde om den sidste større Krise i dens hensygnende

Tilværelse. Som man erindrer, gjorde Ministeriet Estrup, der tog Roret i Forsommeren 1875, Forsvarssagen til en ikke uvæsentlig Deel af sit Program, og, skjøndt den stærke Udvikling af Flaaden, som bebudedes ved Rigsdagens Aabning, viste sig at være meget beskeden, betegnede dog de forelagte Forslag et ikke ringe Fremskridt overfor de senere Aars Stillestaaen. Det indbragte Forslag bar Navnet »Lov om overordentlige Foranstaltninger til Forsvarsvæsenets Fremme« og gik ud paa Følgende:

Forslaget af 30 November 1875.

§ 1.

»Til Fremme af Landets Forsvarsvæsen bemyndiges Krigsministeren og Marineministeren til at anvende et Beløb af tilsammen 33 Millioner Kroner til nedenanførte Anlæg og Anskaffelser, nemlig:

A. Krigsministeren:

| | |
|---|----------------|
| 1. Til Udvidelse af Kjøbenhavns Befæstning mod Søsiden og tilhørende Bestykning | 14,391,300 Kr. |
| 2. Til Forstærkning af den nuværende Søbefæstning om Kjøbenhavn og Fuldstændiggjørelse af dens Bestykning | 1,336,400 - |
| 3. Til Søminemateriel | 675,800 - |
| 4. Til Befæstningsanlæg ved Store Bælt med tilhørende Bestykning | 1,361,000 - |
| 5. Til Befæstningsanlæg ved Agersø sund, med tilhørende Bestykning | 3,162,600 - |
| 6. Til Projecteringer, Prøver og Forsøg | 272,900 - |
| | <hr/> |
| | 21,200,000 Kr. |

B. Marineministeren.

| | |
|---|----------------------|
| 1. Til Udvikling af Flaadens Materiel | 10,720,000 Kr. |
| 2. Til Foranstaltninger for Flaaden ved Agers- sund | 1,080,000 - |
| | <hr/> 11,800,000 Kr. |

hvilke Beløb komme til Udbetaling i Finantsaarene 18⁷⁶/₇₇-18⁸²/₈₃ med ikke over 6 Millioner Kroner aarlig.

§ 2.

Af de i § 1 nævnte Foranstaltninger skulle de under Litr. A. 2—5 samt under Litr. B. 2 anførte være fuldendte inden 1ste April 1881 og de under Litr. A. 1. og B. 1. anførte inden 1ste April 1883.

I de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger udtales det, at de Befæstningsanlæg m. m., der i det Hele maae ansees tilstrækkelige til Landets Betryggelse, ere følgende:

| | |
|---|--------------------------------------|
| a. Udvidelse af Kjøbenhavns Befæstning mod Søsiden og tilhørende Bestyk- ning | 25,142,600 Kr. |
| b. Forstærkning af den nuværende Sø- befæstning om Kjøbenhavn og Fuld- stændiggjørelse af dens Bestykning | 1,336,400 - |
| c. Søminemateriel | 675,800 - |
| d. Befæstning af Kjøbenhavn mod Land- siden | 14,000,000 - |
| e. Bestykning af Kronborg Søbatteri . | 90,000 - |
| f. Befæstningsanlæg ved Store Bælt med tilhørende Bestykning | 2,726,000 - |
| g. Befæstningsanlæg ved Lille Bælt med tilhørende Bestykning | 1,317,400 - |
| h. Befæstningsanlæg ved Agerssund med tilhørende Bestykning | 5,611,500 - |
| | <hr/> Tilsammen . . . 50,799,700 Kr. |

| | |
|---|-----------------------|
| Transport . . . | 50,799,700 Kr. |
| Desuden vil behøves til Projecteringer, Prøver og Forsøg | 300,300 - |
| I Alt . . . | <u>51,100,000 Kr.</u> |

Efter denne Opgivelse udtaltes det, at de ovennævnte Foranstaltninger vilde kunne udføres i Løbet af 10 til 11 Aar, men at Regjeringen ikke troede at burde binde Fremtiden mere end strengt nødvendigt og derfor kun var fremkommen med Forlangende om de mest paatrængende Foretagender, som alle burde udføres i de nærmeste 5 Aar, kun med Undtagelse af det nordlige Fort paa Middelgrunden, hvis Fuldførelse vilde udkræve 7 Aar. Disse mest paatrængende Foretagender vilde, som anført i Forslaget, udkræve et Beløb af 21,200,000 Kr.

Med Hensyn til den Udvikling af Flaadens Materiel, som Regjeringen ansaae for nødvendig i de første kommende 7 Aar, fordeelte Beløbene sig saaledes:

| | |
|---|----------------|
| Til Fuldførelse af Pandserbatteriet »Helgoland« og Bygningen af to andre lignende Pandserbatterier | 14,111,000 Kr. |
| • et meget hurtigt, upandsret Recognoscerings- og Torpedoskib | 1,600,000 - |
| • Paabegyndelsen af en stor upandsret Corvet, bestemt til at erstatte en af de nuværende Fregatter | 560,000 - |
| • Fuldførelsen af Skonnerten »Ingolf« og Kanonbaaden »Lille Bælt« | 407,000 - |
| • 4 Kanonbaade med meget svært pandserbrydende Skyts à 560,000 Kr. | 2,240,000 - |
| • »Esherns Snares« Omdannelse til Torpedofartøi, Anskaffelse af smaa Torpedofartøier og af Whiteheadske Torpedoer | 862,000 - |

I Alt . . . 19,780,000 Kr.

Man vil endvidere erindre, at det nysnævnte Forslag gav Anledning til en meget omfangsrig Debat i Folke-

thinget, der fremkom med et heelt nyt Lovforslag, og at dette Forslag senere betegnedes som Folkethingets Forsvarsplan. Det lød saaledes:

§ 1.

Til Fremme af Landets Forsvarsvæsen ville nedestaaende Anskaffelser og Anlæg, hvortil er anslaaet en Udgift af 30 Millioner Kroner, være at foretage, nemlig:

| | |
|---|----------------|
| 1. Udvikling af Flaadens Materiel . . . | 12,000,000 Kr. |
| 2. En Flaadestation ved Agersøsund | 5,000,000 - |
| 3. Dennes Befæstning mod Landsiden | 1,500,000 - |
| 4. To flydende Forter | 4,600,000 - |
| 5. Søminemateriel | 2,000,000 - |
| 6. Sjællands Kystforsvar | 2,000,000 - |
| 7. Batteri ved Nyborg | 680,000 - |
| 8. Befæstningsanlæg paa jyske Kyst . | 2,000,000 - |
| 9. Prøver og Forsøg | 220,000 - |

I Alt . . . 30,000,000 Kr.

§ 2.

Til Dækning af de ved nærværende Lov foranledigede Udgifter tilveiebringes en Skat paa Indtægt og Formue, der aarlig indbringer c. 3 Millioner Kroner. Ingen af de nævnte Udgifter kan afholdes, førend Loven om denne Skat er traadt i Kraft.

§ 3.

Af det anførte Beløb vil i Finantsaaret 1876—77 kunne anvendes 3 Millioner Kr., fordeelte saaledes:

| | |
|----------------------|---------------|
| Til Post 1 | 1,500,000 Kr. |
| — 2 | 40,000 - |
| — 3 | 40,000 - |
| — 4 | 1,000,000 - |
| — 5 | 250,000 - |
| — 6 | 40,000 - |
| — 7 | 10,000 - |
| — 8 | 20,000 - |
| — 9 | 100,000 - |

I Alt . . . 3,000,000 Kr.

I de følgende Aar komme de øvrige Beløb først til Udbetaling efter særlig Bevilling paa Finantsloven. —

Lovforslaget gik saaledes omformet over til Landstinget, der gjenindsatte Regjeringens Forslag, som, da det vendte tilbage til Folkethinget, atter der blev forkastet, idet dette Thing ved den endelige Afstemning, besynderlig nok, tillige forkastede sit eget Forslag.

Derpaa fulgte som bekjendt en Opløsning og Udskrivning af nye Valg, og i den overordentlige Samling vedtog Folkethingets Fleertal under Ministeriets og Mindretallets forsættlige Udeblivelse en Dagsorden, der lød saaledes:

«Den i de sidste forløbne Rigsdagssamlinger indvundne Erfaring stadfæster den Anskuelse, som Thinget allerede tidligere har vedkjendt sig, at en Regjering, der udelukkende er Udtryk for Landstinget, men ikke søger sin Styrke i et Tillidsforhold til Folkethinget, er ude af Stand til at lede Løsningen af de Opgaver, der ere af størst og mest indgribende Betydning for Samfundet.» —

Vi skulle nu gaa over til det sidst forløbne Aar. Dengang Marine- og Krigsministeriet ved General Kauffmann's Afgang som Krigsminister atter samlede paa een Haand, betragtedes dette som et Tegn paa, at Ministeriet igjen vilde gjøre Forsøg paa at bringe Forsvarssagen frem i dens Heelhed, og denne Betragtning viste sig ogsaa at være rigtig, idet der i Samlingen 1881—82 i Landstinget indbragtes «Forslag til Lov om overordentlige Foranstaltninger til Forsvarsvæsenets Fremme.» Dette Forslag lyder saaledes:

§ 1.

«Til Fremme af Landets Forsvarsvæsen bemyndiges Krigsministeren og Marineministeren til at anvende et Beløb af tilsammen 66,133,500 Kroner til nedenauførte Anlæg og Anskaffelser, nemlig:

A. Krigsministeren.

| | |
|--|-----------------------|
| Til Udvidelse af Københavns Befæstning mod Søsiden og tilhørende Bestykning | 13,270,000 Kr. |
| » Anlæg af en Befæstning om København mod Landsiden og tilhørende Bestykning | 34,000,000 - |
| » Befæstningsanlæg ved Havne paa Sjælland med tilhørende Bestykning | 2,880,500 - |
| » Befæstningsanlæg ved Lille Bælt med tilhørende Bestykning | 1,958,000 - |
| » Befæstningsanlæg paa Helgenæs med tilhørende Bestykning | 2,950,000 - |
| | <u>55,058,500 Kr.</u> |

B. Marineministeren.

| | |
|--|-----------------------|
| Til Udvikling af Flaadens Materiel . . . | 6,600,000 Kr. |
| » Befæstningsanlæg ved Agersø sund med tilhørende Bestykning | 3,425,000 - |
| » andre Foranstaltninger ved Agersø sund | 1,050,000 - |
| | <u>11,075,000 Kr.</u> |

§ 2.

Af de i § 1 nævnte Beløb kan der anvendes:

| Finantsaaret. | Krigsministeren. | Marineministeren. | I Alt. |
|---------------|------------------|-------------------|---------------|
| 1882—83. | 1,330,000 Kr. | 550,000 Kr. | 1,880,000 Kr. |
| 1883—84. | 2,280,000 - | 550,000 - | 2,830,000 - |
| 1884—85. | 3,917,000 - | 550,000 - | 4,467,000 - |
| 1885—86. | 8,997,000 - | 550,000 - | 9,547,000 - |
| 1886—87. | 9,036,500 - | 550,000 - | 9,586,500 - |
| 1887—88. | 10,830,000 - | 550,000 - | 11,380,000 - |
| 1888—89. | 6,960,000 - | 550,000 - | 7,510,000 - |
| 1889—90. | 4,640,000 - | 1,530,000 - | 6,170,000 - |
| 1890—91. | 4,530,000 - | 1,110,000 - | 5,640,000 - |
| 1891—92. | 2,538,000 - | 2,250,000 - | 4,788,000 - |
| 1892—93. | » - | 1,395,000 - | 1,395,000 - |
| 1893—94. | » - | 940,000 - | 940,000 - |

dog kunne de Beløb, der ikke ere blevne anvendte i det Finantsaar, for hvilket de ere bevilgede, anvendes i et eller flere af de følgende Finantsaar.*

Skjønt man ikke i Landstinget gjorde sig nogen Forventning om, at Forslaget vilde blive ført videre i det andet Thing, blev det Gjenstand for en omstændelig Behandling, hvis Hovedmomenter vi i største Korthed skulle paapege. Haffner, der aabnede Forhandlingen, stillede sig i det Hele meget gunstig til Forslaget, mellem hvilket og tidligere Forslag — særlig det ovennævnte af ham selv indbragte — han anstillede en omhyggelig Sammenligning. Forslaget støttedes ligeledes og det med megen Varme af Blom, der dog ivrede imod Anlægget ved Helgenæs, og som paa dette Stadium ogsaa hævdede Marinens Betydning. Fallesen og Tuxen sluttede sig ligeledes til den forelagte Forsvarsplan; men Tuxen fremhævede dog, hvilken stor Betydning store kraftige Skibe som »Helgoland« havde for Forsvaret, og paapegede Ønskeligheden af at udsætte Bygningen af nogle af Forslagets større og mindre upandsrede Skibe for at lægge Vægten paa Fartøier, der kunde danne den egentlige Kjerne i Forsvaret. Han betragtede ikke den foreslaaede Udvikling af Flaaden som en Flaadeplan, men kun som en Plan for Udviklingen i et vist Antal Aar, og, hvormeget han end erkjendte Betydningen af et kraftigt Materiel, kunde han ikke see bort fra Spørgsmaalet om at skaffe Besætninger til Skibene. Ploug nærede Betæneligheder ved en saa stærk Udvikling af Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden som den, der var bragt i Forslag. Carstensen henviste til sin tidligere Stilling til Sagen baade i Rigsdagen og som Medlem af nedsatte Commissioner. Han godkjendte fremdeles de Principer, hvorpaa Lovforslaget var bygget, men fandt, at der i Gjennemførelsen af disse Principer var lagt altfor ringe Vægt paa Flaaden. De foreslaaede Foranstaltninger dannede en Kjede med tre Hovedled:

Kjøbenhavns Befæstning mod Søsiden, Flaaden og Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden; gjorde man det midterste Led for svagt, opløstes Kjæden, hvorved Kjøbenhavns Landbefæstning tabte sin Betydning. Han var en Tilhænger af Kjøbenhavns Befæstning mod Landsiden; men, skulde denne Befæstning tilveiebringes ved en altfor ringe Udvikling af Flaaden, da stod man overfor et Enten — Eller, og han foretrak da at lægge Vægten paa Flaaden. Af Høire talte Ussing og Andræ imod Forslaget, idet den Førstnævnte især dvælede ved de uforholdsmæssig store Udgifter og søgte at paavise det Ørkesløse ved at befæste Kjøbenhavn mod Landsiden, medens Andræ var imod Lovforslagets Hovedtanke, nemlig den, meer eller mindre absolut at opgive det øvrige Land og anlægge en efter vore Forhold storartet Befæstning om Kjøbenhavn, hvorom Forsvaret skulde concentreres. Han kunde overhovedet ikke sympathisere med nogen Forsvarsplan, der ikke gik ud paa, saavidt vi formaae, at forsvare hele Landet. Af Venstre talte Hauerslev, Johannsen og Chr. Nielsen. Hauerslev var baade af politiske og finansielle Grunde imod Forslaget, og han kunde desuden ikke billige, at Forsvaret sammendroges paa Sjælland. Man maatte ikke adskille Landsdelene, men drage dem sammen og udvikle Forsvarsvæsenet med dette for Øie. Johannsen var nærmest af ethiske Grunde mod al Krigsførelse og altsaa imod Forslaget. Han lagde Vægt paa, at Folket blev dygtiggjort ved Oplysning og ved Alt, hvad der kunde fremme Landet i materiel Henseende. Vi vilde derved, meente han, have langt mere Sandsynlighed for at bestaae som selvstændigt Folk end ved at ofre de mange Millioner paa Forsvarsvæsenet. Chr. Nielsen erkjendte, at vi vare forpligtede til efter Evne at yde Bidrag til Forsvarets Fremme, saalænge vi vedbleve at være i de væbnede Staters Række; men overfor den foreliggende politiske Stilling vilde det ikke lykkes

Ministeriet at fremme noget Forslag om Forsvarsvæsenet. Han troede, han turde sige, at enhver af Landets Repræsentanter og skatteydende Borgere betragtede det som uforsvarligt at lade vore Sønner staa værgeløse overfor en kommende Fjende; men Hovedbetingelsen for, at denne Følelse kunde komme frem, var, at de store Krav paa andre Omraader, som fra Samfundets Side bleve stillede Aar for Aar, bleve hørte.

Sagen henvistes til et Udvalg paa 15 Medlemmer (Berg, Blom, Bonne, Carstensen, Clausager, Eriksen, Frijs, Haffner, Juel, Neergaard, Chr. Nielsen, Ploug, Raben, N. Rasmussen og Tuxen), og dette afgav den 14de April sin Betænkning, hvoraf det fremgaaer, at det delte sig i fire Mindretal.

Det største af disse Mindretal (Blom, Frijs, Haffner, Juel, Nergaard, Raben og Tuxen, udtalte sig i Betænkningen meget omstændelig om Forslaget, som det var stemt for at fremme, idet det dog raadede til paany at overveie Spørgsmaalet om Fæstningsanlægget ved Helgenæs.

Om Flaadens Udvikling siger dette Mindretal: •Til Forøgelse af Flaademateriellet begjærer Lovforslaget for 12 Aar en aarlig Bevilling af 550,000 Kroner udover den ordinaire Bevilling af 1,700,000 Kr., saa at der i disse 12 Aar vil kunne udføres Nybygninger for 27 Millioner. Denne Sum tænkes at ville medgaae til følgende Skibe: Fuldførelse af Skibe, der alt ere i Byg-

| | |
|---|---------------|
| ning | 1,000,000 Kr. |
| Søgaaende Kampskibe | 13,500,000 - |
| Et svært armeret Recognosceringsskib og | |
| to svært armerede Kanonbaade . . . | 3,000,000 - |
| Torpedobaade | 2,525,000 - |
| Corvetter, Skonnerter og let armerede | |
| Kanonbaade | 6,900,000 - |

Tilsammen 26,925,000 Kr.

eller med et rundt Tal 27 Millioner.

Den Flaade, der ventes tilveiebragt til 1894, vil med denne Nybygning og den forudsatte Afgang af ældre Skibe komme til at bestaae af:

| | |
|---|-----|
| Søgaende Kampskibe | 6. |
| Mindre Pandserbatterier | 2. |
| Recognosceringsskib | 1. |
| Svært armerede Kanonbaade | 8. |
| Torpedobaade | 30. |
| Corvetter, Skonnerter og let armerede Kanon- baade | 14. |

Tilsammen . . . 61.

med en Besætning af 4,651 Mand foruden 696 Mand til forskjellig Tjeneste udenfor Skibene.

Vi have ikke anseet det for Udvalgets Hverv i det Enkelte at overveie S sammensætningen af Flaadens Materiel. Vi skulle give vor Tilslutning til den foreslaaede Forøgelse af de søgaaende Kampskibe og udtale, at vi ikke vilde have noget at erindre mod en yderligere Forøgelse af disses Tal, forsaa vidt den kunde skee paa Bekostning af andre foreslaaede Skibe, som maatte findes mindre vigtige med Flaadens samlede Formaal for Øie.

Det er nemlig i Udvalget blevet gjort gjældende, at den Flaade, som efter Lovforslaget vil kunne være tilveiebragt om 12 Aar, ikke vil være tilstrækkelig til efter vort Lands Beskaffenhed fuldtud at kunne løse de Opgaver, som burde kunne overdrages Søværnet, dersom vi trues af en stor Sømagt. Imidlertid vil en Udvikling i det angivne Omfang og omtrent i den angivne Retning allerede være et stort Fremskridt, og det er paa den anden Side godtgjort ved de Bemandingslister for den eventuelle Flaade, som ere meddeelte Udvalget fra Ministeriet, at det Befalingspersonale af forskjellig Grad og Art, som bestemmes ved den nugjældende Lov om Søværnets Ordning, ikke engang er tilstrækkeligt, naar alle Skibe skulle udrustes samtidig, hvorfor der ogsaa i de

Meddelelser, Ministeriet har givet Udvalget, er antydet Forslag til Udvidelse af Rammerne. Lovforslaget yder altsaa i Materiel fuldkommen saa Meget, som den gjældende Søværnslov yder i Personnel, saa en væsentlig større Forøgelse af Materiellet vilde gjøre Fordring paa en ny og rigeligere Søværnslov. For at bøde paa Mangelen af Personnel er det af Ministeriet paatænkt at oprette en Forstærkningsafdeling ved Officeerscorpset, bestaaende af 4 Commandeurer, 8 Capitainer og endeel Lieutenanter, at tilveiebringe en mindre Forøgelse af Lægevæsenet, Intendanturen og Haandværkercorpset, en noget større Forøgelse af Maskincorpset nemlig med 29 Numere, medførende en samlet aarlig Bekostning af 31,460 Kr., og endelig en betydelig Forøgelse af Søminecorpset med 101 Numere til en aarlig Bekostning af 103,816 Kr. Disse Forøgelser af Rammerne medføre tilsammen en Bekostning af c. 180,000 Kr. aarlig, saaledes som anført i Bemærkningerne til Lovforslaget. Vi skulle ikke udtale os nærmere om disse Forøgelser, der i sin Tid maae blive Gjenstand for særlige Lovforslag, men kun bemærke, at vi erkjende Nødvendigheden af en Forøgelse, og at der, naar samtlige Skibe skulle udrustes, endda vil blive følelig Mangel af Personnel til Poster, hvortil særlig Uddannelse behøves, især af Maskinassistenter, saa at det for disses Vedkommende vil være nødvendigt at træffe Foranstaltninger, hvorved man i Krigstid kunde faae Tilgang af de gode Kræfter, der findes i den private Dampskibsflaade.

Der har i Udvalget været fremsat Forslag til at ombytte nogle af de i Bemærkningerne til Lovforslaget nævnte Skibe, som det er paatænkt at bygge, med andre, i den Hensigt uden at forhøie Fordringerne til Rammernes Udvidelse at forøge Antallet af de egentlige Kampskibe samt at opnaae nogen Forøgelse i andre Retninger for at erstatte noget af det nuværende Materiel, som ikke kan undværes som Bestanddeel af Sømateriellet, og som

ikke kan regnes for tjenestedygtigt efter 1894. Bekostningen ved en saadan Forandring i Planen var beregnet til 3,050,000 Kr., saa at det extraordinaire Tilskud til den ordinaire aarlige Nybygningsconto af 1,700,000 Kr. maatte fra Lovforslagets 550,000 Kr. have været sat op til i Gjennemsnit c. 800,000 Kr. i 12 Aar. Udvalgets Fleertal har imidlertid ikke fundet det rigtigt at tilraade en saadan Forøgelse af den i Lovforslaget opførte Sum. —

Derefter afslutter dette Mindretal sine Bemærkninger om Forslaget i dets Heelhed saaledes: »I Lovforslagets Motiver er der gjort Rede for, i hvilken Rækkefølge og med hvilke aarlige Beløb de paatænkte overordentlige Foranstaltninger til Forsvarsvæsenets Fremme ere paatænkte iværksatte i Løbet af 12 Aar. Det har været under Overveielse i Udvalget, om man ikke burde foreslaae Forsvarsforanstaltningerne fremmede og tilendebrogte paa et noget kortere Aaremaal; naar vi med al Anerkjendelse af det Tiltalende i denne Tanke dog have troet at burde blive staaende ved Lovforslagets Bestemmelser, er det ikke alene, fordi man ved at fastholde disse opnaaer, hvad der vistnok er temmelig enestaaende, nemlig samtidig at retablere Rigets i Aarhundreder forsoemte Fæstningsvæsen og efter en betydelig Maalestok at udvide dets Sømagt, uden at det efter menneskelig Forudseenhed vil blive nødvendigt for den Sags Skyld at paalægge nogen ny Skat eller at stifte noget Laan, men tillige fordi det er tvivlsomt, om de tekniske Kræfter, der staae til Raadighed, ville slaae til for en hurtigere Fremme af Befæstningsarbejderne. Naar det tillige er taget under Overveielse i Udvalget, om man ikke i det Haab derved at bane lettere Vei for Foranstaltningerne til Forsvarsvæsenets Bedste gjorde rettest i at indskrænke Lovforslaget til kun at omfatte de Befæstningsarbejder, der ere at ansee for mest paatrængende

nødvendige, saa har nærværende Mindretal ikke turdet tilraade at slaae ind paa denne Vei, fordi vi ikke trøste os til at udtale nogen bestemt Mening om, hvilke af de foreslaaede større Anlæg der under kommende Krige eller Forviklinger fortrinsviis ville komme Landet til Nytte, endvidere fordi vi ansee det kostbareste af de paatænkte Anlæg, nemlig Kjøbenhavns Befæstning mod Land- og Søsiden, for høist nødvendigt, og endelig fordi vi ansee det for uforsvarligt i en Sag, der kan komme til at gjælde Landets Existens, at lade sig lede af usikre, subjective Formodninger og at tage tiltakke med Foranstaltninger, der afværge formeentlige Sandsynligheder, naar det maa indrømmes ikke at ligge over Nationens Evne at væbne sig mod alle Muligheder.

Det vilde ligge nærmest for nærværende Mindretal i Henhold til det Foranstaaende at indstille Lovforslaget til uforandret Vedtagelse af Landstinget, og vi vilde ogsaa have sluttet vor Betænkning med en saadan Indstilling, saafremt det havde staaet i vor Magt ved en saadan at fremkalde en Afstemning i Thinget, der gav et klart og utvetydigt Udtryk for dettes Stilling til det foreliggende Lovforslag. En saadan utvetydig Udtalelse troe vi, at Landstinget i en Sag af saa overordentlig stor Betydning som nærværende skylder baade Nationen og sig selv. Da imidlertid det af Udvalgets Mindretal, der i Henseende til Tallet kommer vort Mindretal nærmest, ikke har meent at burde give sin fra vor meget afvigende Opfattelse af Lovforslagets Hovedpuncter Udtryk i Ændringsforslag, troe vi at burde give Thinget Leilighed til ved Afstemning enten at vedkjende sig eller at forkaste vor Opfattelse af Lovforslaget, og i dette Øiemed tillade vi os at stille følgende Forslag til en motiveret Dagsorden:

•I Betragtning af, at Lovforslaget om overordentlige Foranstaltninger til Forsvarsvæsenets Fremme ikke kan

ventes ført til Ende i den nuværende Rigsdagssamling, samt i Betragtning af, at det for denne Sags Fremtid er af stor Betydning, at Landstingets Anskuelse om den giver sig et bestemt og utvetydigt Udtryk, gaaer Thinget — idet det erklærer sig for i alt Væsenligt at være enigt i den af Regjeringen forelagte Forsvarsplan, særlig i Kjøbenhavns permanente Befæstning saavel mod Landsiden som mod Søsiden samt i en passende Udvikling af Flaaden, og idet det henstilles til Regjeringens nærmere Overveielse, om der ikke maatte kunne findes et andet og mere tjenligt Punct end Helgenæs til Anlægget af en Befæstning i Nørrejylland — over til den næste Sag paa Dagsordenen.»

Et andet Mindretal (Berg, Bonne, Eriksen og Ploug) siger: Vi finde det vel naturligt, at Regjeringen efter gjentagne Opfordringer har ladet udarbejde en samlet Forsvarsplan, og erkjende, at dennes tekniske Enkeltheder ere udarbejdede med stor Dygtighed og Omhu; men vi tvivle, om det er heldigt, at denne Plan paa een Gang fastslaaes ved Lov, og at fremtidige Regjeringer og Rigsdage bindes til saa store overordentlige Udgifter, som foreslaaet for et Tidsrum af 12 Aar, i hvilket der kan foregaae betydelige Forandringer i Statens politiske og økonomiske Forhold. Vi frygte tillige for, at man ved at give Kjøbenhavns Landbefæstning en fremtrædende Plads i det foreliggende Forslag — medens den i det af 1876 kun var stillet i Udsigt — snarere vil forsinke end fremme Udførelsen af alle de foreslaaede Foranstaltninger, medens det forekommer os at være vigtigst af Alt, at der nu omsider bliver begyndt paa saadanne.

Af de i Forslag bragte Foranstaltninger forekommer ingen os at være saa paatrængende nødvendig som Hovedstadens Beskyttelse mod et Bombardement fra Søsiden ved nye Fæstningsanlæg, nemlig et stærkt Søfort paa Middelgrundens Nordspids og 2

mindre Kystbatterier. Alt, hvad herom er sagt i foranstaaende Betænkning, tiltræde vi.

Det andet paatrængende Forslag er efter vor Mening Flaadens Forøgelse ved Nybygninger, efter den i Søværnsloven af 28de Mai 1880 fastslaaede Plan, saa at den, naar den ikke mere behøves til Kjøbenhavns Beskyttelse, kan løbe ud for at løse sin vigtigste Opgave under en udbrydende Krig, nemlig at bevare Forbindelsen mellem Landsdelene saa længe som muligt. Vi skulle ligesaa lidt som det relative Fleertal (det ovennævnte Mindretal) indlade os paa at drøfte Flaadens Sammensætning i det Enkelte; men vi antage, at der i 6 til 7 Aar kan bygges 2 à 3 kraftige Pandserbatterier (paa Værftet) og 1 større upandsret Skib (paa et privat Værft) foruden nogle større og mindre Torpedobaade.

Den tredie Foranstaltning, som vi holde, om ikke for saa paatrængende som de to fornævnte, saa dog for høist ønskelig at faae udført inden nævnte Tidsrum Udløb, er Anlægget af den paatænkte Flaadestation i Agersø Sund. Vi ere vel ingenlunde blinde for de Mangler, der desværre ikke kunne afhjælpes ved dette Anlæg, eller derfor, at det ogsaa i Fredstid vil behøve en forholdsvis stærk Besætning; men, da man ved de foretagne Undersøgelser ikke har kunnet finde noget heldigere Støttepunct for Flaaden i eller ved Store Bælt, ere vi enige i at holde paa dette.

Vi ansee det endelig for saare ønseligt, ja vilde tillægge det megen indre politisk Betydning, om der kunde bygges en virkelig Fæstning i det sydøstlige Jylland, og vi anbefale derfor tilligemed det relative Fleertal paa det Varmeste dette Spørgsmaal til omhyggelig og alvorlig Overveielse.

Hvad derimod angaaer Kjøbenhavns Landbefæstning, da holde vi det visselig for ønseligt, at Hovedstaden ogsaa befæstes paa Landsiden; men det forekommer os

at være et billigt og naturligt Krav, at man, inden man skrider til dette store Foretagende, faaer en klarere Oversigt, end der efter vort Skjøn af det Foreliggende kan have, over de aarlige økonomiske Offre, det vil koste Staten. Trods denne Betænkelighed have vi dog paa dette Sagens Trin villet forene os med Udvalgets relative Fleertal om at indstille Lovforslagets uforandrede Vedtagelse, fordi vi troe, at Forsvarssagen fremmes bedst og hurtigst derved, at Folkethingets Mening indhentes om det hele Forslag. Og uagtet dette nu ikke vil kunne skee i indeværende Rigsdagssamling, kunne vi ikke gaae ind paa den foreslaaede Dagsorden, men tilraade Lovforslagets videre Fremme.

Et tredie Mindretal (Carstensen) udtalte, at han ikkun med Forbehold kunde slutte sig til det relative Fleertal, og gav en omstændelig Motivering af den Stilling til Sagen, han, ifølge de Krav, Forsvaret stillede til Flaaden, havde indtaget under 1ste Behandling og fremdeles maatte indtage.

Et fjerde Mindretal (Clausager, Chr. Nielsen og N. Rasmussen) udtalte: »Vi nære en fra Fleertallet aldeles afvigende Anskuelse angaaende det foreliggende Befæstningsforslag. Den finansielle Byrde vil efter vor Formening blive altfor stor, uden at vi paa den anden Side tør vente den tilsigtede Nytte af slige Anlæg, ligesom ogsaa vi ansee en meget betydelig Forøgelse af den personlige Tjenestebyrde for at blive en uundgaelig Følge af denne Befæstningsplan. Da det dog selvfølgelig maa erkjendes, at det ikke kan paahvile os at fremkomme med Forslag til en antagelig Plan for Landets Forsvar, finde vi paa nærværende Tidspunct ingen Anledning til en Udvikling af vore Betragtninger og heller ikke til at stille Ændringsforslag, men skulle indskrænke os til at fraraade det foreliggende Lovforslags Vedtagelse.»

Sagen blev under anden Behandling sluttet med

Vedtagelse af den Dagsorden, som var bragt i Forslag af det relative Fleertal. —

Forslag til overordentlige Foranstaltninger til Forsvarsvæsenets Fremme blev atter indbragt i Landstinget i den indeværende Samling, og det afveg da for Flaadens Vedkommende deri, at Tidsfristen for den foreslaaede Udvikling var nedsat fra 12 til 10 Aar, hvilket jo unegtelig var et Fremskridt. Sagen kom inden Aarets Slutning til 1ste Behandling, og ved denne indskrænkede de tidligere Udvalgsmedlemmer sig til næsten udelukkende at henvise til deres tidligere Standpunct, som de fremdeles fastholdt, idet de dog ønskede Sagen hurtigst mulig bragt over til Folkethinget. Sagen gik efter de tre meget korte Behandlinger til Folkethinget; men foreløbig synes der ikke at være store Udsigter til, at den der føres videre.

Finantsloven, der i Mangel af særlige Love til Gunst for Forsvarssagen skal holde Liv i vor hensygnende Evne til at værne os mod Overgreb, kom først til 2den Behandling i Folkethinget den 1ste Marts og forlod dette Thing midt i Maaneden i en saadan Skikkelse, at hverken Regjeringen eller Landstinget med god Samvittighed kunde modtage den uden Ændringer, idet den særlig med Hensyn til Flaadens Nybygninger, til Dyrtidstillægget og til Universitetet var høist utilfredsstillende. Den 4de April sendtes Lovforslaget af Landstinget tilbage til Folkethinget, hvor eneste Behandling fandt Sted midt i Maaneden, gik saa tilbage til Landstinget og bragtes derpaa ind i et Fællesudvalg. En provisorisk Finantslov syntes næsten uundgaaelig; men efterhaanden svækkedes Modstanden fra enkelte af Ministerenes og Høiremedlemmernes Side, og under den derved fremkaldte Usikkerhed gik man til det saakaldte Forlig, hvori Høires oprindelige Standpunct i meget vid Udstrækning var opgivet. For Marinens Vedkommende naaedes imidlertid den Løsning, som Ministeren under

Forhandlingerne med Fællesudvalget havde antydnet, at han kunde gaae ind paa, idet der, istedenfor en Bevilling af 200,000 Kr. til et Pandserbatteri af »Helgoland«'s Classe, bevilgedes samme Sum til Paabegyndelsen af Sømateriel til et Beløb af 3 Millioner Kr., hvorved var forstaaet en forbedret »Tordenskjold.«

Ikkun som en Antydning af, hvorledes man fra forskjellige Sider stillede sig til Begjeringen om et nyt Pandsereskib, skulle vi anføre, hvad der indeholdes derom i Finantslovs-Betænkningen, og derefter gjengive de Udtalelser, der fremkom fra Ordføreren og Ministeren under Sagens Behandling, idet vi dog leilighedsviis maae optage et Indlæg af Berg.

I Betænkningen anføres: »Paa Nybygningscontoen er opført 875,000 Kr. til Corvetten »Fyen«, der dog først ventes færdig fuldført i Finantsaaret 1883—84, desuden 100,000 Kr. til Paabegyndelse af en upandsret Kanonbaad til en Priis af c. 250,000 Kr. Ved Siden heraf er Forslaget om at paabegynde et Pandserbatteri af »Helgoland«'s Classe gjentaget. Forsaavidt som det maatte ansees ønskeligt i næste Finantsaar at paabegynde Bygningen af et Skib, der kan henregnes til Kategorien »større Skibe«, gjentager Fleertallet sit Forslag fra ifjor om Bygning af Sømateriel, som ialt ikke maa koste mere end 2 $\frac{1}{2}$ Million Kr.«

Paa Forespørgsel om Udfaldet af de med Pandserbatteriet »Helgoland« anstillede Prøver havde Udvalget fra Marineministeriet modtaget følgende Skrivelse, dateret den 25de Januar 1882:

»I Anledning af, at det ærede Udvalg i sin Skrivelse af 19de d. M. har udbedt sig meddeelt Beretning om Udfaldet af de med Pandserbatteriet »Helgoland« anstillede Prøver, saavel med Hensyn til Skibet selv som dets Artilleri, undlader man ikke vedlagt at tilstille det ærede Udvalg Afskrift af Chefens og Escadrechefens Generalrapporter for 1881.

Som det af disse Uddrag vil fremgaae, er den gunstige Dom, der efter Escadretoget i 1879 fældedes om Pandserbatteriet »Helgoland«, saavel som Søskib som Kampskib, bleven fuldstændig bekræftet iaar, hvor det stormfulde Efteraar har givet rig Anledning til at lære Skibets ovennævnte Egenskaber at kjende.

Hvad angaaer den anden af det ærede Udvalg begjærede Oplysning, nemlig om »Helgolands« Artilleri, da vedlægges ligeledes i Afskrift en Udtalelse om samme af Skibets Chef samt en Indberetning fra Batterichefen om nogle forefaldne Granatsprængninger.

Det vil af disse fremgaae, at der ved Skydning med ladte Sprænggranater med de 26 $\frac{0}{m}$ Kanoner er forefaldet 3 og med den 30 $\frac{0}{m}$ Kanon 1 Sprængning i Løbene, der have havt en let Beskadigelse af disse tilfølg, hvilken imidlertid er fuldstændig rettet af en af Firmaet Krupp i samme Øiemed hertil afsendt Mand.

I denne Anledning indberetter Tøimesteren: »Af Beskadigelserne ere endnu enkelte Spor synlige; disse kunne ikke fjernes, men de ville hverken formindske Kanonerens Holdbarhed eller Skudsikkerhed. Samtlige Kanoner ere saaledes fuldt tjenestedygtige.«

Hvad der er skeet i »Helgoland«, er ikke et isoleret Tilfælde, men Noget, der er hændet overalt; utidige Granatsprængninger, der maae tilskrives de store Begyndelseshastigheder, man er kommen op til i det moderne Skyts, ere et Spørgsmaal, der i dette Øieblik behandles af alle Landes Artilleri; Firmaet Krupp er saaledes beordret til for den tydske Regjering at anstille omfattende Forsøg.

Paa Grund af Spørgsmaalets Vigtighed beordredes Tøimesteren i sidste Efteraar til England for at gjøre sig bekendt med Sagens Standpunct paa dette Sted, hvor Vanskelighederne formeentes overvundne. Resultatet af denne Reise er, at det i England, i al Fald for mindre Kanoner, er lykkedes at naae en Begyndelseshastighed af

2,000 Fod uden utidig Sprængning, medens denne i »Helgoland« alt skete med en Begyndelseshastighed af 1,600 Fod; samtidig foretages saa vel i England som i Tydskland omfattende Forsøg med særligt Krudt til Sprængladningerne.

Hvorvel man næppe tør vente at opnaae absolut Sikkerhed mod utidige Granatsprængninger, tør det dog haabes, at Vanskelighederne ville være overvundne ved Anvendelsen af de i England brugte Foranstaltninger, idet man dog skal tilføie, at den for Hæren og Flaaden fælles Forsøgscommission desuden er tillagt Ordre om at skjænke Sagen sin alvorlige Opmærksomhed.»

Denne Skrivelse ledsages af Uddrag af Escadrechefens Rapport og Batterichefens Indstilling angaaende den i Skrivelsen omtalte Granatsprængning. Endelig følger: et Uddrag af General-Rapport over Pandserbatteriet »Helgoland« paa Togtet fra 1ste September til 17de October 1881, der lyder saaledes:

»Pandserbatteriet »Helgoland« har alt paa et tidligere Togt (1879) været prøvet, og General-Rapporten fra den Tid indeholder adskillige Oplysninger, der gennemgaaende vidne gunstigt til Bedømmelse af dets Egenskaber. Jeg skal som min Mening om Batteriet dertil anføre, at det som Søskib betragtet rigelig tilfredsstillende enhver Fordring, der kan gjøres til et for vore Farvande egnet Kampskib. Der har paa Togtet iaar flere Gange været Leilighed til at iagttage dets Bevægelser i Sø og særlig engang i høi Sø ved Slutningen af en østlig Storm udenfor Falsterbo Fyrskib. Ved denne Leilighed var Batteriet saa roligt og saa blødt i sine Bevægelser, at det tiltrods for Søen vilde have kunnet maale sig med ethvert fjendtligt Pandserkib af lignende Artilleristyrke. Det førte sine Fartøier og Dampbarkasser fuldstændigt sikkert og lod sig manøvrere med samme Lethed, som om det havde været i smult Vande. Pandserbatteriet »Helgoland« hører som Kampskib hjemme i Farvandet imellem

Skagen og Bornholm, men det kan sendes langt udenfor det for dette Batteri bestemte Farvand.

Batteriet lader sig let manøvrere; Maskinerne have rigelig Magt over Skroget, og, hvad Dreiningen og Styring angaaer, lader det Intet tilbage at ønske. Denne Ytring om Styringen gjælder navnlig Rorets Virkning og ikke Dampstyreapparatet, som jeg senere skal tillade mig at gjøre nogle Bemærkninger om. Naar Forsøg anstilles i stille Veir, for med større Nøiagtighed at samle Data til Bedømmelse af Dreiningsradier, Diametre og Cirkler, faaer man vel dertil brugelige Momenter; men saadanne Undersøgelser ere vidtløftige og røve formeget af den kostbare Tid paa vore korte Togter, til at de ofte lade sig gjentage. Jeg kan derfor ikke beklage, at jeg ikke iaar har kunnet anstille omfattende Forsøg af den Beskaffenhed; under Seiladsen omkring i vore Farvande har det imidlertid viist sig, at Dreiningsdiametren for »Helgoland« i Almindelighed er $1\frac{3}{4}$ Kabellængde med fra 50 til 70 Omdreiningen i Minutet. Skroget med dets høie Overbygning paavirkes forskjellig af Veir og Vind under forskjellige Forhold, og man vil derfor erholde noget forskjellige Resultater, naar Dreiningen foretages under Omstændigheder, der ikke ere eens.

Som Kampskib er »Helgoland« en Type, som har vakt den største Interesse hos fremmede Mariner paa Grund af dens Artilleristyrke og Pandser og det ringe Deplacement, den har i Forhold dertil, samt dens Fart o. m. m.» —

Vi gaae nu over til Fleertals-Ordførerens (Holstein's) Udtalelser under anden Behandling i Folkethinget. Han sagde: »Ændringsforslaget Nr. 104 vedrører Bygningen af et nyt Pandserkib og er altsaa et af Conflict-puncterne. Jeg skal imidlertid ikke komme ind paa disse Conflictpuncter nu; jeg forbeholder mig, hvis der maatte være Anledning dertil, før nærværende Behandling sluttes, at berøre disse Puncter med Hensyn til vor

Stilling til dem, men jeg seer ingen Grund til nu at spille Tiden med Gjentakelse af Ting, som allerede ere sagte tidt nok. Jeg skal kun gjøre opmærksom paa, at der findes en Rapport over Pandserskibet »Helgoland«'s Fart, som findes meddeelt i Betænkningen. Man har imidlertid ikke af denne Rapports Indhold fundet sig foranlediget til at gaae ind paa Bevillingen, og det af mange forskjellige Grunde, politiske og andre; men jeg skal dog særlig gjøre opmærksom paa, at man fra Udvalgets Side har meent, at der vistnok, forinden der tages Bestemmelse om Bygningen af nye Skibe af »Helgolands« Classen, ogsaa skulde være anstillet Prøve med Hensyn til »Tordenskjold«, som endnu ikke er anstillet. Den fuldstændige Dom om et Skibs Hensigtsmæssighed vil dog først kunne fældes, naar man veed, hvor dygtige og hvor brugbare senere byggede Skibe have viist sig at være. Men en saadan Undersøgelse har jo endnu ikke kunnet finde Sted. — Hertil svarede senere Ministeren: »Jeg kommer dernæst til Ændringsforslaget under Nr. 104, som angaaer Bygning af nye Skibe med fast Inventarium. Det ærede Medlem bemærkede, at det var et af Conflictpuncterne. Jeg skal slet ikke komme ind derpaa, men holde mig ganske til Sagen, som den saglig foreligger. Jeg har foreslaaet denne Post iaar, ligesom jeg gjorde ifjor, fordi jeg antager, at det vil være den hensigtsmæssigste Forøgelse, man kan give Flaaden. Jeg havde ikke nogensomhelst Tvivl om, hvorledes det Skib vilde stille sig. Det havde jo allerede engang været ude, og man kan virkelig af Skibets Tegninger og af, hvad det præsterer under moderate Forhold, saa nøie slutte sig til, hvorledes det vil stille sig under andre Omstændigheder, at man ikke behøver at nære nogen Tvivl. For mit Vedkommende har der derfor ikke gjort sig nogen Tvivl gjældende. Anderledes stiller Sagen sig derimod for en stor Deel af Thingets ærede Medlemmer. De begrundede nemlig

deres Modstand ifjor paa, at Skibet ikke var tilstrækkelig prøvet og navnlig ikke prøvet i haardt Veir. Denne Prøve har jo nu fundet Sted og er falden overordentlig godt ud, og jeg tør derfor maaskee haabe, at de ærede Medlemmer af Thinget nu have faaet samme Tillid til Skibet, som jeg allerede i lang Tid har havt. Den ærede Ordfører for Mindretallet (Thomsen) anbefalede ærede Medlemmer at læse de Uddrag, der ere givne dels af Chefens Generalrapport, dels af Escadrechefens Rapport. Jeg tør maaskee gaae lidt videre og med Formandens Tilladelse oplæse et Stykke af en af disse Rapporter. Jeg vil tage, hvad Escadrechefen skriver. Han skriver saaledes: »I min Rapport efter Escadretogtet i 1879, dateret 19de November Nr. 109, har jeg allerede udtalt mig om Pandserbatteriet »Helgolands« fortræffelige Egenskaber som Kampskib og Manøvreskib og som Søskib. Ved Togtet iaar har jeg end yderligere faaet denne Opfattelse bestyrket. Under Escadrens Seilads den 23de September søndenfor Falsterbro forefandt vi her, med Storm af Østen, en meget høi og krap Sø, som, da det havde blæst haardt i mange Dage, vistnok kan ansees for Maximum af den Sø, der kan sætte her, og, medens »Lindormen« maatte signalere om Tilladelse til at søge Læ, var der meget ringe Bevægelse at mærke i »Helgoland«, og den holdt med Sø og Vind tværs sin Cours med samme Lethed som i heelt smult Vande, og uden Vanskelighed vilde den have kunnet brugt sit Batteri. Pandserbatteriet »Helgoland« er et Skib, der, hvad Sødygtighed angaaer, staaer langt over de Fordringer, som vore Farvande stille til et Skib, og, da det hermed forener stor Manøvrelethed og som Kampskib er udstyret med de bedste og nyeste Vaaben af alle Arter og alle fortrinlig installerede, kan jeg kun fastholde og atter fremføre min tidligere udtalte Mening om det, at det er et i alle Henseender vellykket Pandserkib«. Paa lignende Maade udtaler Skibschefen sig. Jeg mener

derfor, at der er al mulig Grund til at have fuldstændig Tillid til, at man virkelig har faaet et godt Skib i Flaaden, og der kan dog fornuftigviis næppe være nogen Tvivl om, at vi bør have enkelte større Panderskibe, saa at, selv om »Tordenskjold« falder nok saa godt ud, hvad jeg slet ikke betvivler, at det vil gjøre, kan der ikke deri ligge nogensomhelst Grund til ikke at ville gaae ind paa Bygningen af et nyt Skib af Helgolandstypen. Jeg skal forøvrigt gjentage den Bemærkning, som blev fremsat af det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 1ste Valgkreds (Thomsen), at det er besynderligt, at Udvalgets ærede Fleertal, naar det saameget ønsker, at »Tordenskjold« skal prøves, negter den Panderskive, hvis Beskydning skulde vise, hvilken Styrke »Tordenskjold«s Pandser har; thi det er udelukkende der, en Prøve behøves. Saa slet construerer man ikke, at de Skibe, der bygges her, skulde vise sig som slette Søskibe. Der var derfor ikke stort at see af Helgolandsprøverne; man maatte iforveien vide, at de vilde falde saa gunstigt ud, som Tilfældet har været. Hvad der derimod er nødvendigt at prøve, er »Tordenskjold«s Pandserstyrke, idet Pandseret, som bekjendt, der er anbragt paa en ganske anden Maade end paa andre Skibe. Der var et æret Medlem, der nu tilraabte mig: »Lindormen«, formodentligt til Oplysning om, at man dog kunde bygge Skibe, der ikke vare saa gode Søskibe. Ja, det kommer naturligviis an paa, hvad man bygger et Skib til. Naar man bygger et Skib alene til at bruges i vore allerinderste Farvande, til i Grunden kun at kunne gjøre samme Tjeneste som en lille Kanonbaad, saa kan man ikke vente et egentligt Søskib, og det var Tilfældet med »Lindormen« og er egentlig ogsaa Tilfældet med »Gorm«.

Under tredie Behandling udtalte Ministeren: »Hvad Ændringsforslaget under Nr. 42 til § 23 angaaer, saa gaaer det ud paa, istedenfor »til Paabegyndelsen af Sømateriel,

som ikke maa koste ud over 2¹/₂ Million Kroner, at sætte: »til et Pandserbatteri af »Helgoland«s Classe», saaledes som den oprindelige Post paa Finantslovsforslaget lød. Jeg skal ikke omtale dette Ændringsforslag videre, eftersom det saa ofte har været til Forhandling, men blot gjentage, hvad jeg sagde ved 2den Behandling, at Forslaget ikke foreligger ganske paa samme Maade nu som ifjor, idet den Hovedindvending, som blev gjort mod Skibet af en stor Deel Medlemmer, at det ikke var tilstrækkeligt prøvet, ikke gjælder længer. Det er altsaa i Virkeligheden ikke et Forslag, der foreligger ganske paa samme Maade iaar, som det forelaa ifjor.» — Under Sagens videre Behandling fremkom Berg med et Indlæg, som vi trods dets Længde gjengive, da det meget klart viser de Vanskeligheder, Flaadens Udvikling har at kæmpe med. Han sagde: »Jeg har et Par Ord at sige om det, jeg nævnte før, om »Helgoland«. Det ærede Medlem fra Helsingør (Thomsen) bad os gjentagne Gange om, at vi endelig skulde læse Finantsudvalgets Betænkning, hvor Rapporten stod om dette Skib. Jeg føier til, at denne Fornøielse kunne vi særdeles godt unde vor ærede Collega. Jeg vil til den høitærede Marineminister sige noget lignende om dette Punct, som jeg sagde til den høitærede Førsteminister idag om det andet, og som jeg gjerne kunde sige til den høitærede Cultusminister om det tredie. Jeg spørger den høitærede Marineminister: Troer han, at han har gjort det lettere for det nye »Helgoland« at løbe af Stabelen ved den Maade, hvorpaa han har søgt at føre en Bevilling dertil igjennem? Den høitærede Minister tænke tilbage en sex—syv Aar, da den høitærede Cultusminister fik gjennemført det første Pandsterskib ved den Overeenskomst, der skulde holdes saalænge, som det daværende Ministerium bestod, men som man dog gik fra i Fællesudvalget, inden det var gaaet af! Det var Ophavet til det første »Helgoland«, det andet skulde maaskee fødes under værre politiske Smerter end dette. Jeg troer

imidlertid, at det var heldigere for alle Parter, om denne Sag havde været taget fornuftig, og om den høitærede Marineminister havde sagt og sat som Betingelse for sin fortsatte Plads i Statsraadet ifjor Foraar: Jeg vil gaae ind paa Oppositionens Krav om en ny Prøve med dette Skib i Efteraaret, jeg vil bruge Værftet til den anden Bevilling, som er mig tilbudt med det samme Beløb, og jeg haaber da at overvinde mulige Vanskeligheder med det Gode. Men det sagde Ministeren ikke; han satte sit Skib op og gjorde det, medens det laa i Tegningen, til et Kampskib af første Classe; skal man i det Hele tvistes, om det er et Kampskib eller ikke, saa er det dog ganske vist, at det i sin Undfangelse er et Kampskib! Den høitærede Minister vil imidlertid gjøre Thinget det saa vanskeligt som muligt at overvinde sine Tvivl og Betæneligheder ved dette Skib, og derfor skulde absolut «Helgoland» staae mellem Dyrtidstillægget paa den ene Side og Universitetet paa den anden Side, marcherende op som et parlamentarisk Stridspunct, hvorefter Vælgerne et Par Gange skulde kjøres til Valgtribunerne, og Vanskelighederne for en Forhandling om dette gjøres saa store som muligt. Saa kom Undersøgelsen. Som den ærede Ordfører sagde idag, man har paa dette Skib smurt en saadan Fernis af Uvillie og politisk Strid i dette Thing, at man selvfølgelig i ethvert Fald maa forlange som Betingelse for nogensinde at gaae ind paa dette Skib, at de, der have sat den paa, vaske Skibet reent igjen. Nu komme vi til Undersøgelsen, og saa siger man: Det er et godt Søskib og Kampskib. For et Kampskib antager jeg, at der er tre Betingelser, som ere væsentlige for Bestemmelsen der. Det er for det Første Pandserets Modstand mod Fjendens Kugler, det er ikke prøvet. (Afbrydelse). Ja, ja, den Prøve er altsaa ikke gjort. Den anden Prøve er Artilleriets Styrke og Brugbarhed. Jeg beder Dem læse den første, anden og tredie Rapport, som staaer i Betænkningen;

deraf kan man see mange forskjellige Ting. Efterat have skudt et Skud med 10 Tommers Kanonen og atter et med 12 Tommers Kanonen, maatte man indstille Skydningen, fordi Granaterne sprang i Utide tæt udenfor Mundingen, og 8 Dage efter forsøgte man atter et Skud, men det sprang i Løbet, og saa stop — saa efter de Prøver, der vare gjorte paa Artilleriets Omraade, er det ikke et udmærket Kampskib; det er et Guds Under, at der ikke skete større Ulykke ved Prøverne. Saa er der et Tredie, der har Betydning for et Kampskib, nemlig Manøvreletheden. Men her siges der, at Letheden ved Styringen navnlig gjælder Rorets Virksomhed, men ikke Dampstyreapparatets. Men jeg troede dog, at det havde sin Betydning, hvorledes Dampstyreapparatet vilde kunne anvendes, navnlig i vanskelige Tilfælde, og dette er altsaa ikke nogen nøiagtig Prøve. Jeg siger altsaa, at disse tre Betingelser, der ere nødvendige for et Kampskib, ere ikke opfyldte. At Artilleriet er absolut godt og brugbart, har ikke viist sig paa dette Togt. Pandserets Modstandsevne er ikke prøvet — selvfølgelig — og selv Styreapparaterne kunne dadles. Det siges ogsaa om Artilleriet, at en vigtig Sag er bleven konstateret. Og hvad er det da for en vigtig Sag i Retning af et Kampskib? Det er den vigtigste Sag, at Granaterne til de store Kanoner ikke lade sig udskyde med den Hastighed, man har beregnet — men at constatere denne vigtige Sag er ingen Constatering af Kampdygtigheden; skulde det være et Skib, der var udrustet nu, skulde det være i en anden Retning. Naar jeg læser Chefens Beretning, undrer jeg mig over at træffe den Betegnelse, at som Kampskib er »Helgoland« en Type, der har vundet den største Interesse hos fremmede Mariner paa Grund af dets Artilleri, Pandser og ringe Displacement. Jeg maa spørge: have de fremmede Mariners Repræsentanter været ombord paa Prøvetogtet? Havde de Folk ombord paa Prøvetogtet, hvor Granaterne

gik istykker i Munden og ødelagde Kanonerne, og beundrede de dem derfor? — Ja, jeg beundrer dem ogsaa, fordi de vare stærke nok til at frelse vort Mandskab, og det var lykkeligt! Havde de Folk ombord ved Prøvetogtet, siden Chefen kan indføre dem i sin Beretning om Skibet, og hvad have de da udtalt med Hensyn til Skibets Artilleristyrke, Pandser, Deplacement o. s. v.? Kunne vi ikke faae Afskrifter af disse Beretninger om dette Skib, som disse fremmede Mariners Repræsentanter havde sendt hjem til deres Regjeringer fra Prøvetogtet? Jeg antager, at der var et saa fortroligt Forhold tilstede, siden de kunde faae Adgang til Prøvetogtet, at man nok kunde faae disse Afskrifter. Det vilde være en mere alsidig Veiledning til Bedømmelse af Skibet end den, der her foreligger. Eller skulde de maaskee slet ikke have havt Adgang — hvad jeg vilde finde naturligt — til dette Prøvetogt? Men hvor i Alverden kunne de da komme med i en Beskrivelse af Skibets Tilstand under Prøvetogtet? Hvorledes man kan skrive samtidig eller før Prøvetogtet i fremmede maritime Skrifter uden at kjende Skibet, forstaar jeg ikke, medmindre denne Deel af Rapporten skulde gjøre en vis politisk Virkning. Der er forskjellige andre Bemærkninger i denne Rapport, som jeg kunde ønske at omtale, men jeg opholder jo det ærede Thing for længe. Der er dog imidlertid endnu en Bemærkning, jeg har at gjøre angaaende denne Rapport. Naar de Herrer have læst Skibschefens Rapport, ville de have bemærket — ja det er udmærkede Mænd Allesammen, Marinens Mænd ere Allesammen udmærkede, jeg laster ingen af dem — at Escadrechefen er den samme Marineofficeer, som alt iforveien har bedømt Skibet og sagt sin Mening derom, og jeg synes, det vilde være formeget at forlange af den vedkommende Mand, at han skulde tænkes at kunne gaae til at fordømme sin egen, for to Aar siden udtalte Mening. Det er ikke altid fuldt paalideligt, naar man f. Ex. siger til en Dømmere: dø

om igjen, — men derimod, naar Sagen gaaer igjennem to forskjellige Instantser, først f. Ex. gjennem en Landvæsenscommission og saa igjennem en Overlandvæsenscommission, og de ere komne til det samme Resultat; saa er man mere tilbøielig til at gaae ud fra, at Opfattelsen er rigtig. Men den høitærede Minister har søgt en Henviisning af Sagen til den samme Domstol, hvorved han allerede havde vundet forrige Gang, da Skibet var paa Togt, da Sagen laa til Procedure, om jeg saa maa sige, i 1879 for en bestemt Dommer, og denne dømte da ham og os imellem og sagde: den høitærede Minister har Ret. Nu vil den høitærede Minister rigtig gjøre det godt igjen og paany lade Sagen efterdømme; men saa sætter han den samme Dommer, der iforveien har givet ham Ret, og saa kommer han med hans nye Dom — naturligviis, vi kunne ikke forlange Andet, end at Dommen er den samme. Det kan være meget samvittighedsfuldt og oprigtigt, men jeg kan ikke sige, som det ærede Medlem fra Helsingør, at den gjør et saa overvældende Indtryk paa mig. Jeg er virkelig ikke i Tvivl om, at den samme Escadrechef maatte i det Væsentlige blive i denne Sag derved; men der staaer imidlertid Noget, som jeg gjerne vilde bemærke angaaende dette. Der tales om, at under den høie og krappe Sø holdt Skibet med Lethed sin Cours, medens de andre Panderskibe maatte søge i Læ, og der føies da dertil, at det uden Vanskelighed »vilde kunne have brugt sit Batteri« — ja, men det er kjedeligt, at det ikke brugte det. Jeg vilde sætte megen Priis paa, om denne Beretning havde lydt paa, at under disse Forhold havde det brugt sit Artilleri paa den og den Maade, uden at det væsentlig forøgede Skibets Slingren o. s. v., end naar man siger: Vi skjønte — og det er anden Gang — at det uden Vanskelighed »vilde kunne have brugt« sit Batteri. Nu vilde jeg have sat overordentlig Priis paa denne Beretning, hvis den havde lydt paa, at det i høi og krap Sø

havde foretaget Skud med 10 og 12 Tommers Kanoner — jeg fortænker dem iøvrigt ikke i, at de ikke vovede det; thi man kunde jo ikke vel være sikker paa, om ikke et Skud havde rystet Skibet saaledes, at det var gaaet under i Bølgerne. Men noget Beviis paa, at dette ikke er Tilfældet, er ikke leveret; det er ikke leveret ved et Skjøn af den samme Dommer, som vi havde over Skibet i 1879; dette Skjøn, at det vilde kunne have skudt, men ikke gjorde det, er ikke Beviis for, at det overhovedet kan skyde under saadanne Forhold. Nu vil jeg imidlertid sige de Herrer, at der desforuden er en Vanskelighed ved at afgive Beretning under saadanne Forhold for den høitærede Ministers egne Underordnede; hvor sagkyndige, hvor upartiske, hvor høisindede Mænd de end ere, de leve og aande dog i en vis Luft, og Ytringer deraf kunne uvilkaarlig paavirke Sindene, selv om Skibet gaaer rolig, er der altid lidt Slinger, og, gaaer der lidt Søgang, kommer der lidt mere Svingning. Den høitærede Minister havde nemlig efter sin Politik ifjor Forsommer ikke blot villet have en Dom reen og reel taget angaaende det nuværende »Helgoland«'s Evne som Seskib og Kampsbib, forsaavidt det kunde skee paa et Fredstogt, men han skulde ogsaa gjerne have af den samme Mand en Dom i den politiske Strid mellem sig og Folkethinget, for sig og mod Folkethinget, og han vilde ogsaa — denne Sag vilde jeg have ladet ligge, hvis ikke den høitærede Minister havde reist en constitutionel Strid paa dette Spørgsmaal, som jeg siger ikke burde have været reist — langt mere saglig og med langt mere Sindsro kunne være gaaet til den Prøve, som han vilde have anstillet med »Helgoland«; thi det gjaldt jo for os kun om at tale mod hinanden om større og mindre Skibe, at tale om Sagen til Vinter, og da — ja den høitærede Minister har jo mange Seierstrophæer i sit Forhold til Folkethinget! Efterat det saaledes var blevet klart, hvor vanskelig en Opgave en saadan Prøve er for

Ministerens Underordnede, kan jeg ikke negte, at jeg vilde have sat overordentlig Priis paa, om den meget ærede Minister under disse Forhold havde sagt: Jeg tager ikke ud efter de sædvanlige Regler for Øvelsetogter med en Chef og hans Besætning, men jeg beordrer adskillige af mine mest fremragende søkyndige Officerer, der mulig have forskjellige Anskuelser om selve Skibets Bygning, til at gaae ombord deri og levere ikke en Enkeltmands Rapport, men, efter en Overveielse, en Fleremands-Rapport til os om denne Sag, og en Paabe-raaben deraf vilde have været bedre end disse varme Ord om Skibet, der mulig stod i en eller anden fremmed Avis, enten skrevne af Folk, der ikke kjende til de Ting, de skrive om, eller mulig skrevne af vore egne Søofficerer, og som saa kom derind uden Mærke. Jeg vilde have sat mere Priis paa, om den høitærede Minister var gaaet saaledes tilværks. Jeg vil forvare mig mod, at et eneste Ord af, hvad jeg her har sagt, kaster nogen-somhelst Tvivl over paa den høitærede Minister med Hensyn til, at han ikke har villet forsøge (Afbrydelse) . . . Ja, de, der ikke ønske at blive, troer jeg, kunne af Formanden faae Lov til at gaae hjem . . . paa sædvanlig Maade Skibets Egenskaber. Jeg har ikke den fjerneste Tvivl om, at de Hrr. Officerer have gjort deres Bedste; men Enkeltmand kan skjønne feil. Jo mere alsidig Bedømmelsen kan blive, desbedre og desmere alvorlig bliver den. Efterat have gjort disse Bemærkninger har jeg endnu et Par Ord at sige. Tænk Dem nu, mine Herrer, nu have De det Skib, og saa er det den høitærede Marine-ministers høieste Ønske at faae i Løbet af 10 Aar et »Helgoland« til, noget forbedret, og tænk Dem saa to Skibe som dette »Helgoland« nede ved Falsterbo, som »vilde kunne have brugt sine Kanoner«, men ikke brugte dem, og som »vilde kunne have skudt, men ikke skød«! Men hvad vil det nu sige, at vi have et Skib eller høist to, som kan løbe langt ud fra Kysten og muligen, det

vide vi ikke, selv i høi, krap Sø skyde et Skud, medens de andre Skibe, som ere tilstede for at støtte det og forsvare det, Escadren, maae søge til Land eller søge bort. Hvorledes vil nu dette Skibs Stilling være i en Kamp mod Mariner som Tydsklands, Ruslands eller Englands? Et lille Stød af en Vædder eller en veltruffen Kugle paa Dækket vil give det den fornødne Erindring til Bunds; i krap Sø er der ikke Noget at løbe paa for den Slags Skibe. Synke de blot noget, have de meget Vand at tyngede med. Jeg siger, hvad vilde et saadant Skibs Skjæbne være under saadanne Forhold? Den vilde være i høieste Grad sørgelig. Dernæst vil jeg bede de Herrer for Flaadens eget Vedkommende at sammenligne et saadant Skib ude paa disse eenlige Veie under alvorlige og farefulde Forhold med Flaadevaaben, anskaffede i Form af Torpedobaade og Kanonbaade og den Slags Apparater, som vel ikke kan løbe ind til Falsterbo og holde sig der eller ikke gider det eller ikke skal det, men som kan oppe fra Havn løbe ud saa hist og saa her med kvikt, øvet Mandskab. Et saadant Vaaben vil kunne gjøre Fjenden et Afbræk, der kan faae en overordentlig stor Betydning. Fjenden kan aldrig med sine store Skibe være sikker mod saadanne Undergravere, og til samme Tid, som saadanne ligge i Flaadens egen Udvikling, udvikle de i høi Grad Mandighed og krigersk Aand hos vore Sømænd. Hvor mageløst beundringsværdig denne Rapport end er, som det ærede Medlem fra Helsingør gjentagende har lovpriist den for, staaer der dog Et tilbage, siden den høitærede Minister absolut vil tvinge os ind derpaa, nemlig det Spørgsmaal: Ere de sex Millioner til et saadant Skib heldig anvendte, eller ere de sex Millioner til andet Flaademateriel efter vore Forhold og vor Flaades Beskaffenhed og Stilling til andre Nationers ikke langt heldigere anvendte? Jeg skal ikke nærmere gaae ind paa dette Spørgsmaal, jeg vil nødig slaae det saa fast, at jeg ikke engang i Tiden kunde

vide Velvillie mod en Marineminister, som jeg holdt af; men for Øieblikket er der saameget mere Grund til at faae dette Spørgsmaal besvaret, da de, som ikke ere klare paa det, have forøget Opfordring til at sige Nei til en Fordring, som vi absolut lige fra den 26de Juli maae sige Nei til efter den Maade, den høitærede Minister har taget Sagen paa. (Afbrydelse af Ingerslev). Ja, det ærede Medlem, som siden den Tid er gjenfødt, kjender maaskee ikke den Dag; men vi Andre kunne ikke glemme den, vi maae fastholde den. Men Eet veed jeg, at den høitærede Minister vil være enig med mig i — jeg skal slutte hermed, de andre Bemærkninger lægger jeg mindre Vægt paa — og det er, at, dersom et saadant Vaaben, et saadant Skib skulde blive paa-begyndt, jeg siger ikke af den høitærede Minister, men af nogen Minister imod Bevillingsmyndigheden, mod begge Things samstemmende Villie og klare Beslutning, da vil jeg være med til at sige, at man ti Fold hellere skal bevilge det Paabegyndte sønderrevet, end at see et saadant Vaaben ført frem ved ulovlig Begyndelse; thi det kan være en Forbandelse for den Marine og det Land, som det skal tjene. — Hertil svarede Ministeren: »Jeg skal alene indskrænke mig til hans Omtale af de Rapporter, der ere givne om »Helgoland«. Ved hans Udmalen heraf kom jeg levende til at mindes en Aften, omtrent for et Aar siden, under Straffelovens Behandling, og det, jeg dengang tillod mig at sige, gjælder i samme Maal om hans Udtalelser iaften. Jeg vil først med et Par Ord omtale det, han sagde, at jeg ved min Stilling skulde have gjort det saa særdeles vanskeligt at faae dette nye Skib til at løbe af Stabelen, efter den constitutionelle Maade, hvorpaa jeg var optraadt. Det Hele, jeg har gjort i saa Henseende, er, at jeg har gjenoptaget i Landstinget en Bevilling, som jeg ikke har faaet sat igjennem her. Det er Alt, hvad jeg har gjort med Hensyn til dette Skib,

og det kan da ikke ansees for utilstedeligt at tage en Bevilling paa Finantslovforslaget op igjen i det andet Thing. Hvad nu de med »Helgoland« foretagne Prøver angaaer, da sagde det ærede Medlem, at Pandserets Modstandskraft var ikke prøvet; men denne Paastand er aldeles urigtig. Troer det ærede Medlem virkelig, at man aldrig har skudt paa nogen Pandserplade før, eller troer han, at en Pandserplade bliver anderledes ved at komme ombord i »Helgoland«, saa at Prøver, foretagne under ganske de samme Forhold paa andre Steder, ikke skulde have noget at betyde? Det er naturligviis fuldstændig galt; man kan sevfølgelig prøve en Pandserplade uden netop at have den paa det Skib, hvor den skal anbringes. Skulde virkelig det ærede Medlem være villigt til at give en Bevilling, dersom man bad, om man maatte skyde et Par Skud mod »Helgoland«, som det nu ligger paa Vandet? Det maatte vel være den eneste Maade, hvorpaa man kunde gjøre Prøven, naar den skulde gjøres saaledes, som han ønsker den. Da jeg imidlertid veed, at dette er absolut unødvendigt, skal jeg vel vogte mig for at forlange en saadan Bevilling. Jeg har derimod sagt, at der kunde ved et Skib som »Tordenskjold« være Anledning til at anstille Forsøg med dets Pandser; thi det er, som bekjendt, pandsret paa en særlig Maade med tyndere og hvælvet Pandser istedenfor med verticalt Sidepandser. Da man nu kun har foretaget ialtfald meget lidt udstrakte Prøver med den Slags Pandser, har jeg i nogle Aar krævet en Bevilling til at faae en saadan Pandserkive at skyde imod; men et saadant Pandser som »Helgoland«'s har man tilstrækkelig prøvet; med Hensyn til det kan man nøiagtig sige, hvormegen levende Kraft det Projectil skal have, som skal gjennembryde Pandseret. Det er fuldstændig prøvet. Dernæst talte det ærede Medlem om Artilleriets Virkning. Naturligviis har jeg ventet, at Granatsprængningen derombord skulde blive brugt imod Skibet; men

det er selvfølgelig saa ubefoiet, som Noget kan være; thi det vilde ikke alene kunne skee paa dette Skib, men lige saa godt paa ethvert andet, ogsaa paa det ærede Medlems Undergravere, Kanonbaadene, (Berg: Torpedobaade!). Naa! var det Torpedobaade, han meente, ja jeg veed virkelig ikke, hvad det var; men i al Fald paa Kanonbaade vilde det Samme være skeet.« Her gik Ministeren over til nærmere at udvikle Aarsagerne til Uheldet og til at vise, paa hvilke forskjellige Maader denne Vanskelighed i Fremtiden kunde overvindes. Han gjentog, at det i og for sig var ligegyldigt, hvad Resultat man kom til angaaende Kanonerne overfor Spørgsmaalet om »Helgoland«'s Brugbarhed; thi, vare Kanonerne gode, saa vare de det baade paa »Helgoland« og paa ethvert andet Skib, der kunde bære dem, og, vare de slette, saa vare de det baade paa »Helgoland« og paa Bergs Undergravere. Dernæst oplyste han Berg om, at Styreapparatet var en Sag, der var uafhængig af Skibets Manøvreevne, og illustrerede det ved det ganske træffende Exempel, at en Robaad i og for sig ikke ophørte at være en god Baad, naar man knækkede en Aare i den. Dernæst nedlagde Ministeren en bestemt Protest mod den Maade, hvorpaa Berg havde omtalt Skibets Officerer, hvorefter han omtalte Bergs Formodning om, at »Helgoland« vilde være gaaet tilbunds, hvis man paa den omtalte Tour havde skudt med Kanonerne, mindede om, at Kanonbaade vilde være langt mere udsatte for slig en Fare, men erkjendte, at det overfor Bergs Mistæksomhed havde været heldigt, om der var gjort nogle Skud, skjøndt selvfølgelig Skibets Officerer som Sømænd maatte betragte et saadant Forsøg som ganske overflødigt. I Anledning af Bemærkningerne om, at »Lindormen« maatte gaae tilbage, sagde Ministeren: . . . »Meningen er, at de Pandserbatterier, der foreslaaes byggede af en mindre Slags, og som ere en Udvikling af »Tordenskjolds«-Typen, ogsaa skulle være sødygtige, hvad »Lindormen« ikke er

i tilstrækkelig Grad, da den ikke er at betragte som Andet end en større og meget hurtig Kanonbaad. Paa Spørgsmaalet om Kanon- og Torpedobaade som Mod-sætning til Pandserskibe skal jeg ikke komme ind nu; det vilde føre for vidt. Jeg erkjender, at baade Kanon- og navnlig Torpedobaade ere meget fortræffelige; men jeg mener, at vi ogsaa maae have Skibe, der kunne forlade Kysten i al Slags Veir; vi kunne ikke lade en Fjende uforstyrret komme lige til os. Jeg skal forresten indrømme, at større Torpedobaade ogsaa kunne forlade Kysten i temmelig haardt Veir, men de have aabenbart ikke den Sødygtighed som større Pandserskibe. At vor Flaade maa bestaae saavel af større som af mindre Skibe, er min fulde Overbeviisning; men dette Spørgsmaal skal jeg ikke komme ind paa her iaften, det vilde føre for vidt. Men jeg protesterer paa det Bestemteste imod, hvad det ærede Medlem meente at kunne faae ud af Rapporterne, og fastholder, at Rapporterne for det Første ere i enhver Henseende samvittighedsfuldt afgivne og dernæst vise, at Skibet i enhver Henseende er et godt Skib.*

Landstinget indsatte som bekjendt igjen det store Pandserskib, og ved den derefter følgende eneste Behandling i Folkethinget fremkom blandt Andet følgende Udtalelse af Fleertals-Ordføreren: »Jeg kommer nu til Spørgsmaalet om Skibet. Ogsaa her troer jeg, at det er lykkedes gennem Forhandlingerne at klare, hvorom det dreier sig. Der er jo ingen Overeenskomst, heldigviis; man har forsøgt at lede Noget ud af Søværnslovens § 2, som skulde forpligte Folkethinget til at gaae ind paa Regjeringens Synsmaade, men det troer jeg ikke, at man vilde have gjort, hvis man havde erindret, at den høitærede Minister i den Forhandling, der fandt Sted imellem Regjeringen og Rigsdagen, dengang Søværnsloven var for, erkjendte, at »Tordenskjold« hørte til »større« Skibe. Denne Forpligtelse til at bygge et

vist Antal større Skibe, er det slet ikke, det dreier sig om, den er Folkethinget gaaet ind paa og gaaer ind paa nu ved at bevilge en Sum, der er tilstrækkelig til Bygningen af et af Ministeriet selv som »større« anerkjendt Skib. Det dreier sig altsaa ikke om, hvorvidt der skal bygges store eller smaa Skibe, end ikke om, hvorvidt den ene eller den anden Type er den bedste, det er ikke, som det ærede Mindretal siger, et technisk Spørgsmaal, der ligger for, det er et finantsielt og et reent finantsielt Spørgsmaal, der ligger for, det er ikke, som det ærede Mindretal nu siger, et technisk Spørgsmaal, hvorom vi ere uenige, det vilde det være, hvis Striden stod om to Typer til lige Bekostning. Det, Striden her dreier sig om, er, hvorvidt det nu under disse Forhandlinger, efterat der er reist og vedblivende reises saa megen Strid om Rigtigheden af at bygge store Panderskibe, er forsvarligt at gaae til at bygge et Skib til saa stor en Sum som over 5 Millioner Kroner? Det er Spørgsmaalet, og Striden dreier sig altsaa udelukkende om dette: Skal der gives Bemyndigelse til at bruge 5 Mill. Kroner eller kun til at bruge mellem 2 og 3 Millioner Kroner? Spørgsmaalet er mellem en Bevilling paa 5 Millioner og en paa 2-3 Millioner. Et saadant Spørgsmaal, vil man vistnok indrømme mig, er et saa reent og klart Bevillingsspørgsmaal, som noget Spørgsmaal kan være, og det staaer hverken i Forbindelse med tidligere Love eller Forudsætninger eller med tekniske Stridigheder, som vi slet ikke indlade os paa; det er et reent økonomisk, finantsielt Spørgsmaal. Fra et finantsielt Synspunct sige vi: Nu at binde 5 Millioner Kroner til et Skib forekommer os at være hasarderet, det er os for dyrt, vi gaae ikke til saa høi en Bevilling eller til saa store Løfter, men vi ville gaae til mellem 2 og 3 Millioner, da det har viist sig, at Regjeringen er istand til for denne Sum at tilveiebringe et Skib efter en Type,

som den har godkjendt og har erkjendt for at være en »større« Skibstype.» —

Sagen gik til Fællesudvalg, og ved den afsluttende Behandling over dettes Indstilling udtalte Ordføreren sig blandt Andet saaledes om Nybygningsspørgsmaalet: »Jeg skal ikke opholde mig nærmere ved de Indrømmelser, der ere gjorte, idet de fleste af dem idetmindste vistnok ere tilstrækkelig klare og tilstrækkelig belyste ved selve Betænkningen. Dette gjælder saaledes Forslaget fra vor Side om at forandre Bevillingen til Pandserbatteriet fra $2\frac{1}{2}$ til 3 Millioner Kr.; det er en ligefrem Følge af de Fordyrelser, som synes at være fulgte med Tidsforholdene, og er i fuld Overeensstemmelse med, hvad vi allerede ved 3die Behandling eller ved eneste Behandling udtalte, nemlig at vi ville gaae til en Forhøielse fra $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til 3 Millioner.» — Derpaa svarede Ministeren: . . . »For mit eget Vedkommende vil jeg bemærke, at jeg naturligviis ikke kan være tilfredsstillet fuldt ved denne Substitution, der vil skee af et mindre Pandsereskib istedenfor det af mig forlangte stærkere; men fuldt saa betydningsløs, som den ærede Ordfører vil gjøre den til, er heller ikke den Indrømmelse, Fleertallet har gjort. Saaledes som Folkethinget hidtil har stillet sig, maatte Regjeringen ikke anskaffe Sømateriel, hvis Værdi gik ud over $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr.; men for dette Beløb antager jeg ikke, at man kan tilveiebringe noget fyldestgjørende Kampskib. Der er ikke tidligere kommet nogen Antydning, der havde nogensomhelst Autoritet fra Fleertallet i dette Thing, af at det vilde gaae videre end til Sømateriel, som ikke maatte gaae ud over $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr.; der er ikke kommet nogen Antydning, som havde nogen Autoritet, gjentager jeg, af, at Fleertallet vilde gaae videre. Naar derfor Fleertallet nu gaaer ind paa en Forandring af den tidligere foreslaaede Bevilling af indtil $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til en Bevilling paa 3 Mill. Kr., saa maa jeg mene, at der derigjennem er gjort et temmelig betydningsfuldt Skridt, idet det

vil blive muligt for en Sum af omtrentlig denne Størrelse at tilveiebringe et brugeligt Skib. Det er en Selvfølge — hvad jeg ogsaa har nævnet i min Skrivelse *) — at, da detaillerede Planer og Overslag ikke ere tilveiebragte, kan jeg ikke svare for, at Prisen vil holde sig nøiagtig til 3 Mill. Kr.; men efter min Skrivelse og efter det, at der ikke er skeet nogen Indvending derimod, og navnlig deraf, at det tidligere brugte Udtryk: som ikke maa overstige den nævnte Sum, er faldet ud, maa jeg gaae ud fra, at Fleertallet ogsaa finder det billigt, at Beløbet kan blive noget over 3 Mill. Kr., og for en saadan Sum vil det være muligt at tilveiebringe et brugbart Krigsskib, et saadant mindre Pandsterskib, som er paatænkt i Forslag til Lov om Forsvarsvæsenets Fremme. Jeg skal med et Par Ord komme ind paa, at, naar der i Betænkningen er sagt, at der for to Aar siden er udtalt fra Marineministerens Side, at Prisen for et saadant Skib vilde være noget under 3 Mill., medens jeg nu mener, at Bekostningen vil være noget over 3 Mill. Kr., er det i og for sig overmaade naturligt. Dengang vidste jeg ikke nøiagtig, hvad »Tordenskjold« vilde koste; det har senere viist sig, at den Sum, der var anslaaet, vil blive overskreden med godt og vel 150,000 Kr., hvilket især er foraarsaget ved det dyrere Torpedomateriel og de forskjellige Hjælpemaskiner, som man ikke tidligere havde paatænkt. Iøvrigt stod det mig for to Aar siden heller ikke i den Grad som nu klart, at det var nødvendigt at forøge Farten paa et saadant nyt Skib; men, naar man i alle andre Mariner forøger Farten baade paa Pandsterskibe og andre Skibe, saaledes at mange Pandsterskibe i andre Mariner have en større Fart end vore, er det ogsaa nødvendigt for os at holde Skridt dermed. Dette

*) Svarskrivelse paa Fælleudvalgets Forespørgsel om den tekniske Beskaffenhed af det Sømateriel, der vil kunne anskaffes for et Beløb af 3 Mill. Kr. R. A.

begrunder fuldkommen den Forandring, der er skeet i mine Udtalelser i 1880 og nu. Men imidlertid — jeg gjentager det — jeg mener, at der er en virkelig Betydning i den Indrømmelse, Fleertallet har gjort, saaledes at jeg, uagtet jeg selvfølgelig langt hellere vilde have begyndt paa Bygningen af et større Pandserskib som »Helgoland«, dog troer nu at kunne forøge Flaaden med et Skib, som ogsaa vil have megen Værdi for den

Vi skulle nu gaae over til at give et sammentrængt Overblik over de Nedsættelser, som Marinens Budget blev Gjenstand for i Rigsdagen.

Paa Finantslovforslaget for 1882-83 var der begjert c. 6 Mill. Kr. ordinairt, medens den extraordinaire Begjering androg henimod 2 Mill. Kr. Af de ordinaire Beløb var der paaregnet til Nybygninger 1,200,000 Kr., til Vedligeholdelse af Flaadens Skibe m. m. 724,200 Kr., til Forfærdigelse og Vedligeholdelse af Flaadens øvrige Inventarium 149,460 Kr., til Vedligeholdelse af Værftet med Bygninger etc. 221,005 Kr., til Værksteds- og Driftsomkostninger 233,086 Kr., til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Artillerigjenstande, samt til Prøver og Forsøg 54,200 Kr., til Søminevæsenet 149,725 Kr. og til Øvelsesudrustninger 800,000 Kr. Af disse Beløb bleve Begjeringerne til Nybygninger, Forfærdigelse og Vedligeholdelse af Flaadens Inventarium, til Artillerigjenstande og Søminevæsenet samt Øvelsescontoen fuldt ud bevilgede, medens der paa de øvrige Conti var større eller mindre Nedsættelser til et samlet Beløb af c. 140,000 Kr. Ligeledes var en Begjering paa 1,500 Kr. til en Skole for Maskinassistenter nedsat med 1,000 Kr.

Blandt Negtelserne paa Værftets Vedligeholdelsesconto figurerer for ottende Gang det forholdsviis ringe Beløb til Estacaderne Nord for Sextus, der efterhaanden ere saa medtagne, at de fremkalde lidet smigrende Bemærkninger fra Fremmede, der ligge paa Rheden.

De extraordinaire Beløb fordeelte sig saaledes :

| | |
|---|---------------|
| En større, hurtig Torpedobaad | 200,000 Kr. |
| To Dampchalouper | 24,000 - |
| Til Fremme af Nybygninger | 300,000 - |
| Et Torpedo-Udskydningsapparat i »Odin» | 67,000 - |
| Nye Kanoner til »Gorm» | 112,000 - |
| Søminer | 133,000 - |
| En Dampkran til Udlægning af Søminer . . | 110,000 - |
| En undersøisk Steendæmning ved Konge- dybets sydlige Indløb | 90,000 - |
| 30 Stkr. Revolverkanoner 1ste Bidrag . . | 118,000 - |
| Andre Artillerigjenstande | 137,500 - |
| Elektriske Lysmaskiner | 20,000 - |
| Sømærker bestemte til Flaadens Brug i Krigstid | 4,700 - |
| En Panderskive | 50,000 - |
| Complettering af Flaadens Lanterner . . . | 22,730 - |
| Bygningsarbejder paa Orlogsværftet | 329,000 - |
| Et Sømineetablissement ved Bramsnæsvig | 140,000 - |
| Udvidelse af Søofficeersskolen | 14,500 - |
| Til Undersøgelser med Hensyn til Udskib- ningsanlæg for Torpedobaade | 5,000 - |
| Tilsammen | 1,877,430 Kr. |

Af denne Begjering var ved Finantslovens endelige

Vedtagelse Beløbene nedsatte eller heelt strøgne til:

| | |
|---|-------------|
| Fremme af Nybygninger nedsat med . . . | 100,000 Kr. |
| Udskydningsapparatet til »Odin» strøget med | 67,000 - |
| Kanonerne til »Gorm» strøget med | 112,000 - |
| Dampkran til Søminer strøget med | 110,000 - |
| Stranddæmningen ved Kongedybet strøget med | 90,000 - |
| 30 Stkr. Revolverkanoner nedsat med . . . | 38,000 - |
| En Panderskive strøget med | 50,000 - |
| Flaadens Lanterner strøget med | 22,730 - |

| | |
|---|--------------------|
| Bygningsarbeider paa Orlogsværftet nedsat med | 177,500 Kr. |
| Etablisementet ved Bramsnæsvig nedsat med | 70,000 - |
| Ialt | <u>837,230 Kr.</u> |

Drages denne Nedsættelse fra det begjærede Beløb, bliver den extraordinære Bevilling kun 1,040,200 Kr. Endvidere bemyndigedes Marineministeren til at anvende af den Sum, der maatte indkomme ved Realisationen af Dampskibene »Hekla» og »Geiser» samt Kanonbaaden »Thura», 42,000 Kr. til Bygning af en Troppettransportbaad og 26,000 Kr. til Omdannelse af Dampskibet »Slesvig» til Troppettransportskib. Endelig var der bevilget indtil 50,000 Kr. som Tilskud til en af Lieutenant A. P. Hovgaard ledet Expedition til de arktiske Farvande, under Forudsætning af, at Marineministeren maatte finde, at de fornødne Midler og Betingelser for en saadan Expedition vare tilstede, deriblandt Garanti for, at der ad privat Vei tilveiebragtes Dækning af Halvdelen af de af Ministeriet beregnede Udgifter til en Efterexpedition, saafremt Ministeriet maatte finde en saadan nødvendig. Sluttelig skal det oplyses, at den betydelige Nedsættelse paa Contoen Bygningsarbeider paa Orlogsværftet fremkom ved, at Beløbene til følgende Foranstaltninger vare strøgne:

| | |
|---|--------------------|
| Magasin til Opbevaring af Jern | 39,500 Kr. |
| Udvidelse af Magasinet til brandfarlige Sager | 23,000 - |
| Bygning til Opbevaring af det svære Skyts | 42,000 - |
| Sprøitehuus til Dampsprøiten | 7,000 - |
| Skuur til Opbevaring af Projectiler | 18,000 - |
| Udskibningsbro med Kran for Søminevæsenet | 10,000 - |
| Huus til Opbevaring af Wales Kul | 38,000 - |
| Sum | <u>177,500 Kr.</u> |

Aaret 1882 har kun medført ringe Forandringer i Personnellet. En Capitain har taget sin Afsked paa

Grund af Alder, en Premierlieutenant er efter Ansøgning traadt udenfor Numer, og to yngre Premierlieutenanter ere afgaaede ved Døden. Som Følge af denne Afgang er 1 Premierlieutenant og 4 Secondlieutenanter rykkede op i den høiere Classe, og endelig ere 5 Cadetter udnævnte til Secondlieutenanter. Ved Aarets Slutning var Gjennemsnitsalderen for Commandeurer 55,⁸ Aar, for Capitainer 45 og for Premierlieutenanter 28,⁹ Aar, altsaa henholdsvis 1, 0,7 og 0,⁶ Aar høiere end det foregaaende Aar.

I Retning af Materiellets Udvikling staaer 1882 ikke meget over sin Forgænger: Corvetten »Fyen« er løben af Stabelen den 27de September, Kanonbaadene »Guldborgsund« og »Grønsund« ere satte under Bygning, og en 1ste Classes Torpedobaad er bleven bestilt i England.

Næst efter at minde om, at Fregatten »Sjælland« under sit Vestindietogt har deeltaget i Observationerne i Anledning af Venus-Passagen, skulle vi berøre en Begivenhed, hvortil Marinens Navn indirecte er knyttet, nemlig den Hovgaardske Expedition til Ishavet med »Dijmphna«. Lieutenant Hovgaard havde, som man vil erindre, med en Ufortrødenhed, der søger sin Lige, bestræbt sig for at faae en Nordpols-Expedition sat igang ved baade i England og Amerika at virke for Sagen. Hans Maal var dengang nærmest at opsøge den forsvundne »Jeannette«; men under hans Ophold i Amerika indløb der Efterretning om, at en Deel af »Jeannette«'s Besætning var funden, og, skjøndt han i høi Grad havde vundet Stemningen for sig ved det Klarsyn, han havde lagt for Dagen med Hensyn til, hvor det nævnte Skib skulde søges, lykkedes det ham ikke at formaae Fremmede til at udruste en ny Expedition. Derimod kom flere Mænd af den danske Handelsstand ham imøde, og, da Udsigterne desuagtet vedbleve at være tvivlsomme, tog Grosserer A. Gamél Sagen i sin Haand, og saavel ved hans Gavmildhed som ved Ministeriets og Rigsdagens Hjælp blev »Dijmphna« udrustet og afgik fra Kjøbenhavn

midt i Juli Maaned. To yngre Officerer, Lieutenanterne N. Th. Olsen og A. Garde fulgte med Lieutenant Hovgaard. Hvad end Udfaldet af Expeditionen bliver, maa Marinen dog glæde sig over den Virkelyst, som atter ved denne Leilighed har gjort sig gjældende blandt dens Medlemmer.

I en heel anden Retning har Marinen ogsaa Grund til med Tilfredshed at mindes det sidste Aar, idet det endelig ved en Sammenknytning af Søofficers-Foreningen og Sølieutenant-Selskabet er lykkedes at gjøre et Skridt henimod et fyldigere Samliv iland imellem alle dem, der færdes sammen i Officersmesserne ombord. Næppe var denne Samvirken besluttet, før Vanskeligheden ved at sikre sig et permanent Locale for en stor Deel fjernedes ved den smukke Pengegave, som Etatsraad Wain kort før sin Død skjenkede Foreningerne, i hvis nye Hjem det Portrait af Kong Oscar den Anden er ophængt, som Hans Majestæt i sin Egenskab af dansk Admiral gav Søofficerscorpset Tilsagn om under Sølvbryllupshøitidelighederne i Stockholm.

Nekrologisk Oversigt. I det svundne Aar har vel Døden ikke ramt nogen af de Ældre, der ere opfostrede i Marinen og have deelt dens Kaar; men Flaaden blev dog berørt som ved Tabet af en af sine bedste Mænd, da Etatsraad Wain bortkaldtes den 1ste Mai. William Wain var født i Bolton ved Manchester den 31te Marts 1819; han blev opdragen til Maskinmester baade theoretisk og praktisk indtil sit 21de Aar og overtog kort efter Bestyrelsen af et Værksted i Norwich for senere at indtage en lignende Stilling i London. I 1844 sluttede han Contract med den danske Regjering om Ansættelse som 1ste Maskinmester i Postdampskibene og gjorde her Tjeneste indtil Udgangen af 1847. Derefter var han Maskinmester paa Orlogsdampskibet »Geiser«

indtil i Foraaret 1849, da han antoges af Marineministeriet som ledende Maskinmester iland. I 1856 blev han udnævnt til Maskin-Inspecteur, og i 1858 fik han Indfødsret og blev samtidig kongelig ansat som Overmaskinmester, hvorefter han i 1862 blev karakteriseret Underdirecteur for Maskinvæsenet med Rang og Distinctioner som Capitain-Lieutenant. I 1865 traadte han ind i Firmaet Baumgarten og Burmeister, som derefter skiftede Navn, men bevarede dog sin Stilling ved Værftet indtil 1868, da han paa en noget overraskende Maade sjernedes, skjøndt man havde saare megen Brug for hans Virksomhed, og det var i Erkjendelsen heraf, at han to Aar efter blev udnævnt til teknisk Consulent. Allerede i de sidste Dage af 1848 var han bleven Danebrogsmand, blev Ridder i 1858 og Commandeur af Danebrog i 1879. Omtrent et halvt Aar efter hans Udnævnelse til teknisk Consulent var han bleven Etatsraad, og 1874 fik han Fortjenstmedaillen i Guld. Han var desuden Ridder af St. Anna- og af Vasaordenen. — Denne Oversigt over Wains Ansættelser og Udnævnelser er kun Rammen om den store Virksomhed, han øvede, og den fyldige Udvikling, Maskinvæsenet hertilands skylder ham. Han var, hvad Englænderne kalde »a selfmade man« med rige Evner og en mangesidig Erfaring, og med sit store Pund forbandt han et varmt Hjerte og et ædelt Sind. Men, traadte man ham for nær paa hans Enemærker, var han ikke god at faae Bugt med, og derfor beseirede han ogsaa de haarde Angreb, som førtes imod ham, dengang han begyndte at indføre Høi- og Lavtrykssystemet, som lige var dukket op i England, og som senere er blevet godkjendt hele Verden over. Dog selv sine Modstandere bar han ikke Nag til — der var noget Mildt og Forsonligt i hans Charakter, som stod i smuk Harmoni med hans mandige Ydre. Orlogsmarinen var og blev ham det Kjæreste i hans nye Fædreland, og

kort før sin Død gav han det nysomtalte smukke Beviis paa sit Hjertelag for den.

De to lovende unge Officerer, som Marinen har mistet, ere Premierlieutenanterne Hyrup og Meldal.

Louis Martin Julius Hyrup var født den 18de Januar 1857, blev Secondlieutenant i 1877 og Premierlieutenant i 1880. I 1877 var han udcommanderet med Pandserbatteriet »Odin«, var den paafølgende Vinter med Corvetten »Dagmar«, i Løbet af 1878 med Kanonbaaden »Krieger« og senere med Skonnerten »Ingolf«, i 1879 med Skonnerterne »Fylla« og »Absalon« og atter i 1880 med det sidstnævnte Skib. Han var endvidere et Par Gange til Koffardies og havde saaledes en ikke ringe Søfart, da han i 1880 traadte ind paa Officeersskolen. Skjøndt hans Helbred vel ikke var meget stærkt, skulde dog ingen af dem, der sidste Efteraar vare Vidne til hans Livsglæde og Munterhed, have anet, at hans Endeligt stundede til. Men i Løbet af Vinteren kastedes han paa Sygeleiet, og efter en haard og piinlig Brystsygdom, der hurtig antog en haabløs Charakter, udaandede han den 7de September.

Alfred Paludan Meldal var født den 12te September 1858, blev Secondlieutenant i 1878 og Premierlieutenant i 1880. I 1878 var han udcommanderet med Kanonbaaden »Falster«, var i den paafølgende Vinter paa et Vestindietogt med Fregatten »Sjælland« og endelig i 1879 med Torpedoskonnerten »Esbern Snare«. Ogsaa han traadte i 1880 ind paa Officeersskolen, som han dog igjen maatte forlade, da han efter en haard Forkølelse blev alvorlig syg. Denne Sygdom gav saameget mere Grund til Ængstelse, som han allerede tidligere havde været alvorlig angreben efter en besværlig Seiltour. Uagtet han tilbragte Vinteren i Syden, tog hans Brystsygdom hurtig Overhaand og bortrev den flinke og elskværdige unge Mand den 28de November. —

Dansk Forening for Lystseilads, til hvilken Marinen paa saamange Maader er knyttet, har i det forløbne Aar mistet sin Formand, Kammerherre Ove Sehestedt-Juul til Ravnholt. Han var en ædel og ridderlig Natur med mange Interesser; med Kjærlighed hang han ved Søen, og hans Iver for Lystseiladsens Fremme har været til stor Nytte, idet den hos Mange aabnede Øinene for denne mandige og smukke Idræt og tillige bidrog til at udbrede bedre Kjendskab til Forholdene paa Søen, hvilket kun kan være til Gavn for det store Publicums Bedømmelse af Marinens Færd.

Capitain Jessens Kampe ved Sjællands Odde og i Vestindien.

Ved Velvillie af den tappe C. W. Jessen's Slægt ere vi blevne satte i Stand til at fremdrage hans Udkast til en Indberetning til Kronprinds Frederik efter hans Affaire med Briggen Lougen udenfor St. Thomas med 2 engelske Fregatter og Concepten til hans Rapport om Linieskibet »Prinds Christian«'s Kamp ved Sjællands Odde. Vi gjengive disse Rapporter i nøie Overeensstemmelse med Manuscriptets Ordlyd og Stavemaade.

Udkastet til Rapporten fra Vestindien lyder saaledes:

»Naadigste Kronprinds!

I at opfylde deres Kongelige Høyheds naadigste Befalning: »navnlig at opgive dem, som med Briggen Lougen i Vestindien i Slaget d. 3^{die} Martii 1801 mod de 2^{de} Engelske Fregatter saaledes have udmærket sig at deres Handlinger kunne være til Exempel for Samtidige som for Efterslægten;« er det min Høyeste Glæde, at Sandheden byder mig bevidne: at alle under min, mig da anfortroede Comandoe have gjort sig berettigede til at Fremstilles, som Mynstere paa frivillig og ædel Anstrængelse i modigen at forsvare Flagets Ære mod en saa betydelig overlægen Magt. Jeg bør her nævne alle mine Officierer: Premier Lieutenant Hans Stephansen, Second Lieutenanterne: Frantz Martin Dodt og Johan Christian Tordenskiold hvis modige Arbeyde og sindige Opmærksomhed under Slaget havde den heldigste Virk-

ning, paa et villigt og modigt Mandskab. Overbeviist om at enhver i sin Stilling, kraftigen virkede til den heldige Ende Slaget, næst Guds Bistand tog, giver deres Kongelige Høyheds høye Forskrift mig anledning til at anføre følgende Enkeltes Træk:

Premier Lieutenant Stephansen gav et talende Beviis paa: at en heldig Tanke, fremavlet af kold Mod, virker sikkrere end en hastig Beslutning af et meere fremfarende; Da den anden flendtlige Fregat, (nogen Tiid efter Fregatten: The Arab havde begyndt Battailen,) lagde sig paa den anden Side af Briggen og rakte den med sit Skjots, befalede jeg det halve Mandskab, gaee fra den Side som vendte mod The Arab, til den anden Side hvor Canonerne nu ogsaa skulle bruges; Stephansen gik mig imøde, paa en Maade som gjorde det aldeeles uanstødeligt mod Subordination, og bad mig tillade at Folkene blev ved Canonerne paa den Side mod Arab, da det syntes som denne Fregat var stærkere bygt, end den der nu ville angribe og at denne lettere kunne tilstrækkelig beskadiges ved Brugen af faae Canoner, end The Arab ved den hastigste Brug af de 9 Canoner, der kunne bydes ham, Jeg glædede mig saa meget meere til dette gode raad, som det gav anledning til at oplive Folkenes Mod, og bringe dem til at ansee den sidst angribende Fregat som intet betydende, fulgte det, sadte de Folk der vare ved Seylenes Regjering (19^{ten} i Tallet) til 4r Canoner og troer sikkert at vi ikke vilde have tilføyet The Arab i saa kort Tiid som $\frac{5}{4}$ Time saa megen Skade som den fik og nødt den til at forlade sin Post, hvis vi ey havde brugt alle Canoner mod ham og brugt dem med yderste Hurtighed. Det havde og til Følge, at den anden Fregat, da Arab forlod Pladsen, ikke eene turde byde os Spidsen.

Seylenes maniering blev af megen Vigtighed for at holde Briggen til at styre vel, og ved dens Bevægelser at undgaae en Emtring, som efter all Sandsynlighed ville

for os blive Ødelæggelse, da den eene Fregats Mandskab overgik det dobbelte Antal af Briggens, — hastig maatte derfor det Tougværk istandsættes som havde nærmest indflydelse paa Seylenes Stilling — Canonerne kunne ikke undvære Folk: Ober Styrmand Peter Hee, 2den Styrmand Niels Espen Tømmer og Skibmand af Throndhjems Dist. N^o 198 Kulberg Svendsen vare baade raske ved Canonerne og desuden saa ivrige Arbeydere ved Tougværkets istand bringelse, at uagtet det hænte sig at de Toug Ender de hængte i bleve overskudte, og de faldt, fra ikke ubetydelige Høyder til Dæks, blev de dog ikke Forsagte. Styrmand Hee havde det Uheld 3 gange saaledes at styrte til Dæks, blev betydelig Forslaget, gav sig neppe derved men slæbede sig op fjerde gang og havde nu Held til at faae Arbejdet endt.

Ved den hastige Brug af Canonerne og da vi til dem havde Haardugs Carduser var endeel Krudt spildt ved den Canon som var nærmest Lugen hvor af Krudet blev op langet; uagtet Dækket var gjort vaadt tog Krudet Ild, tændte et Bundt Forladning og lade Redskabet. Comandeuren ved Canonen Matros af Bergens Dist. Erich Hendrichsen Hoff, lod desuagtet sin Canon først brænde af og Han tilligemed Under Canoner Lars Olsen og Und Can: Math Niels Pedersen samt de Folk der vare ved denne Canon, samlede sig da tæt til hinanden og paa engang traade op i Ilden og derved fik den dæmpet uden at der skeete Stansning ved nogen af de andre Canoner.

Af Officiererne blev der især skyndet paa Laderen da Sigtet maatte gives Tiid — Matros af 1 Div: 3 Comp: N^o 78 Søren Christensen, Lader ved een af Canonerne blev endog siddende i Stykporten, og tog Hovedet og saa meget af Kroppen inden Borde som han kunde imedens Canonen blev ført til Borde og atter affyret for saa meget hastigere igjen at lade — Jeg havde adskillige Gange advaret ham om at det var en overdreven

Ilifærdighed og at han ikke behøvede at udsætte sig for det smaae Skjødte som han var bedækket for naar han gik ind — men hans lyst var at hans Canon skulle gjøre meest Virkning, og det var mig saa meget smerteligere at see ham falde.

Det er mueligt at flere enkelte Træk kan have undgaaet min Opmærksomhed som var hæftet til det Heele. Jeg beder imidlertid deres Kongelige Høyhed vil naadigst tillade mig, at gjentage, at dette svarede fuldt vel til min Forventning og Tillid i mine danske Medkrigere, og at jeg især stedse er de brave Officierer jeg da havde Ære at Comandere den største Erkjendtlighed skyldig.

Allerunderdanigst

C. W. Jessen.

Concepten til Rapporten om Kampen ved Sjællands Odde lyder saaledes:

Underdanigst Rapport;

Efter at være afseylet fra Helsingørs Rheed den 21^{de} Marts om Morgenen gik jeg om Eftermiddagen imellem Hasteens-Grunden og Sjællands Rev, saae 3^{de} Seylere, hvoraf de 2^{de} kjendtes at være Orlogsmænd og den 3^{de} som søgte ned til dem, gav mig tvivlsom Idée om at være Orlogsmænd eller ey, da jeg havde Vinden fra dem, og Vinden ikke føyede mig for at fortsætte min Bestemelse — ankrede jeg om Aftenen imellem Seyerøen og Refsnæs.

Morgenen den 22^{de} lettede jeg, de 2^{de} Orlogsmænd som vare til Ankers lettede, og vare foreenede med den 3^{de} som nu kjendtes at være Orlogsmænd, men af hvad Force kunde jeg ikke bedømme — kuns saa meget vidste jeg: at De 2^{de} af dem vare i det mindste svære Fregatter og den 3^{de} en mindre Fregat — Vinden var Østlig da

jeg lettede, seylede til Belterne, men strax efter blev Vinden S: O: — Jeg troede det Pligt at løbe Nord efter igjen, søge Forstærkning paa Kjøbenhavns Rheed, da jeg med denne alleene saa mig istand til at opfylde min Bestemmelse — ønskende de fendtlige Skibe skulle jage mig i Beltet —. Noget efter Middag saaes tvende Skibe kommende Nord fra, Vinden gik Nordligere end Ost, og da jeg antog den eene for en Tre-dækker, den anden for et svært Orlogskib, søgte jeg: efter at være passeret imellem Hasteens Grund og Sjællands Rev og Ost for same; at vinde til Louart af dem, stræbende tillige at naae Sundet. Det lykkedes ikke, det eene Skib holdt til Louart af mig, det andet søgte ned i mit Kjølvand, —. Kl: henimod 7 Eftermiddag var Orlogskibet The Stately i Kjølvandet paa Skud nær, de agterste Canoner bleve affyrede, som jeg troer med god Effect, det andet Orlogskib holt ned, Fregatterne krydsede op, og jeg kunde forud see at Prinds Christian Friderick som jeg havde den Ære at Commandere vilde blive et Offer — Jeg søgte derfor at komme Grunden saa nær at den maatte tilsætte i det jeg ikke kunde undgaae Slag med saa overlægen Magt — Orlogskibene the Stately og the Nasau hver af lige Styrke med mig, og for saa vidt stærkere, som deres Caronader ere 32 \mathcal{A} ; bragte deres Canoner til at bære paa mig næsten paa een Tiid, den eene om St: B:, den anden om B B: henimod Klokken 8^{te} — En fortsat Attacke fra begge Skibene under den hæftigste Ild, vedvarede i meere end 2 $\frac{1}{2}$ Time — Den blev besvaret af os, med en Kraft, som jeg er forvissat om, gjør alle mine brave Officierer og heele Mandskabet Ære, endog under det, med saa megen Ret, hædrede danske Flag.

For en kort Tiid under Actionen bleve begge Skibene bragte til at tie, for at reparere, de lode sig sakke og kom op igjen, men Tiden var for kort for os, til at istansætte den lidte Skade; Roret var afskudt, heele

Skibets Takkelatie, saa got som tilintetgiort, begge dets Sider aldeeles forskudte og efter at have modtaget end et Lag af de fjendtlige som endnu blev besvaret, da jeg var saa nær Grunden at jeg var sikker paa, det mig anfortroede Skib ikke kunde blive Fiendens Bytte, (De Fiendlige vare begge staaende fra Land, the Stately tæt Forud om B B, The Nassau agter ud om St: B: De 3de Fregatter vare nu og komne op) ansaae jeg det for umenneskeligt at opofre fleere af de brave Officierer og Mandskab jeg havde den Ære at commandere — Skibet var saa got som tilintetgiort, jeg overgav mig til The Stately — og Aftenen til den 23de, (da Skibet strax efter Overgivelsen var kommen paa Grund) blev det sat i Brand —.

I det jeg føler mig Stolt af, at have havt den Ære at commandere et saa bravt Mandskab, bløder mit Hjerter ved at indberette: at de brave Officierer: Premier Lieut: Willemoes, Second Lieut: W: Dahlerup af Sæ Etaten, Premier Lieut Soland af Land Etaten og 61 Mand af det gode Mandskab bleve dræbte —: At Captain Rothe hvis Standhaftige og virksomme Mod er det høye Collegium forud bekjendt tilligemed den brave og Tjenstivrige Lieutenant Top og henimod 80 Mand ere haardt blesserede. Captain Rothes venstre Arm er knuset og den venstre Side betydelig forslaget, Lieutenant Top har mistedt det høyere Been —. Mindre betydelig saared er Premier Lieut: Ferry som og udmærkede sig ved koldt Mod, og den brave Tostrup tilligemed nogle 40 Mand —. 304 Mand hvoriblandt Ober Canoneren, Ober Skrивeren, under Skrивeren de 3de Lodser, 2den og 3die Styrmand ere tilligemed mig, Captain Rothe, Lieutenanterne Top, H Dahlerup O Lutken, Tostrup og Cadet Lutken Ombord paa Orlogskibet The Stately Captain George Parker — Ombord paa Nassau Captain Campell ere: Lieutenanterne: Ferry, Krieger, Braabg, Cadetterne Wulff Weidemand, Proviant's Forvalter Møller, alle Chirurgerne,

begge Baadsmændene og 187 af Mandskabet, de betydeligste Saarede ere for største Deelen blandt dette Mandskab — Ober Chirurg Martini og Skibs Chirurg Besle have begge udmærket sig ved hastig og virksom Omsorg for de Saarede, især Ober Chirurgen Martini som jeg underdanigst anbefaler i det høye Collegii naadige Gunst tilligemed alle mine under Commandoe havde brave Officierer, Cadetter, Forvalter Møller, Ober Styrmand Birck. 2den Styrmand Bredahl og 4de Styrmand Trux denne har mistedt det eene Been, een af hans Brødre blev dræbt i Slaget, den anden blev efterladt syg i Helsingør, han har en høyst trængende Familie i Christianssand — Canoneer Christian Willars, begge Baadsmændene har jeg havt Aarsag at udmerke som og Ober Tømmermanden — Ingen, det jeg veed: iblandt heele Mandskabet have gjort sig uværdige det høye Collegii Naade —

Det er mig ikke mueligt at opgive Navneliste paa de Døde eller Saarede, fordi jeg strax efter Overgivelsen blev bragt Ombord paa The Stætely og alle mine Rouller vare i et Chatouille som blev aldeeles Forskudt og ikke et Papier ræddet — desuden er jeg ubekjendt med Navnene paa det Mandskab som er Ombord i det andet Orlogskib.

Uddannelsen af Artillerister i den franske Marine.

(Af Premierlieutenant Scheller.)

Allerede i Halvtredserne fandtes der i Frankrig en vel organiseret Skole for Marinens Artillerister, altsaa nogen Tid før Indførelsen af Bagladekanoner.

I Begyndelsen vare Skolens Folk fordeelte paa to Linieskibe, nemlig et ved Brest og et ved Toulon; men man har senere samlet det Hele ved Toulon, da det daarlige Veir ved Brest lagde Hindringer i Veien for Øvelsernes regelmæssige Gang.

Tæt ved Toulon findes en stor og god Rhed, som dannes af Hyéres Øerne, og det er her, man har valgt Stationen for Exerceerskibet. Man begyndte med et stort Linieskib og 2 á 3 Brigger, der særligt bleve benyttede til at uddanne Artilleristerne i Seilmanøvrer. Senere hen, da man indførte det sværere Skyts, kunde det ældre Linieskib ikke taale Anstrengelsen ved Skydningen med de store Kanoner, og man tog da til Hjælp af de gamle Pandserbatterier, der vare blevne byggede under Krimkrigen, og som havde gjort god Nytte ved Angrebet paa Sevastopol. Paa dette Batteri foretoges al Skydning med Kanoner over 16 $^{\circ}$ /_m Kaliber; til almindelig Exercits havde Linieskibet derimod baade 24 $^{\circ}$ /_m og 27 $^{\circ}$ /_m Kanoner. Da Pandserbatteriet imidlertid ikke

ganske svarede til de Fordringer, man stillede til det, navnlig i Retning af Sødygtighed og Fart, omdannede man et ældre Linieskib »St. Louis«; man tog det øverste Dæk af, og Batteridækket blev saa meget forstærket, at det kunde bære Kanoner af indtil noget over 20 Tons Vægt.

Artilleriskolen holdes nu ombord paa Linieskibet »Souverain« og paa det ovennævnte »St. Louis.«

Naar det værnepligtige Mandskab kommer ind, udtager man til Artilleriskolen de stærkeste Folk og tillige fortrinsviis dem, som kunne læse og skrive. Artilleristernes Underviisning varer 8 Maaneder og er saaledes indrettet, at der hver 4de Maaned afgaaer et udlært Hold, som da strax erstattes af nye Folk; paa denne Maade er Skolens Mandskab altsaa deelt i 2 Classer, ældste og yngste, og hver indeholder omtrent 300 Mand. Desuden hører der til Skibene en fast Besætning af almindelige værnepligtige Folk, der udfører alt dagligt Arbejde, som ikke vedkommer Artilleriskolen. Foruden det egentlige Skolemandskab findes der paa »St. Louis« en Deel Artillerister, der tidligere have gennemgaaet Skolen, men som have ligget inde i Tjenesten over 4 Aar; det Beviis, som tilstaaes hver Mand, der har bestaaet Afgangsprøven ved Skolen, er kun gyldigt for et Tidsrum af 4 Aar, idet man regner, at Udviklingen af det moderne Artilleri er saa hurtig, at der maa gives ældre Artillerister et Repetitionskursus, hvilket dog kun varer 4 Maaneder. Noget lignende finder Sted for Underofficerernes Vedkommende, idet disse hvert 4de Aar blive sendte til Artilleriskolen for at gennemgaae et 4 Maaneders Kursus.

Chefen for »Souverain«, der er Commandeur, er tillige Chef for Skolen; til Assistance ved Exerceerskolen har han en Lieutenant, der fungerer som hans Secretair. Næstcommanderende paa »Souverain« har derimod officielt ikke Noget at gjøre med Skolens Øvelser.

Chefen paa «St. Louis» er Capitain.

Skolemandskabet er deelt i 8 Delinger, der hver indbefatter 2 Hold, nemlig ældste og yngste. Til hver Deling hører der som Lærere: 2 Premierlieutenanter, 1 Underkanoneer, 5 Overconstabler og 5 udlærte Artillerister.

Elevernes Antal i hver Deling er i Reglen mellem 70 og 80, saaledes at Lærerantallet i Forhold hertil er meget betydeligt.

Schemaet for Skolens Øvelser er følgende:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag.

Fra Kl. $7\frac{3}{4}$ — $8\frac{1}{4}$ Seilmanøvre.

— $8\frac{1}{2}$ —9 Bakseftersyn.

— 9— $10\frac{3}{4}$ Kanonexercits eller Theori.

— 1— $2\frac{3}{4}$ do. do.

— 3— $4\frac{1}{2}$ Forskjellige Øvelser, som Roning, Haandvaabenexercits, o. s. v.

— 8—9 Skole i Læsning og Skrivning.

Desuden er der fra 8—9 Aften Øvelse for 1 Deling i Afbrænding af Fyrværkerisager.

Lørdag og Mandag Formiddag blive benyttede til samlet Geværexercits og Landgangscompagni-Øvelser; de samme to Dage have Artilleristerne Tøieftersyn om Eftermiddagen.

Med Hensyn til Skydeøvelserne er det kun ældste Hold, som deeltager deri; dog skyder yngste Hold efter $3\frac{1}{2}$ Maanedes Ophold ombord 18 Skud pr. Mand med Kanongeværet.

Under Skolens Øvelser bliver der anvendt lige megen Tid til Praxis og Theori. Ved Kanonexercitsen lægges der megen Vægt paa Sigteøvelserne og Øvelse i at adskille og samle Materiellet; det Første skeer ved under Exercitsen altid at lade Eleven sigte efter et opgivet Punct, og Sigtet bliver controleret paa en meget praktisk og nem Maade, idet man paa Siden af Kanonen

har anbragt et Speil, hvori Underofficeren, naar han staaer tværs af Kanonen, kan see Sigtet og altsaa kan bedømme det i det Øieblik, Kanoncommandeuren trækker af.

Øvelsen i at adskille og samle Materiellet og derved komme til et detailleret Kjendskab til det maa særligt ansees nødvendig i en stor Marine, hvor Skibene forblive udrustede i flere Aar, saaledes at man ombord selv maa anstille de fornødne Eftersyn af Materiellet. I Middelhavescadren blive de store Kanoner hver 6te Uge tagne ud af Affutagerne, og Alt bliver skilt ad, efterseet og indsmurt efter først at være omhyggeligt rensel.

Den theoretiske Deel af Underviisningen drives maa-skee lidt for vidt, idet Artilleristerne ikke ere istand til at fatte det Altsammen, og navnlig have de ondt ved at gjengive Forklaringerne; man er i det mindste paa Vei til at indskrænke Theorien noget. Ombord lære Eleverne Grundbegreberne vedrørende Farten af det staaende og løbende Gods, hvilket, i Forbindelse med Seilmanøvrer hver Morgen, skulde give Artilleristerne tilstrækkelig Uddannelse som Matroser; i Praxis slaer dette nu ikke til, hvorvel Linieskibet letter hver Dag og holder gaaende for Seil paa Bugten, naar Veiret og Skydeøvelserne til-lade det.

Særlig Øvelse faaer Skolens Mandskab i Alt, hvad der vedrører Kjæder, Ankere, Spil, Stoppere o. v. s., da Artilleristerne paa de franske Skibe altid ere ansatte ved Ankergreierne. Efterat Eleverne i de første 4 Maaneder have faaet den ovennævnte praktiske og theoretiske Uddannelse, begynde Skydeøvelserne, der optage den meste Tid af de sidste 4 Maaneder.

Skydeøvelserne ved Artilleriskolen ere fordeelte paa følgende Maade:

| | Antal Skud pr. Mand. | Kanonens Kaliber. |
|------------------------|----------------------|---|
| 1) Til Ankers | 1 | ($\frac{1}{3}$ 27 $^{\circ}$ / _m og $\frac{2}{3}$ 24 $^{\circ}$ / _m). |
| do. | 1 | 19 $^{\circ}$ / _m |
| do. | 1 | 16 $^{\circ}$ / _m |
| do. | 6 | 14 $^{\circ}$ / _m |
| Under Gang | 6 | do. |
| do. | 3 | 10 $^{\circ}$ / _m |
| I Fartøi | 1 | svær Fartøiskanon 9 $^{\circ}$ / _m |
| $\frac{1}{3}$ iland | } | let Fartøiskanon 6,5 $^{\circ}$ / _m . |
| $\frac{1}{3}$ i Fartøi | | |

Ialt 20 Skud pr. Mand.

- 2) Til Ankers 18 Skud med Kanongevær.
 Under Gang 12 do. do.
 Ialt 30 Skud pr. Mand.

- 3) Revolverkanon.
 Under Gang 5 Skud med Øvelsespatron.
 do. 1 do. do. Krigspatron.
 Ialt 6 Skud pr. Mand.

- 4) Desuden afholdes der en Examensskydning, som bestaaer i:
 Til Ankers 3 Skud med 14 $^{\circ}$ /_m Kanon.
 Under Gang 3 do. do. do.
 Ialt 6 Examensskud pr. Mand.

Som det heraf sees, er den væsentligste Øvelse baseret paa Skydning med den 14 $^{\circ}$ /_m Kanon, der nu i den franske Marine benyttes til Armering af alle Krydsere og tillige anvendes som let Skyts paa Panderskibene.

Af de 30 Skud med Kanongeværet skydes, som allerede nævnt, de 18 til Ankers af yngste Classe, medens de resterende 12 Skud skydes under Gang af ældste Classe umiddelbart inden Skydning under Gang med den 14 $^{\circ}$ /_m Kanon, for at Folkene derved kunne orientere sig lidt og lægge Mærke til Indflydelsen af

Vind, Sø og Fart og saaledes hjælpe paa Skydningen, der følger ovenpaa.

Ifølge gammel Hævd foretages en Deel af Artilleriskolens Skydning til Ankers paa en Afstand af c. 1200 Mètres, og man skyder mod Skiver iland, som staae under en høi Brink; derved opnaaer man at kunne opsamle Projectilerne, der saa sælges, og de indkomne Penge benyttes da til forskjellige Ting til Skolen, f. Ex. Præmier o. s. v.

Det maa absolut ansees for uheldigt, at ikke alle Skydeøvelserne med Kanoner udføres under Gang, efter at der er gjort nogle faa Skud til Ankers for blot at gjøre Folkene fortrolige med Kanonens Recul m. m. Ved Skydning under Gang besættes alle Kanonerne paa den ene Side, og der skydes da, saasomt man har Sigtet; Afstanden bliver opgivet fra Dækket; 6 Balloner ere udlagte paa en Linie med c. 500 Mètres indbyrdes Afstand, og Skibet holder da gaaende langs med Maalene i en Afstand af c. 500 Mètres; Gjennemsnitsfarten er 6 Knob, men en større Fart var maaskee heldigere. Der gives Charakterer for de 6 Examensskud, der saa lægges til Charaktererne for den mundtlige Examen, som afslutter Artilleristernes 8 Maaneders Cursus.

For at anspore Folkenes Iver udtager man efter Skolens Slutning den bedste Skytte af hver Deling, der saa sammen med Underofficererne deltager i en Præmieskydning, som bestaaer i 3 Skud til Ankers med en $14^{\circ}/_m$ Kanon og paa en Afstand af 1200 Mètres; det er forbausende at see den Præcision, man her opnaaer, og det vidner om, at Øvelserne blive drevne paa en god og praktisk Maade.

En af de faa Indvendinger, man kan fremføre mod Skolens Øvelser, er, at der ikke gives de bedste Skytter en særlig Uddannelse i Skydning fremfor deres Kammerater; det maa ogsaa ansees for uheldigt, at der ikke paa Examensbeviserne anføres, hvem der skyder særligt

godt. Ved Øvelsesskydningen tages intet Hensyn til Tiden, men ved Examensskydningen gives der 3 Min. pr. Skud, og, hvad der gaaer derover, trækker fra i Charakteren. Ved Afgangen fra Skolen faae Artilleristerne et Examensbeviis og blive deelte i 2 Classer efter de aflagte Prøver; i Løbet af Underviisningen har man sørget for at lade de daarligste Elever forlade Skolen; med ovennævnte Beviis følger et dagligt Tillæg af 40 Centimer for 1ste Classe og 30 for 2den.

Ved Exerceerskolen gives der Gagetillæg til alle Underofficerer og Menige, ansatte som Lærere, for derved at binde dem til en Tjeneste, der er meget anstrengende og eensformig, ligesom man naturligviis fordrer en særlig exemplarisk Opførsel af hele Lærerpersonalet.

1ste Classe Artillerister skulle altid være Kanoncommandeurer, medens Artillerister af 2den Classe i Reglen benyttes som Ladere; Kanoncommandeurer og Ladere have, ligesom hos os, et Tillæg, der for Kanoncommandeurerens Vedkommende voxer med Kanonernes Kaliber. Ifølge Bemandingsreglementerne hører der 3 udlærte Artillerister til hver Kanon over $14 \frac{1}{2}$ Kaliber, der saa har en Overconstabel til Kanoncommandeur; til de $14 \frac{1}{2}$ Kanoner hører der kun 2 Artillerister, hvoraf den ene er Kanoncommandeur, medens den anden er Lader; den øvrige Deel af Kanonbesætningerne er Folk, der komme ombord med meget lidt Øvelse i Kanonexercits, og denne skal altsaa for deres Vedkommende først opnaaes ombord paa Flaadens Skibe.

Ligesom i andre store Mariner recruterer Underofficererne fra Mandskabet, og det er blandt de udlærte Artillerister, at Forfremmelsescommissionen ombord vælger det normerede Antal Overconstabler; Udnævnelse til Underkanoneer eller høiere Grader foreslaaes af samme Commission, men Udnævnelsen skal underskrives af Ministeren.

Officerernes Uddannelse paa »Souverain« skeer for en stor Deel ved den betydelige Praxis, de faae som Lærere ved Skolen; de blive et Aar ombord, og enkelte forblive der endogsaa 16 Maaneder, idet de ansættes de sidste 4 Maaneder som Lærere for de Underofficerer og Folk, der ombord paa »St. Louis« gennemgaae et Repetitionskursus; der tilstaaes hver Officeer 12 Øvelsesskud med en 14^c/_m Kanon i den Tid, han er paa »Souverain.«

Den theoretiske Deel af Uddannelsen bliver der sørget godt for, ved at der holdes Forelæsninger af en Artilleriofficeer, som er ansat ved Skolen; den Lieutenant, der er Secretair hos Chefen, holder desuden Foredrag over alle Forandringer, der foretages ved Artillerimateriellet, og over de Forsøg, som anstilles; desuden have Officererne ombord Adgang til Bibliotheket, som indeholder Bøger og Tegninger vedrørende det franske Artilleri, og her findes ogsaa alle fremmede Tidsskrifter, der behandle Artillerividenskaben. I det Hele taget er man omhyggelig for Officerernes specielle Uddannelse, der er en nødvendig Betingelse for, at de med fornøden Sikkerhed og Fagkundskab kunne paatage sig det Ansvar, der paahviler den Officeer, som forestaar Artilleriet ombord.

Man er for Tiden ved at ombygge en ældre Pandserfregat »Couronne,« der om et Aar eller to skal afløse Linieskibet »Souverain«; »Couronne« er af Jern og vil altsaa kunne holde i en længere Aarrække. Pandseret bliver taget af, og for at vinde tilstrækkelig Plads — paa »Souverain« er der omtrent 1200 Mandes Besætning — bliver Skibet overbygget med et Manøvedæk; tillige udtages to Kjedler, hvorved Maximumsfarten vil blive reduceret til c. 9 Knob. Skibets Hoveddimensioner ere følgende: Længde 80.0 Mètres, Brede 16.7 M., Dyb-gaaende 8.7 M. og Displacement 6,500 Tons.

Skydeøvelserne ombord paa de franske Skibe udenfor Skolen skeer altid under Gang, og Afstanden holdes c.

500 Mètres; under Skydeøvelserne skulle Kanoncommandeurerne betjene hver sin Kanon, og til hver Kanoncommandeur er der hver tredie Maaned tilstaaet 3 Skud med fuld Ladning, hvoraf 1 Skud med Granat og 2 Skud med massivt Skarp. Til alle Artilleriunderofficerer og Kanonbesætninger er der hver 3die Maaned tilstaaet et Skud pr. Mand; denne sidste Skydning maa ikke foretages med Kanoner over $19 \frac{0}{m}$ Kaliber, og, findes der $14 \frac{0}{m}$ Kanoner ombord, skulle disse benyttes dertil.

Med Kanongeværet er der hver 3die Maaned tilstaaet 6 Skud pr. Mand for Artilleriunderofficerer og Kanonbesætninger, og i Evolutions-Escadren faae Kanoncommandeurerne 9 Skud istedenfor 6.

Naar Evolutions-Escadren foretager Skydeøvelser, lægges Ballonerne ud i to Linier med c. 1000 Mètres Afstand mellem Linierne og c. 2 Kabellængders Afstand mellem Skiverne; Escadren formerer da Kjølvandslinie, og, idet den passerer mellem begge Linierne, kan der samtidigt skydes til begge Sider. Denne Maade maa ansees for at være bedre end at holde gaaende udenom et Maal, saaledes som Skydningen foretages paa flere engelske Skibe.

Den franske Escadre afgav ifjor ved Sfax et glimrende Beviis for, hvad et godt Artilleri kan præstere med Hensyn til Skudsikkerhed, naar det bliver betjent af øvede Artillerister, og det heldige Udfald af Angrebet maa nærmest skyldes Artilleriet, der blev betjent med en saadan Sikkerhed, at Skydningen mod Kystbatteriet, der laa ved Landingsstedet, først ophørte, da Landgangscompagnierne sprang iland fra Fartøjerne

Havfiskeriernes Indflydelse paa vore Søfartsforhold.

(Af K. S.)

Det turde maaskee være Tidsskriftets Læsere bekendt, at Marinelieutenant Trolle, efterat have samlet praktisk Erfaring paa Havfiskeriernes Omraade med en Jagtgalease, udrustet af ham selv i dette Øiemed til Torskefiskeri under Island, i de senere Aar jævnlig har henledet Offentlighedens Opmærksomhed paa dette Fiskeries Rentabilitet og fremhævet den store Betydning af en almindeligere Deeltagelse i denne Trafik saavel for Danmarks som Islands økonomiske Udvikling. Exemplet har ogsaa allerede givet Impulsen til flere Foretagender af samme Art, saa at man tør sige, at Veien er brudt for de fra Danmarks Side hidtil saa forsømte Havfiskerier, og, da man tør forudsætte, at disses Fremgang vil medføre et Opsving i vore Søfartsforhold, have vi troet at burde gjøre Forholdene til Gjenstand for nogle Betragtninger i Tidsskriftet.

Som bekendt have Fiskerierne indtil den allerseneste Tid baade fra Danmark og dets Bilande været drevne paa en høist primitiv Maade med aabne Fartøier, som hverken tillade Fiskerne at søge de fordeeltigste Fiskepladser ude i Havet eller overhovedet at fiske under ugunstige Veirforhold, ligesom den daglige Ud- og Hjemfart medfører et tabgivende Tidsspilde. Det er imidlertid indlysende, at Danmark ikke kan lukke Øinene for andre Landes Fremskridt paa dette Omraade og danne en

Undtagelse fra hele den øvrige Verdens faste Udviklingslove — en saadan Isolation vilde vel tillige være temmelig dyrekjøbt — ogsaa her vil Fordelen ved Overgangen fra Baad til Skib som Fiskeredskab komme til at staae klart for Alle, og maaskee hurtigere end Mange synes at mene.

Medens Danmark indtil den allerseneste Tid ikke har været repræsenteret paa Havfiskeriernes Omraade, er det en bekjendt Sag, at alle andre Nordsøen omgivende Lande: Storbritannien, Frankrig, Holland, Belgien og Tydskland i Aarhundreder have fisket der og fundet Arbeidet lønnende, ja man indskrænker sig ikke blot til de nærmeste Have, men sender aarlig store Flaader af Fiskerfartøier til Bankerne ved New-Foundland og omkring Island.

Naar man nu erfarer, hvad der bringes ud af Fiskerierne i andre Lande, uden at de naturlige Betingelser, den geographiske Beliggenhed eller Befolkningens Anlæg kunne siges at begunstige denne Næringsveis Trivsel der fremfor hos os, maa det beklages, at vi hidtil i saa høj Grad have savnet Foretagsomhed her i Landet; at ikke Capitalerne ere gjorte productive ogsaa paa dette Omraade, og at ikke Intelligenten har faaet Leilighed til at øve sin Indflydelse paa Udviklingen. I nedenstaaende statistiske Opgivelser over Hollændernes Sildefiskeri i Nordsøen haves et slaaende Beviis for, hvad Indflydelse de i Bedriften anvendte Skibes Hensigtsmæssighed udøver paa Resultatet, idet Indførelsen af de nu anvendte Kuttere istedenfor Buisserne medførte en forøget Fangstmængde af c. 400 Tdr. Sild til Værdi af c. 12,000 Kroner; tidligere var nemlig Gjennemsnitfangsten c. 360 Tdr., nu 770 Tdr. Sild, og at denne Forskjel ikke beroer paa Variabiliteten af Sildemængden i Nordsøen, som tværtimod synes at være temmelig constant, er beviist ved, at de gamle og de moderne Fangstskibe have arbeidet samtidig og under samme Betingelser.

For at paavise vor store Underlegenhed paa Fiskeriernes Omraade skal jeg anføre følgende til Sammenligning: Storbritannien og Irland kunne tilsammen opvise en Fiskerflaade paa over 8,000 første Classes Smakker med en Gjennemsnitsdrægtighed af c. 70 Reg. Tons, 9,000 Dæksfartøier paa over 15 Reg. Tons og 18,000 Fartøier under denne Drægtighed — alle anvendte udelukkende til Fiskeri. Dette kan saaledes antages at beskæftige c. 150,000 Mand paa Søen og giver sikkert Virksomhed til det dobbelte Antal i Land. Man anslaaer lavt regnet Englands Udbytte af Fiskerierne til 1 Billion Pund Fisk, vurderet til en Priis af c. 200 Mill. Kroner betalt til Fiskerne. Grimsby, en Fiskerby med 50,000 Indvaanere, har med sine henved 600 Fiskersmakker, bemandede med 3,500 à 4,000 Mand et Udbytte af omtrent 17 Millioner Kroner aarlig. En Bruttofangst af 1000 £ ansees for daarlig, og dog vil en saadan Fangst kunne forrente sin Capital med c. 12 pCt.

De britiske Besiddelser i Nordamerika opgive for 1880 Fiskeriernes Udbytte til 14,500,000 Dollars, altsaa c. 54 Millioner Kroner.

De Forenede Stater i Amerika havde i 1876 et Fiskeriudbytte af Værdi 42½ Mill. Dollars eller omtrent 158 Millioner Kroner. Alene Gloucester, en lille By, hvis 17,000 Indv. næsten udelukkende leve af Fiskeri, har 500 Fiskerskonnerter af gjennemsnitlig 60 Reg. Tons Drægtighed med en Besætning af i Reglen 10 Mand pr. Fartøi. Denne Fiskerflaade havde i 1875 en Fangst, hvis Værdi beløb sig til omtrent 4 Mill. Dollars, altsaa nærlig 15 Mill. Kroner — et værdigt Sidestykke til Grimsbys! Disse Fiskerskonnerter koste med Udrustning en 8 à 10,000 Dollars, og Fiskeriet foregaaer hovedsagelig paa New-Foundlands- og Georges-Bankerne.

Frankrig havde i 1877: 21,800 Fiskerfartøier med en samlet Drægtighed af 160,000 Reg. Tons, som med

81,200 Mand Fiskere udbragte en Fangst, hvis Værdi androg c. 88 Millioner Francs betalt til Fiskerne. Af denne Flaade udsendtes til New-Foundland 170 Skibe med 30,000 Tons Drægtighed og med 7,500 Mands Besætning, til Island og Nordsøen henved 250 Skibe med 24,000 Tons Drægtighed og henved 4,000 Mands Besætning, og af disse sidste udrustes aarlig over 100 Fartøier fra den lille By Dunkerque, som endogsaa i 1878 havde et Udbytte af de islandske Fiskerier, der beløb sig til nærlig ligesaa meget som hele Islands Klipfiskeexport samme Aar. I Gjennemsnit opfisker hvert fransk Fartøi en aarlig Fangst under Island af Værdi c. 24,000 Kroner Brutto.

Hollands rige Havsildefiskerier, hvis store økonomiske Betydning for Landet illustreres i den Sætning: «Amsterdam er bygget paa Sildebeen», have som bekjendt grundlagt dette Lands Velmagt og har sikkert havt ikke saa liden Indflydelse paa Hollændernes bekjendte Overlegenhed i de store Søtræfninger i forrige Aarhundrede, da Landet kæmpede med Spanien, Frankrig og England. Men nogen kraftigere og mere haardfør Race end denne Fiskerbefolkning, som lever i stadig Kamp for det daglige Brød med Elementerne, kan vel heller næppe opvises!

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over det omtalte Fiskeries Udvikling siden Aaret 1865; det er lærerigt at lægge Mærke til, hvorledes Holland paa Grund af andre Landes Concurrence paa Havfiskeriernes Omraade, navnlig Skotlands, blev tvungen til at opgive de hidtil anvendte saa fortræffelige Buisser og bygge efter en mere moderne Type. Man havde vanskeligt ved at overbevise sig om Nødvendigheden af dette Systemskifte, da de gamle traditionelle Buisser havde tjent godt i saa mange hundrede Aar; men, som sagt, Nøden 3: Skotternes mere hurtigseilende Fartøier, der gav dem Fordelen af en hurtigere Transport af Fangsten, tvang

dem, og nu kunne Hollænderne ikke noksom lovprise deres Sildekuttere. Paa samme Maade ville vi ogsaa tvinges til en rationellere Driftsmaade paa Grund af Concurrencen, hvis ikke vore Fiskere skulle ligge under i Kampen; jo tidligere vi faae Øiet op for Nødvendigheden heraf, desto bedre for Landet.

Som det vil sees, beskæftigede de hollandske Sildefiskerier i 1881 ialt 138 Skibe paa c. 70 Tons og 15 Mands Besætning. Udbyttet var 107,292 Tdr. til Værdi 2,950,000 Kr., altsaa nærlig 3 Millioner. Da hertil kun er anvendt 2,070 Mand, bliver det opfiskede Brutto-udbytte pr. Mand = 1,425 Kr. Tabellen er optagen efter den norske Fiskerikyndige Hr. Cand. Fr. Wallems Afhandling om dette Emne i »Nordisk Tidsskrift for Fiskeri«.

Hollændernes Sildefiskeri paa Havet.

| Aar | Antal Skibe | | Tilsammen | Antal Reiser i Saisonen | Udbytte Tdr. Sild | Værdi |
|---------|-------------|-----|-----------|----------------------------|----------------------|---------------|
| Buisser | Skonnerter | | | | | |
| 1865 | 81 | 0 | 81 | 170 | 29,316 | 1,027,500 Kr. |
| 1866 | 81 | 1 | 82 | 136 | 23,240 | 876,000 » |
| 1867 | 85 | 4 | 89 | 151 | 27,664 | 907,650 » |
| 1868 | 80 | 11 | 91 | 171 | 38,514 | 1,169,550 » |
| 1869 | 79 | 28 | 107 | 199 | 29,904 | 965,700 » |
| 1870 | 69 | 51 | 120 | 309 | 70,882 | 1,746,600 » |
| 1871 | 58 | 64 | 122 | 365 | 77,896 | 2,144,400 » |
| 1872 | 44 | 64 | 108 | 304 | 60,438 | 1,669,170 » |
| 1873 | 34 | 68 | 102 | 345 | 77,406 | 2,298,000 » |
| 1874 | 31 | 83 | 114 | 383 | 66,122 | 1,935,000 » |
| 1875 | 25 | 90 | 115 | 346 | 59,486 | 1,742,000 » |
| 1876 | 17 | 92 | 109 | 333 | 56,098 | 2,239,950 » |
| 1877 | 19 | 94 | 103 | 388 | 71,582 | 2,505,900 » |
| 1878 | 18 | 109 | 127 | 396 | 70,350 | 2,132,210 » |
| 1879 | 14 | 114 | 128 | 419 | 78,106 | 2,782,130 » |
| 1880 | 12 | 121 | 133 | 533 | 134,275 | 2,819,840 » |
| 1881 | 11 | 127 | 138 | 511 | 107,292 | 2,950,000 » |

Forskjellen mellem Aaret 1869—70 er navnlig slaaende, idet en Forøgelse af Skibenes Antal ialt med c. 12 pCt. giver c. 50 pCt. større Antal Reiser og c. 130 pCt. Forøgelse i Fangstmængden, og dette Resultat kan naturligviis kun tilskrives den forbedrede Fartøisform.

En moderne hollandsk Sildeskonnert koster i fuldt udrustet Stand c. 33,000 Kr. En Fangst af 500 Tdr. Sild klarer Udgifterne; da altsaa Gjennemsnitsfangsten for 1881 var 777 Tdr. og i de sidste 8 Aar har været 720 Tdr. pr. Skib, vil det sees, at Nettooverskuddet bliver den ganske nette Sum 7 à 8,000 Kr. for en Driftscapital af omtr. 40,000 Kr., altsaa nær 20 pCt. Det regelmæssige Gjennemsnitsudbytte bør fremhæves, da dette viser, at Hollændernes Driftsmaade: »at drive efter Silden i det aabne Hav«, er langt at foretrække fremfor Normændenes mere tilfældige Maade at fange Sild paa, nemlig ved Notefiskeri, hvor man er afhængig af Sildens høist uregelmæssige Vandringer.

Efter nu at have gjort Rede for, hvilken Rolle Havfiskerierne spille i andre Staters Huusholdning, og hvor lønnende Arbeidet bliver under en rationel Driftsmaade med søgaaende Skibe, skal jeg omtale vore egne Fiskeriforhold.

Af de ca. 46,000 Mennesker, som her i Landet have Søn til Erhverv, kaldes vel omtrent 11,000 Fiskere; men af disse ere kun henved 4,000 egentlige Fiskere, d. v. s. saadanne, som udelukkende drive Fiskeri, medens Resten maa kaldes Leilighedsfiskere. Totaludbyttet af Fiskeriet anslaaes til c. 4½ Mill. Kroner aarlig, hvoraf 2 Mill. falder paa de egentlige Fiskere, eller kun 500 Kr. Brutto pr. Individ, medens Grimsbys 600 Fiskersmakker opfiske Brutto 17 Mill. Kr., Gloucesters 500 Fiskerskonnerter Brutto 15 Mill. Kroner, Frankrigs 230 Islandsfiskerskonnerter for 5½ Mill. Kroner, Hollands 138 Sildefiskerskonnerter for c. 3 Mill. Kroner Fisk; for de to første Landes Vedkommende er Udbyttet Re-

sultatet af et heelt Aars Fiskeri, for de to sidstes af omkring 6 Maaneders og med henholdsvis høist 4,000, 5,000, 4,000 og 2,070 Mands Besætninger. Dette store Misforhold mellem Fiskerbefolkningens Kaar i Danmark og i andre Lande, der have Adgang til Havfiskerierne, viser tydeligt nok, at her er forsømt uhyre meget, og Sandheden er da ogsaa, at det danske Flag indtil den allerseneste Tid ikke har været repræsenteret blandt de store Fiskerflaader paa de egentlige Havbanker. Og hvorfor ikke? Exemplerne fra vore Naboer synes da lokkende nok til at forsøge en Kappelstrid baade fra Regjeringens og Fiskerbefolkningens Side! Det lille Grimsby har med sine 50,000 Indvaanere ligesaa mange Fiskere som hele Danmark, men de opseile omtrent et 8 Gange større Bruttoudbytte i Værdi og et 3 Gange større Udbytte i Qvantitet. Den sidste Forskjel maa tilskrives Englændernes bedre Driftsmaade med søgaaende Skibe og bedre Redskaber, den første Forskjel derimod den jyske Vestkysts Mangel paa Havne og Communicationsmidler, hvorved Fiskeren kommer til at staae alene i Nyttiggjørelsen af sin suurt erhvervede Fangst. Vel er saa Driftsmaaden, Skibe og Redskaber m. m. adskilligt kostbarere i England; men af et Bruttoudbytte for en Smakke af 1,000 £, som regnes for meget ugunstigt, kan dog Rhederen betale Føreren 100 £, Styrmanden 85 £, de tre Matroser 128 £ foruden fuld Forpleining, afholde Udgifter til Skibets Vedligeholdelse, Assurance, Iis, Redskaber m. m. og endda faae tilovers et Nettooverskud af 157 £, hvilket udgjør c. 12 pCt. af Driftscapitalen; men i Reglen gjøres der Regning paa en 25 à 30 Procent.

Hver Mand, der deeltager i Fiskeriet, har altsaa i nævnte uheldige Tilfælde havt en Netto-Indtægt af gjennemsnitlig c. 1,100 Kroner og fuld Forpleining, medens en dansk Fisker gjennem-

snitlig har 500 Kroner Brutto-Udbytte af Fiskeriet, d. v. s. uden Kost og paa egen Risico!

Det vilde dog være letsindigt at bebreide vore Fiskere denne vor store Underlegenhed paa Fiskeriernes Omraade; de mangle hverken Dygtighed, Mod eller god Villie — de savne kun en ledende Haand, der varetager deres Interesser og sætter dem istand til at udnytte Havets Rigdomme paa en for dem selv og Landet fyldestgjørende Maade. Indtil denne viser sig, kunne deres Foretagsomhed kun finde sit Udtryk i — Udvandring til andre Lande, hvor der bydes dem bedre Vilkaar, og dette finder da ogsaa Sted, navnlig til England, hvor den danske Sømand er baade vel anset og eftersøgt paa Fiskersmakkerne. I England betaales gennemsnitlig 18 Øre pr. Pd. for Fisken af »the salesmen» i den Havn, hvor Fisken indbringes, medens en Gennemsnitspris af 6 à 8 Øre til Fiskerne vel maa kaldes den almindelige paa Jyllands Vestkyst; men ikke desto mindre maae Consumenterne betale nærlig den samme Priis for Fisken i de forskjellige Lande. Dette er naturligviis en Følge af de daarlige Afsætnings- og Samfærdselsforhold paa Vestkysten. Opkøberen og Mellemandleren i England betaler mere, fordi han kan handle med saa store Partier, og fordi Forsendelsen er ordnet saa hensigtsmæssigt, at den ikke sluger mange Omkostninger, og endelig er han tvungen dertil, fordi Fisken kommer til et Marked, hvor den ene Kjøber byder den anden over, medens her som oftest Opkøberne ere alene om Buddet og — Fiskeren er selv Sælger. Alt dette bevirker, at han kun faaer omtrent en Fjerdedeel af sine Producters Salgspriser.

Hvorfor, maa man da spørge, ere vore Fiskerierinteresser saa forsømte og tilsidesatte, hvorfor gives der ikke denne ugunstigt stillede Samfundselasse ligesaa let Adgang til Erhverv som f. Ex. vore Landmænd? Fordi Ledelsen af vore Søfarts-, Handels- og Fiskerierinteresser

ere i urette Hænder! Med al Anerkjendelse af Indenrigsministeriets gode Villie til at ordne disse Forhold tilfredsstillende, maa man dog indrømme, at det ikke kan forudsættes at besidde en saadan Indsigt i disse for Landets Udvikling saa vigtige Spørgsmaal, at der overhovedet kan være Tale om Interesse for, langt mindre Tilbøielighed til at kæmpe for deres Virkeliggjørelse. Enten burde Ledelsen af disse Forhold overgaae til Marineministeriet, eller, hvad der maaskee var naturligere, der burde dannes et Handelsministerium. Den ringe Indsigt i Handels- og Fiskeriinteresser, som gjorde sig gjældende ved Udløbet af den dansk-spanske Handelstractat, hvorved ikke ubetydelige Tab paaførtes vor Handelsstand, vidner tilstrækkeligt om Berettigelsen af et saadant Krav.

Vi mangle ikke ledende Mænd, der paa Jyllands Vestkyst kunne skabe et andet Grimsby, vi mangle ikke Midler til Anlæg af Havne og Jernbaner; men vi mangle Midlerne til at vække Interessen for vore Søfarts-, Handels- og Fiskeriinteresser og til at gjøre disses berettigede Krav gjældende, saalænge det Ministerium, der skal tage Initiativet, ikke raader over større Sagkundskab.

For Udviklingen af et dansk Nordsøsfiskeri af Betydning stiller sig som første Betingelse: Havneanlæg paa Vestkysten. Tilveiebringes disse, kommer der ogsaa en rationellere Driftsmaade med Søkibe, Concentrering af Fiskemarkedet, bedre Communicationsmidler og selvfølgelig høiere Fiskepriser.

Forholdene fjerne imidlertid indtil videre Tanken om en Udvikling af dette Fiskeri, og vi maae da undersøge, om der ikke findes et andet lønnende Arbeidsfelt for vore Fiskere og Søfolk; thi disse sidste forøge efterhaanden de førstes Tal paa Grund af den stigende Concurrence i Fragtfarten mellem Damp- og Seilskibe. De fiskerige Banker omkring Island besøges aarlig af henved 400 fremmede Torskefiskere, Skibe af gjennem-

snitlig 60—100 Reg. Tons Drægtighed med en Besætning af 12 til 20 Mand. Bankernes Udstrækning kan ikke angives med Bestemthed, da man savner instructive Søkaart over disse Farvande, men de kunne sikkert antages at indeholde et Fladerum af over 1,000 geographiske Qvadratmile; der er altsaa Driverum nok, og Betingelserne for Bankernes Productivitet ere saa gunstige som vel muligt paa Grund af det rige Dyreliv, som Polarisen stadig recruterer. Medens Nordsøesfiskeriet kræver en særegen Fartøistype, den kutterbyggede Smakke, vil man under Island kunne finde fortrinlig Anvendelse for den danske Seilskibstype — Skonnerten, Galeasen og Jagten — til Torske- og Havkalsfiskerier; dette Arbeidsfelt vil altsaa i endnu en Skibsalder blive det naturligste for os og vil aldrig tabe sin Betydning, selv naar Havfiskeriet i Nordsøen udvikler sig; thi som bekjendt er dette mindst fordeelagtigt, naar Islandsfiskerierne give det bedste Udbytte, hvorfor ogsaa c.100 engelske Smakker aarlig deeltage deri.

Lieutenant Trolle har desuden her viist os Veien og i to paa hinanden følgende Aar godtgjort, at Torskefiskeriet er rentabelt, selv med Fartøier, hvis Construction ikke er den tjenligste; vi have saaledes den Fordeel at kunne undgaae Experimenter, og selv i et saa uheldigt Fiskeveir, som i Aar har været fremtrædende under Island, tør man gjøre Regning paa at faae sin Capital forrentet, aldeles bortseet fra mulige Befragtninger frem og tilbage. Adskillige have ogsaa allerede fulgt Exemplet.

Et Interessentskab, der blandt sine Medlemmer regner Kjøbenhavns første Handelshuse, og hvis corresponderende Rheder er F. Th. Adolphs Enke, har i afvigte Aar ladet bygge tre Fiskersmakker efter engelsk Model af 75 à 82 Reg. Tons Drægtighed, og disse Fartøier skulle fiske hele Aaret om, nemlig under Island fra April til September incl., Resten af Aaret i Nord-

søen. Dette Foretagendes Udvikling turde faae stor Betydning for Landet — kun Skade, at Nordsøesfiskeriet maa drives med Grimsby som Station, hvorved naturligviis al den Virksomhed, som Bedriften føder, gaaer tabt for Landet. Et Par andre Firmaer heri Byen saavel som flere større Provindsrhederier have ogsaa enten allerede ifjor begyndt eller agte i Aar at slaae ind paa Torskefiskerierne ved Island; paa Færøerne er der endvidere dannet et Selskab med Havfiskeri ved Dæksskibe som Formaal, nogle Fiskere i Skagen agte sig derop med en Slup o. s. v., saa at man tør gjøre Regning paa, at der det kommende Foraar vil samles henved 50 danske Fiskerskibe ved Islands Kyster.

En bedre Anvendelse af en stor Deel af vor Seilskibsflaade er vel heller næppe tænkelig under den stedse stigende Fragtconcurrance mellem Damp- og Seilskibe, som naturligviis maa ende med disses Ruin. Danmarks Handelsflaade tæller for Tiden omtr. 3,000 Skibe; af disse ere henved Halvdelen af den Drægtighed, som passer for Fiskeritrafiken paa Island, og, medens de vel høit regnet nu kunne dække deres Udgifter i Fragtfarten ved at seile hele Aaret om, vilde de under Island som Fiskerskibe give lønnende Virksomhed til den tredobbelte Besætning, give deres Rhedere et anstændigt Udbytte, og — hvad der maaskee burde nævnes først — deres Arbeide bliver productivt, Landets Productions-evne forøges. Alt taler saaledes til Fordeel for denne Trafik og for en fremtidig Udvikling af vor Skibsflaade med dette særlige Hensyn for Øie. Vor Marine vil derigjennem aldrig komme til at savne dygtige, hærdede og uforsagte Matroser, hvortil Fiskerilivet paa Havet udvikler Sømanden, og dette Hensyn burde vel ikke være det mindst vigtige for Staten, naar det gjælder om at opmuntre til denne Bedrift — vor Sømandsstand er ikke den samme nu som i gamle Dage — Dampskibstrafiken skaber ikke Søfolk! At Frankrig har aabent Blik for

Vigtigheden af dette Forhold, viser noksom den Omstændighed, at Staten betaler 50 Francs til enhver Sømand, som deeltager en vis Tid af Aaret i de saakaldte store Fiskerier 3: omkring Island og paa Newfoundland-bankerne. Paa denne Maade udbetaltes i 1877 5 à 600,000 Francs i Præmier alene for at faae dygtige Matroser til Flaaden; men en bedre Forskole for et Søværn kan vel heller ikke tænkes.

Har Danmark nu alle Betingelserne for en almindelig Deeltagelse i Islandsfiskerierne med Udsigt til et fuldt paaregneligt Udbytte? Vi have Skibe, Fiskere, fremfor andre Nationer Fordelen af at kunne faae tørret Fisken i Land, Kysten er af Naturen udstyret med fortrinlige Fjorde langs hele Vestlandet, paa hvis Banker Fiskeriet hovedsagelig drives af Dæksskibene, Fiskemaaden med Snøre, Lod og Krog er saa simpel, at den ikke kræver nogen særlig Fordannelse m. m., dog — een Hindring vil foreløbig stille sig i Veien for en betydeligere Andeel i Trafiken fra dansk Side, nemlig Mangel paa et tilstrækkeligt Antal Førere og Styrmande, som gennem Erfaring have erhvervet sig Kjendskab til Bankernes Beliggenhed, Fiskens Gang, dens Beredning til Handelsvare m. m., og dernæst Manglen af et Fiskerikaart med veiledende Oplysninger om de ovenberørte Forhold, der kunde erstatte Savnet af kjendte Mænd. Dette sidste er altsaa en uundværlig Betingelse for, at en almindelig Skibsfører, der ikke gennem egen Erfaring er bekendt med Fiskerierne ved Island, tør vove sig ind paa denne Trafik, og uden denne Veiledning bliver ogsaa Foretagendet altfor mange Tilfældigheder underkastet. Den føromtalte Marineofficer, som vedblivende viser Interesse for Fiskerisagens Fremme og atter iaar har faaet Orlov for at høste yderligere Erfaringer paa Fiskebankerne omkring Island, har ogsaa henledet Regjeringens Opmærksomhed paa denne Hindring for Udviklingen og Ønskeligheden af at faae den afhjulpen, idet han endog

har udarbejdet et Forslag om Udsendelsen af en Undersøgelsesexpedition i det nævnte Øiemed, hvortil han har sikkret sig en bekendt dygtig Zoologs Medvirken, dersom hans Plan kan blive realiseret.

Da Udfaldet af denne Sag vil faae adskillig Indflydelse paa hele den omtalte Udvikling, navnlig fordi man turde nære grundede Forventninger om et virkeligt almeennyttigt Udbytte af Expeditionen, naar en praktisk Fisker blev deelagtig i dens Arbejder, vilde det maaskee interessere Tidsskriftets Læsere at blive gjort bekendt med Forslaget og dets Motiver.

Efterat have paa viist den allerede i afvigte Aar stedfundne Tilslutning her i Landet til Islandsfiskeriet, hvilken bl. A. har givet sig Udtryk i Dannelsen af forskellige Interessentskaber, hvoraf nogle alt ere omtalte i denne Afhandling, anslaaer Lieutenant Trolle Danmarks nuværende Interesser i Islandsfiskerierne til c. 2 Mill. Kroner og fortsætter derpaa saaledes i sin Henstilling til Indenrigsministeriet:

»Alt dette viser noksom, at Havfiskerierne fra Danmark ere ifærd med at bryde sig en Vei, baade omkring Island og i Nordsøen. Men netop i sin Opvæxt behøver Sagen Opmuntring og Støtte, og dette skeer bedst ved, at Staten fremmer saadanne Arbejder, der have Indflydelse paa Bedriftens heldige Udvikling; Fiskeriet bør kunne drives planmæssigt og lige saa lidt som f. Ex. Agerbruget bygges paa Tilfældigheder; men dette kan først skee, naar man har faaet nøiagtigere Kjendskab til vore vigtigste Havfiskes Levemaade, Træk, Gydepladser, samt hvilken Havbund de fortrinsviis søge, hvorledes de klimatologiske Forhold i Havet influere paa Fiskens Vandring, om Fiskefaunaen og Variationerne i denne paa de forskjellige Fiskegrunde, samt endelig disses Udstrækning og vxlende Dybder.

Medens et nøiagtigt Fiskerkaart, hvorpaa Bankerne vare aflagte, Dybdeangivelserne, ledsagede af veiledende

Bemærkninger om Bundart, Dyreliv og Strømforhold, om hvilke Arter der fortrinsviis træffes paa de bestemte Bundarter og Dybder, de meteorologiske Forholds medvirkende Indflydelse o. s. v., medens All dette vilde indeholde værdifulde Oplysninger og Vink for den praktiske Fisker i Udøvelsen af hans Bedrift, er det nu ofte beroende paa Tilfældet, hvad hans Udbytte kan blive; Fiskeriet kan ikke drives med Plan, fordi man er ukjendt med Betingelserne for Fiskens Vandringer og fremfor Alt, fordi Islandskaartet ikke yder fornøden Veiledning. Mange finde derfor ogsaa Lærepengene dyre og opgive Forsøget, naar dette ikke strax har været ledsaget af Held — dette hemmer Bevægelsen, som i en Fremtid turde blive af stor Betydning for Danmark, og under alle Omstændigheder lider Bedriften meget under Manglerne, som kunne afhjælpes. Erfaringen lærer, at Rullesteen og Singel eller grov Skjælsand er god Fiskebund, d. v. s. her træffes de i økonomisk Henseende vigtigste Havfisk: Torsk, Lange, Helleflynder m. fl., medens derimod Leer er daarlig Fiskebund, d. v. s. dels mere uproductiv, dels befolket med mindre værdifulde Arter, saasom Kuller, Rokker m. fl.; Klippebund giver fortrinsviis Steenbidere, som er næsten værdiløse o. s. v. Ligeledes har man bemærket, at Fisken holder til i størst Mængde og er af fortrinligere Qvalitet ved Bankernes Affald mod Render eller Havdybet, saa det vil heraf fremgaae, hvor vigtigt det er at faae nøie undersøgt og aflagt Bankerne samt anstillet Iagttagelser over de omtalte Forhold. Nu beroer det som sagt for dem, der ikke gennem mange Aars dyrekjøbte Erfaringer have erhvervet sig lidt nøiere Kjendskab til Bankerne, paa Tilfældet, mere end paa Dygtighed, hvad Udbyttet bliver; thi det nuværende Islandskaart giver aldeles ingen Oplysning om Fiskebankerne.

Og det er ikke blot Capitalisten, som er undergiven Følgerne af disse Mangler; den ubemidlede Fisker, der

Jønnes paa Andeel af det opfiskede Quantum, maa dele Driftsherrens Tab og Gevinst og mister sit Erhverv, naar denne afbryder Virksomheden.

De sidste Aars Sildefiskerier ved Island have godtgjort, at der kan uddrages Capitaler af Havet, men tillige, at dette Fiskeri er høist risikabelt for Enkeltmand. Saa længe der ikke er gjort lagttagelser over Sildens nu saa gaadefulde Optræden, er det umuligt at drive Fiskeriet rationelt; man kan ikke forudsige, hvor dette vil slaae til, fordi man er ukjendt med Betingelserne for denne pelagiske Fisks Vandringer og dens egentlige Opholdssteder. Strøm-, Vind- og Temperaturforhold spille vistnok her en væsentlig Rolle, da Aaten, som er Sildens kjæreste Føde, driver omkring paa eller nær Havoverfladen; men, hvorledes alle disse Momenter indbyrdes afhænge af hverandre, vil først fremgaae efter mange Aars lagttagelser, anstillede i stort Antal og paa mange Pladser, førend praktiske Resultater kunne udvindes. Men det synes dog at maatte være magtpaaliggende for Landet, at man kommer til Kundskab om de Naturlove, der dictere Fiskenes Bevægelser, saa at denne Erhvervs-green maa kunne udvikles til Held for Landet og give den ubemidlede danske Fisker- og Sømandsstand et rigeligere Udkomme! Thi, naar Bedriften først paa nævnte Maade ved Statens Hjælp er betrygget, eller dog gjort mindre afhængig af Tilfældigheder, vil den sikkert give Anledning til mangedobbelt større Virksomhed.

Jeg tillader mig derfor at henstille til Ministeriets Overveielse, hvorvidt det maatte ansees hensigtsmæssigt og overeensstemmende med Landets Interesser, at en Oplodnings- i Forbindelse med en praktisk videnskabelig Undersøgelsesexpedition blev udsendt fra Danmark til de islandske Farvande i 1884 og følgende Aar, indtil Arbeidet er afsluttet, og at i saa Fald de fornødne Midler til Sagens Gjennemførelse søges tilveiebragte.

Saafrømt Marineministeriet, baade af Hensyn til Skibsfartens, Fiskeriets, Meteorologiens og Naturvidenskabens Tarv, hvilke Parter formeentlig alle vilde være høist interesserede i de nævnte Undersøgelser og Oplodninger, maatte vise Sagen velvillig Opmærksomhed og Støtte, turde det maaskee haabes, at en Orlogsdamper blev stillet til Raadighed for et saa almeennyttigt Formaal uden forøgede Udgifter for Statskassen. En systematisk Oplodning af Bankerne, hvortil der føles saa stor Trang, vilde da kunne foretages, og hermed forenes den praktisk-videnskabelige Undersøgelse af Fiskerierne ved Bundskrabning, Trawling, Strøm- og Temperaturmaalinger m. m., ligesom i saa Fald de Midler, der behøvedes til Undersøgelsen, vilde blive væsentlig reducerede.

Den praktisk-videnskabelige Undersøgelsesexpedition, hvis Arbejder antages tilendebragte efter 8 à 10 Aar, naar Expeditionen udsendes med dette særlige Formaal, og dens Materialier bearbejdes hvert Aar efter Hjemkomsten, maatte bestaae af:

En fiskerikyndig Nautiker til de physiske Undersøgelser og

En Zoolog (særlig Ichthyolog) til de strengt videnskabelige Forskninger.

Praxis og Videnskab maae her gaae Haand i Haand, for at Udbyttet kan blive af størst mulig praktisk Betydning for Fiskerierne. Angaaende de nødvendige Apparater til Undersøgelserne har jeg sat mig i Forbindelse med Hr. Professor Dr. G. O. Sars i Christiania, som siden 1864 aarlig har været knyttet til de praktisk-videnskabelige Undersøgelser vedrørende de norske Havfiskerier, der foretages dersteds ved Indredepartementets Foranstaltning. Nævnte Videnskabsmand har opgivet mig at have benyttet følgende Apparater til Undersøgelserne:

- 1) Almindelige Thermometre til Bestemmelse af Luftens og Havoverfladens Temperatur.
- 2) Dybvandsthermometer (Negretti & Zambas) til at constatere de forskjellige Temperaturer i forskjellige Dybder.
- 3) Almindeligt Skibslod med Line til Dybdebestemmelser.
- 4) Bundskraber til Undersøgelse af Havbundens physiske Beskaffenhed, Dyre- og Planteliv.
- 5) Overfladenet til Undersøgelse af den pelagiske Fauna (Overfladedyr, navnlig Copepoder, Sildens væsentligste Føde).
- 6) Haandhaaver til Optagelse af Dyr og Fiskeyngel fra Baad.
- 7) Mikroskop til nøiere Bestemmelse af Havbundens og Overfladens Dyre- og Planteliv, samt til Undersøgelse af Rognen og Yngelens Udvikling.
- 8) Apparat til Undersøgelse af Strømforholdene.
- 9) Almindelige Fiskeredskaber, saasom Trawl, Snører, Liner, Garn m. m. til at constatere Fiskestimernes Forekomst i horizontal og vertical Retning.
- 10) Naturalieglass i alle Størrelser indtil 1 Fods Diameter og Spiritus til Opbevaring og Conservering af de forskjellige Former.
- 11) Endel Sigter, Svaberter m. m.

Hertil maae nødvendigvis føies nautiske Instrumenter til nøiagtig Bestemmelse af Undersøgelstationsstationerne paa Bankerne.

Endvidere vilde det være hensigtsmæssigt, om der blandt saadanne Førere af Fiskerskibe, som maatte ansees kvalificerede dertil, blev uddeelt Journaler til Optegnelser vedrørende de Forhold ved Fiskeriets Drift, som have Interesse ved Bedømmelsen af de Iagttagelser og Slutninger, der udføres af Undersøgelsscommissioenen; thi det er indlysende, at der findes Forhold, som behøve at constateres ved mange Facta, inden de tør

antages som almeengyldige Læreregler. Ved at udsætte passende Præmier, saasom nautiske Instrumenter og Kaart, for de Journaler, hvis Indhold havde størst Værdi for Undersøgelserne, vilde der formeentlig vækkes tilbørlig Interesse hos Førerne.

Til Honorarer for Commissionens Medlemmer, Redskabers og Apparaters Anskaffelse og Vedligeholdelse, til Trykning af Journaler og Anskaffelse af Præmier vilde behøves 6,000 à 8,000 Kr. aarlig.

Allerede nu kan man taxere Danmarks Interesser i Havfiskerierne ved Island til henved 2 Millioner Kroner (hvilket er den Driftscapital, som i Forhold til de anvendte Skibes Antal maa antages nedlagt deri), og henimod 1,000 Mand have iaar været beskjæftigede i denne Fart fra Færøerne og Danmark. Tager man nu i Betragtning, at Landet eier en Seilskibsflaade af henved 3,000 Skibe med en Gjennemsnitsdrægtighed af c. 70 Reg. Tons, hvilken netop er den mest hensigtsmæssige Størrelse til Islandsfiskeriet, kan det kun være i Landets Interesse, at saa mange som vel muligt af disse blive engagerede i en Bedrift, der beviisligt kan drives med Fordeel, naar det fornødne Kjendskab til Forholdene er erhvervet, medens Erfaringen i de senere Aar lader befrygte, at Seilskibene snart ville ligge under i Fragtfarten ved Concurrencen med Dampskibene. Og kun gjennem Islandsfiskeriet brydes Veien til Nordsøesfiskeriet med Dæksskibe; thi hiint vil bidrage til dettes Fremme ved sin større Stabilitet, saaledes at efterhaanden Erfaringerne indvindes uden altfor dyre Lørepænge. Driftsherren raisonnerer nemlig saaledes: Ved at anskaffe Smakker til Islandsfiskeriet og lægge Hovedvægten paa dette, som har viist sig rentabelt, vil man kunne udanne sit Mandskab i Nordsøen om Vinteren uden at lide noget Tab, da førstnævnte Fiskeri har renteret Capitalen, som staaer i Skibene.

At Fiskeriet i Nordsøen vil blive det naturligste og mest lønnende i en Fremtid, naar Mandskabet er blevet kjendt med den nye Fiskemaade, er utvivlsomt, og jeg har tidligere paaviist, hvor fordeelagtigt dette vilde være for Landet og for vore Fiskere; men Islandsfiskeriet vil desuagtet aldrig tabe sin store Betydning for os, thi netop naar Nordsøesfiskeriet er tarveligst, er Islandsfiskeriet i sin Glandsperiode — derfor trække ogsaa saa mange engelske Smakker til de nordlige Farvande i Sommerhalvaaret.

Kun forsaa vidt, at Udbyttet af de Arbeider til Fiskeriernes Udvikling under Island, der bleve iværksatte herfra, paa Grund af deres Offentlighed vilde være tilgængelige for Alle, kunde det siges, at man derved vilde tjene Islands Interesser; men dette blev jo da i endnu høiere Grad Tilfældet for Frankrigs, Englands og Norges Vedkommende, hvilke Lande langt mere end Islænderne udnytte Fiskerierne omkring denne Ø.

Men, naar det maa indrømmes, at saadanne Undersøgelser som de her nævnte ere til Gavn for Danmark, synes ikke den Omstændighed, at de ogsaa kunne gavne Andre, at indeholde tilstrækkelig Anledning til ikke at fremme dem.

Danmark er jo desuden indirecte interesseret i Islands økonomiske Udvikling og har, som berørt, allerede nu saa mange Interesser i Fiskerierne deroppe, at der synes at være al Anledning for Staten til at udvikle og fremme disse.

Til præliminaire Undersøgelser vedrørende de omskrevne Forhold i indeværende Aar tillader jeg mig endvidere at ansøge Ministeriet om, at der tilstaaes mig et Bidrag af 2,000 Kroner af den almindelige Fiskericonto. Min Galease »Alma« afgaaer, saavidt Forholdene tillade det, medio Marts 1883 til de islandske Farvande for at drive Bankfiskeri hele Sommeren, og det var da min Agt herfra at anstille Undersøgelser i den omhand-

lede Retning. Foruden den Interesse disse i og for sig vilde have som Bidrag til et grundigere Kjendskab til Bankerne og deres Beskaffenhed, vilde de forhaabentlig give Ministeriet en nøiere Forestilling om, hvilket Udbytte der turde ventes af Expeditionens Arbejder, og, da der endvidere maatte erhverves nøiere Kjendskab til de nordlige Haves Dyrefauner, inden den egentlige Expedition udsendtes, indsees det, at disse Forarbejder ville være til væsentlig Nytte som Grundlag for de senere Undersøgelser.

Saa ofte Veirforholdene tillode det, vilde jeg da fra Galeasen foretage Skrabninger i Forbindelse med Dybde-, Temperatur- og Strømmaalinger, samt opbevare og conservere de forskjellige Dyreformer til Zoologens nøiere Forskninger. Ved i Forbindelse hermed at foretage daglige Optegnelser over Fangstens Art og Størrelse, de lagttagelser, som gjøres med Hensyn til Fiskeestimernes Bevægelser, Arternes Variationer, Fiskemavernes Indhold m. m., vilde herved antagelig erhverves et Materiale af adskillig Interesse, samt et grundigt Kjendskab til Fiskefaunaen, hvortil der særlig gives Leilighed paa et Fiskerskib.« —

Som man kunde vente, har Marineministeriet med sædvanlig Forekommenhed og praktisk Blik for Sagens Betydning givet denne en varm anbefaling og udtalt, at der sandsynligviis i 1884 vil blive taget fat paa Opmaalingen omkring Island, som iøvrigt længe har staaet paa Dagsordenen.

Tilbage bliver altsaa kun Midlerne til Iværksættelsen af den særlig Fiskerierne vedrørende praktisk-videnskabelige Undersøgelse. Bortset fra den i Forhold til Sagens Vigtighed ringe Sum, der udkræves hertil, vilde det vel næppe være forsvarligt at undlade at benytte dette sjeldne Tilfælde for vore Videnskabsmænd til at erhverve Kundskaber paa et Felt, der er saa lidet undersøgt.

Da det endvidere synes ubestrideligt, at et grundigt Kjendskab saavel til Bundens og Havets physiske og faunistiske Beskaffenhed som til dets Beboeres heraf betingede Forekomst og Vandringer vil give os en virkelig praktisk Veiledning i Fiskeribedriften, og da de herved indhøstede videnskabelige Erfaringer endvidere vilde være ligesaa ærefulde som lærerige for Landet, kan der vel ikke være Tvivl om, at de omtalte Penge maatte kaldes vel anvendte, og at de bør skaffes tilveie.

Skulde Indenrigsministeriet imidlertid ikke optage Forslaget paa sit Budget — vi indrømme Vanskeligheden for aldeles Usagkyndige i at bedømme dets Vigtighed — maatte der vel kunne ydes Foretagendet Støtte paa anden Maade. Det Kgl. Landhuusholdningsselskab, Carlsberg-Fonden, Raben-Levetzauseke og Reiersenske Fond, Classenske Fideicommis og andre Institutioner, der have til Formaal at understøtte videnskabelige Arbejder og sociale Formaal til Gavn for det Almindelige, vilde her have Anledning til yderligere at gjøre sig fortjente af Samfundet.

I andre Lande har man allerede for en Snees Aar tilbage begyndt at foretage videnskabelige Undersøgelser paa Fiskeriernes Omraade, og i sin Rapport fra Udstillingen i Berlin gjøres disses praktiske Værd til Gjenstand for nogle Betragtninger af Norges Commissair ved Udstillingen, Hr. Cand. Fr. Wallem, idet han udtaler sig saaledes:

»Ved denne Anledning kan man forøvrigt sige, at der med Hensyn til instructive Kaart vedrørende den praktiske Fiskeribedrift staaer meget tilbage at udrette, Opmærksomheden herpaa er endnu ikke vakt i forønsket Grad. Og dog maa det indrømmes, at Videnskaben ad den Vei, ved Undersøgelser af Havenes klimatologiske Forhold, kunde yde Fiskerierne en meget væsentlig og i visse Tilfælde høist nødvendig Tjeneste. Her sigtes da nærmest til Undersøgelse af Havets skiftende Tem-

peratur og Saltholdighed, Bundens Beskaffenhed, dets Flora og Fauna, Strømforhold m. v. Nogen heelt gennemgaaende videnskabelig Fremstilling af klimatologiske og andre Forhold til Belysning af de forskjellige Fangstfiskes periodiske Forekomst og Vandringer gives der, saavidt vides, endnu ikke. De betydeligste Bidrag i denne Retning er Kieler-Commissionens store Værk over Undersøgelser i de tyske Have.

Det er næppe tvivlsomt, at der paa dette Felt kan udrettes overmaade meget, og at Videnskaben i Fremtiden vil komme til at sysle med disse Ting i en fremtrædende Grad. Imidlertid vilde det være letsindigt at bebreide den videnskabelige Verden, at den hidtil har udrettet saa lidet i disse Henseender; thi først i den senere Tid ere jo de til slige Undersøgelser nødvendige videnskabelig hensigtsmæssige Apparater opfundne. Hvad der i Fiskeriernes Interesse er nyttigt og vigtigt at notere, er altsaa dette, at Videnskaben ikke tidlig nok og ikke hurtigt nok kan give sig ifærd med de ovenfor antydede Opgaver, hvis heldige Løsning ikke alene vil kunne forklare mange Gaader ved de store og smaa Saltvandsfiskerier, men tillige give os Midler til at controlere, beskytte og bevare Fiskerierne i Nutid og Fremtid.

Saa vel i England som i «United States» er man begyndt at benytte selve Fiskerne til Bihjælpere ved saadanne Undersøgelser af Havets Dyb; det vilde være ønskeligt, om andre fiskeridrivende Lande fulgte Exemplet. Fiskericommissairen i Washington har allerede modtaget flere hundrede Bidrag tildeels af stor Interesse for Videnskaben. Men samtidig hermed udvides ogsaa de reent videnskabelige Undersøgelser til Havfiskerierne, og iaar er der af Congressen bevilget en 400,000 Kroner til et nyt stort Dampskib, udelukkende bestemt for Havfiskeriernes Undersøgelser, og i Forveien haves

et Par Dampskibe for Udklækningsarbejder og Experimenter.

Om føie Tid vil det maaskee staae klart for Alle, at mere systematisk og videnskabelig anlagte Undersøgelser maatte iværksættes. Det enkelte Fiskeri er ikke noget af andre uafhængigt Foretagende; de store Stimer, hvoraf Fangsten tages, ere kun et bestemt vigtigt Led af den store Kjæde, hvoraf det hele Dyreliv i Havet bestaaer. Den hele Fiskeverden, hvorfra de større Fiskerier øse deres Fangstudbytte, beroer i Grunden paa Tilstedeværelsen af den enorme Masse Smaadyr og Infusorier, som fra Iisregionerne bevæge sig nedad mod de mindre kolde Havstrøg. Verdens største og værdifuldste Fiskerier findes derfor ogsaa i Overeensstemmelse med denne Naturens Huusholdning netop der, hvor de kolde Polarstrømme (som bringe Føden) og de mere tempererede Havstrømme (som huse de hungrige Fiske) støde op til hverandre.

De tilstødende Farvande og Kyststrækninger blive saaledes for de praktisk-videnskabelige Fiskeri-Undersøgelser de allervigtigste Felte, ikke alene med Hensyn til de store Stimer af Fangstfiske, men ogsaa med Hensyn til de mange andre Led i den store Kjæde, Betingelserne for disses Udvikling og den hele Huusholdnings økonomiske Tilstand i Havet. —

Af det Foregaaende vil det noksom fremgaae, at Sagen har Krav paa almindelig Opmærksomhed; baade Bedriften og Videnskaben ville høste Fordele af dens Udførelse, og hertil kommer, at Farvandene omkring Island ville frembyde et særlig interessant Felt for Undersøgelserne.

Naar man tager de Summer i Betragtning, som andre Stater anvende i dette Øiemed, er det Hele jo en Bagatel, og bortseet herfra er det vel en Regerings Pligt at ophjælpe den ene Næringsvei saavel som den anden.

Den Indvending, vi have hørt fremsætte: »at Capitalfiskeri ikke behøver Statens Bistand, men selv bør bryde sig Veien«, røber baade Mangel paa Menneskekjendskab og Sagkundskab. Manglen af Capitalens Anvendelse i Fiskeriernes Tjeneste er netop den væsentligste Aarsag til dettes store Underlegenhed; men det vilde være urimeligt at antage, at vore Capitalister heelt uegennyttigt skulde indlade sig paa Experimenter af en saa almeen Interesse og paaatage sig Forpligtelser, som netop af den Grund paa hvile det Offentlige.

Hvorledes skulde vor Fiskeralmue, der baade mangler Formue og Intelligents, kunne faae Credit for saadanne Summer, som behøves til en rationel Fiskeribedrift, hvorledes gjøre sig Udbyttet tilgode uden Capitalens Mellemkomst, uden Erfaring paa Handelens Omraade, og hvorledes endelig gjøre sine berettigede Krav gjældende paa Fremme af Bedriften?

Kun ved, at alle vore Fiskere, der nu arbeide alene og under trange Kaar med deres smaa, livsfarlige, lidet indbringende Baade, spredte langs en vidtstrakt Kyst, isolerede fra et Marked for deres suurt erhvervede Fangst, hvorved dennes Værdi forringes — kun ved, at alle disse hver for sig arbejdende Kræfter blive samlede ved Capitalens Hjælp under en bedre Driftsmaade med sødygtige Skibe og en concentreret Organisation af Afsætningsforholdene, kan der ventes et Udbytte, som svarer til Arbeidet og Risicoen.

Men, førend de omtalte Betingelser ere tilveiebragte for Udviklingen af vore Fiskerier, indlader Capitalen sig ikke i nogen væsentligere Grad paa dette for os nye Arbeidsfelt; vi kunne derfor ikke forsvare at lægge Hænderne i Skjødets, og det saa meget mere som en heel uheldig stillet Samfundsclasses bedre Livskaar afhænge deraf. Det er for silde at erkjende vor Mangel paa

Handlekraft, naar vi staae ligeoverfor en Masseudvandring af vore Søfolk og Fiskere — lad os forebygge denne Eventualitet! thi jo mere det gaaer op for denne Samfundsclasser, at andre Lande tilbyde den ulige gunstigere Kaar, jo naturligere er det, at noget Saadant vil skee.

Bog anmeldelse.

Det er en Selvfølge, at Navigationen ligesom andre Videnskaber skrider fremad med Tiden, og at derfor de Lærebøger, som ved deres Fremkomst vare fuldstændig tidssvarende, efterhaanden blive forældede. Saaledes gik det først med Tegners fortrinlige Lærebog, der blev afløst af Brødrene Tuxens Navigation, som nu i henved en Menneskealder har tjent til Grundlag for Underviisningen paa Søcadetakademiet og dets Afløser Søofficeersskolen. Det er derfor ganske naturligt, at man allerede i flere Aar har savnet en tidssvarende Ledetraad i dette særdeles vigtige Fag, og denne Trang har Skolens mangeaarige Lærer Capitain Mynster Fischer afhjulpet ved at udgive en ny »Haandbog i Navigationen, udarbejdet til Brug for Søofficeersskolens ældste og næstældste Classe i Forbindelse med det mundtlige Foredrag».

Forfatterens klare Opfattelse, store Flid og lange Lærervirksomhed har givet ham et gennemgaaende Herredømme over Stoffet, der overalt er klart og letfattet fremstillet. Vi skulle navnlig henvise til hele det vigtige Afsnit om Deviationen, der jo nu for Tiden, da i al Fald alle Krigsskibe bygges af Jern, spiller en ganske anderledes betydelig Rolle end for 30 Aar siden. Baade Deviationens Theori og dens praktiske Undersøgelse ere viste med stor Fuldstændighed og Tydelighed; vi skulle her kun nævne den ypperlige Fremstilling af Poisson's Formler.

Ogsaa Solsystemet og Stjernehimlen ere behandlede paa en saadan Maade, at Elevernes Interesse sikkert vil

blive vakt derved. At Forfatteren, uagtet Stedlinie-observationen egentlig for denne Classe er et tilbagelagt Stadium, dog har medtaget den i sin Bog, er fuldstændig begrundet i denne Observations Vigtighed, som kræver, at Eleven lige til det Øieblik, han forlader Skolen, gjentagende øves i Anvendelsen af den.

Afsnittet om Tidevandet og tildeels ogsaa Behandlingen af Søopmaalingen med de dertil hørende Problemer forekomme os maaskee lidt vel kortfattede, skjøndt Forfatteren giver en interessant Fremstilling af Strømforholdene i Canalen. Man maa dog paa den anden Side heller ikke glemme, at der ogsaa maa tages Hensyn til det Pensum og den Tid, som er tilstaaet til Underviisningen i dette Fag, hvorfor jo en Begrænsning i Omfanget kan være ligefrem nødvendig, og, saavidt vi kunne skjønne, har Forfatteren faaet Alt af Vigtighed med.

Naar vi paa enkelte Steder kunde have ønsket Bogen endnu fyldigere, end den allerede er, saa ligger dette i, at den, hvorvel den egentlig er skrevet med Cadetternes Underviisning for Øie, sikkert ogsaa for Officerernes og for Skibsførernes Vedkommende vil vise sig som en god Hjælp ved Tilegnelsen af det Nye, som efterhaanden er dukket op, og vi anbefale derfor denne Lærebog paa det Bedste, idet Fagmænd sikkert ville have Fornøielse af at gennemlæse den og benytte den.

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

B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle Inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).

Samlede af J. Chr. Petersen,
Assistent ved Søkaart-Archivet.

November—December 1882 og Januar 1883.

Afsluttede den 30te Januar 1883.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.
Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.
Sp. Spell. — Kvm. Kvartmil.

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--------------------------------|---------------|------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|--|--------|----------|--|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | o ø | 1 2 | Hoide | Farve, Form | |
| Norge | Skagerrak | Nyt Fyr paa Saltholm | FB. | hvidt | Lds. | 4de | 45 | 2½ | N 58 13,9 Ø 8 24,7 | 35 | hvidt | tændt den 20 Novbr. 1882 paa SØ- Enden af Holmen ved Vestsiden af Indløbet til Lillesand; det viser fast hvidt Lys i Løbene, men Blink hvert Secund over Grundene Nordboerne og Langboen, fra S 13° V til S 16° Ø. | |
| do. | do. | Nyt Havnefyr ved Lillesand | F. | rødt | Sp. | .. | .. | .. | N 58 15 Ø 8 23,8 | .. | .. | paa Toldbodbroen. | |
| Sverrig | do. | Nyt Fyr ved Uddevalla | F. | rødt hvidt grønt | .. | .. | 10 | ½ | N 58 20 Ø 11 52 | .. | .. | paa Baaken ved Nordsiden af Løbet Sunningen, lyser hvidt over dette Sund, rødt mod Havet og grønt i Byfjorden mod Udde- valla; det brænder fra 15 August til 31 Marts. | |
| Tyskland | Eckernførde Fjord | Nye Ledefyr ved Eckernførde | F. | hvidt | Sp. | .. | 32 | 2 | N 54 27,7 Ø 9 50,7 | .. | .. | tændes d. 1 Februar 1883, 370 Alen S for Monumentet ved Eckernførde. | |
| do. | do. | do. | F. | hvidt | Sp. | .. | 64 | 2 | 215 Alen fra oven- nævnte Fyr | .. | .. | leder holdt til ovennævnte Fyr fri af Middelgrunden og Landgrun- dene i Fjorden. | |

| Stat. Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|---------------------------------|--|---------------|---------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|----------------|-----------------|--|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ko | Hoide | Lys- vidde | Hoide | Farve, Form | | | |
| Østerrig | Adriaterhavet (Øen Solta) | Nyt Havnefyrt ved Oliveto | F. | hvidt rødt | Lds. | .. | 33 | $\frac{3}{4}$ | N 43 23,8 Ø 16 11,2 | 23 | Steen, hvidt | paa St ^e Nicolo Pynt 24 Alen fra Stranden; viser rødt Lys fra Bal- cone Klippen til 1 Kbl. Ø for Ka- mistic Klippen i en Vinkel af 45°. | |
| do. | do. (Narenta Ka- nalen) | Nyt Havnefyrt ved Port Tolero | F. | hvidt rødt | Lds. | .. | 26 | $\frac{3}{4}$ | N 43 2,8 Ø 17 25,4 | 14 | Jern- stativ | paa Bat Pynt ved Vestsiden af Na- renta Floden; viser rødt Lys fra N 13° Ø til N 29° Ø og fra S 26 $\frac{1}{2}$ ° V til S 6 $\frac{1}{2}$ ° V, i Resten af Kredsen hvidt Lys. | |
| do. | do. (Bugten ved Klek) | Nyt Fyrt paa Montecucoli Klippen | F. | rødt | Lds. | .. | 25 | $\frac{3}{4}$ | N 42 56,3 Ø 17 33,7 | .. | hvidt | paa Nordsiden af Indløbet. | |
| do. | do. (Øen Brazza) | Nyt Fyrt ved S ^a Giovanni | F. | rødt | Lds. | .. | 18 | $\frac{3}{4}$ | N 43 23,3 Ø 16 28,5 | 16 | Pæl | ved SV-Hjørnet af Havnemolen. | |
| do. | do. | Nyt Fyrt ved Pucisce | F. | rødt | Lds. | .. | 44 | $\frac{3}{4}$ | N 43 20,9 Ø 16 44 | .. | .. | tændt 17 Novbr. 1882 paa St ^e Ni- colo Pynt ved Vestsiden af Havne- indløbet. | |
| do. | Adriaterhavet (Gravosa Havn) | Flytning af Cantafico Fyrt | F. | grønt | .. | .. | 18 | 1 | N 42 39 Ø 18 5 | .. | .. | det er flyttet til NV-Hjørnet af den nye Landingsplads Ø for Havne- indløbet. | |
| do. | do. (Budua Havn) | Nyt Fyrt paa Øen S ^a Ni- colo | F. | hvidt | Lds. | .. | 63 | 2 | N 42 15,6 Ø 18 51,7 | 10 | .. | paa SØ-Enden af Øen; lyser fra N 70° V til N 19° Ø. | |
| Grækenland | Korfu | Fyrt ved Lef- chimo | F. | hvidt | .. | .. | .. | $\frac{3}{4}$ | N 39 25,5 Ø 20 6,3 | .. | Steen- pille | bestaaer af en Olielampe, der ikke altid er tændt; det staaer paa Sydsiden af Potami Floden nær Salternes. | |
| do. | do. | Fyrskibet ved Lefchimo | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | ligger nu for NØ-Enden af Grun- den, 3 Kbl. ØSØ for tidligere | |

| Dato | Beliggenhed | Slags | ter | Farve | parat | ke | Hoide | vidde | Længde | Hoide | Form | |
|-----------|---------------------------------|---|-----|--------------------------------|-------|------|---------|-----------------|------------------------|-------|-------------------|--|
| | | | | | | | Orden i | Fod i | Mill | | i | Fod |
| Tunis | Middelhavet | Nyt Havnefyр ved Susa | F. | rødt | ... | ... | ... | 1 | N 35 49,1 Ø 10 39 | ... | ..... | paa den mod Havet vendende Side af den runde Mole i Havnen |
| Rusland | Azovske Hav | Nye Fyr paa Halvøen Be-riutskl | F. | hvidt | Lds. | 2den | 82 | 3 $\frac{3}{4}$ | N 46 5,4 Ø 35 2,1 | .. | hvidt rundt | tændt 21 October 1882 paa den lave Sandodde ved SV-Enden af Halvøen. |
| N-Amerika | St. Laurents Floden | Nyt Fyr ved Riviere du Loup | F. | hvidt | Lds. | 6te | 38 | 2 $\frac{3}{4}$ | N 47 51,1 V 69 34,4 | 36 | 4kant., hvidt | tændt 1 October 1882 paa NV-Hjørnet af Brohovedet |
| do. | Ny Skotland | Nyt Fyr paa Sable Islands Vestside | B | 3 hvide Bl. hvert 3 Min. | Sp. | .. | 114 | 4 $\frac{1}{4}$ | N 43 57 V 60 8 | 95 | 8kant., hvidt | 600 Alen Ø for den Plads, hvor det ifjor ødelagte Fyrtaarn stod. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Westhaver Island | F | hvidt | Lds. | 6te | 58 | 3 $\frac{1}{4}$ | N 44 26,2 V 64 20,1 | 37 | 4kant., hvidt | tændt 10 October 1882 paa Toppen af Øen, ved Vestsiden af Mahone Bugt. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Harbor Rock | F. | hvidt | Lds. | 6te | 48 | 3 | N 45 21,1 V 61 16,1 | 29 | 4kant., hvidt | tændt 25 November 1882 ved Crow Havn i Chedabucto Bugt. |
| do. | Rhode Island, Narragansett Bugt | Nyt Fyr paa Old Gay Rock | F. | hvidt | Lds. | 5te | 46 | 3 | N 41 34,3 V 71 26,3 | 40 | hvidt, sort Lant. | tændt 1 November 1882; i Taage gives Klokkesignal hver 20 Sec. fra Fyrtaarnet. |
| do. | Maine | Forandring af Matinicus Rock søndre Fyr | F. | rødt | Lds. | 3die | .. | .. | N 43 47 V 68 51,3 | .. | ..... | er nu hvidt, forandres 1 Juli 1883. |
| do. | do. | Matinicus Rock nordre Fyr | F. | hvidt | Lds. | 3die | .. | .. | ..... | .. | ..... | slukkes fra 1 Juli 1883. |
| do. | do. | Forandring af C. Elizabeth østlige Fyr | B. | Blink hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds. | 2den | .. | .. | N 43 33,8 V 70 12,2 | .. | ..... | er nu fast hvidt, forandres fra 1 Juli 1883. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. | |
|---------------|-------------------------|--|---------------|---|--------------|-------------|-------|---------------|----------------------------------|----------|-----------------|---------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | | Hoide | Farve, Form | | |
| N-Amerika | Maine | C. Elizabeth vestlige Fyr | B. | hvidt Bl. hv. Minut | Lds. | 2den | ... | ... | 9 | 1 | ... | ... | bliver slukket fra 1 Juli 1883. |
| do. | Ny York | Forandring af Race Rock Fyr | afvexl. | rødt og hvidt Blink hver 10 Sec | ... | ... | ... | ... | Vestenden af Fisher Island | ... | ... | ... | viste hidtil afvejlende rødt og hvidt Blink hver 30 Secunder. |
| do. | do. | Forandring af Lloyd Neck Fyr | F. | rødt | Lds. | 5te | 47 | 3 | N 40 54,9 V 73 26,1 | ... | ... | ... | paa SØ-Enden af Eastbeach, viste hidtil hvidt Lys. |
| S-Amerika | Brasilien | Nyt Fyr paa Øen Frances | F. | hvidt | Lds. | 4de | 150 | 3½ | S 20 54,5 V 40 46 | 36 | ... | ... | tændt 1 Januar 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Fort Ville- gagnon | F. | rødt | Lds. | 6te | 57 | 1½ | S 22 54,7 V 43 9,4 | 20 | Jern- stativ | ... | tændt 1 October 1882 paa Øst- pynten af Øen Villegagnon, i Rio Janeiros Havn. |
| do. | do. | Forandring af Fyret paa Calhabouco Pynt | F. | rødt grønt | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Fyret viser nu grønt Lys N for Reiningen: Fyrtårnet til Hospi- talet paa Jurajuba Pynt, og rødt Lys S for denne Reining. |
| Madagascar | Øen Marie | Nyt Fyr paa Holmen Ma- dame Quail | F. | rødt | ... | ... | 30 | 2 | S 17 0 Ø 49 53,8 | ... | rødt Stativ | ... | tændt 1 October 1882, 23 Alen fra Holmens Nordende. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Bléve Rev | F. | hvidt | Lds. | 4de | ... | ... | S 17 8,5 Ø 49 50,5 | ... | ... | ... | paa Sydenden af Revet, S for Nattes Øerne. |
| Indien | ..... | Forandring af Cadiapatam (Muttum) Fyr | F. | hvidt | Lds. | 1ste | 128 | 5 | N 8 7,5 Ø 77 18,2 | 70 | graa Granit | ... | Ø og V for Forbjergtet, hvor Fyret staaer, er skovgroet Lavland, i Bag- grunden 150' høje Sanddyner; i August—Decbr. kan Taage skjule Alt i 1 Kvm. Afstand |

| Land | Bellgenhed | Navn, Sted og Slags | Karakter | Farve | Apparat | Styrke | Hoide | Lysvidde | ØS Længde | Hoide | Farve, Form | Andet Bemærket |
|---------------|----------------------|------------------------------|----------|--------------------------|---------|--------|----------|----------|-------------------------|-------|--------------|--|
| | | | | | | Orden | i Fod | i Mill | n r | i Fod | | |
| Philippinerne | Manilla | Fyret paa Sangley Pynt | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | er ødelagt i Orkanen d 20 Octbr. 1882. |
| China | Hultau Bugt | Nyt Fyr paa Øen Dodd | B. | rødt hvidt | Lds. | 1ste | 144 | 4½ | N 24 26,3 Ø 118 28,9 | 48 | hvidt, rundt | tændt 18 Octbr. 1882; lyser i 26 Sec. og formærkes i 4 Sec hvert halve Minut; er hvidt i Løbet, men rødt over Grundene fra S 62° V til S 74° V og fra N 31° Ø til N 51° Ø (retv.). |
| Australien | Østkyst | Forandring af Shoalhaven Fyr | F. | rødt | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | fra 1 November 1882, hidtil hvidt. |
| do. | do. | Forandring af Wallongong Fyr | F. | hvidt | ... | ... | 55 | ... | S 34 26 Ø 150 56 | ... | ... | fra 1 November 1882, hidtil rødt; et grønt Fyr vises paa NØ-Siden af Fyrtaarnet, naar Havnen er farlig at anløbe. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Burnett Floden | F. | rødt | ... | ... | ... | ... | S 24 45 Ø 152 25 | ... | hvid Baake | tændt 13 Juli 1882 paa Baadebroen ved Lodspladsen. |
| do. | do. | Flytning af Yellow Patch Fyr | ... | ... | ... | ... | ... | ... | S 27 2 Ø 153 28 | ... | ... | er flyttet i NØ, saa at der i Retningslinien af Fyrene er 15 Fod Vand i Løbet. |
| Tasmanien | Port Dalrymple | Nye Fyr ved She-Oak Pynt | 2 F. | hvide | ... | ... | 52 35 | 2¼ | ved Tamar Floden | ... | ... | tændte 1 December 1882, holdes overet under Indsælling i Havnen i SØ t. Ø ½ Ø. |
| do. | Hobarttown | Nyt Fyr paa Batteri Pynten | F. | rødt | ... | ... | 17 | ¾ | SØ for Sullivan Cove | ... | ... | det grønne Fyr paa Dunn Street Mole er slukket og det røde Fyr paa Argyle Street Mole forandret til at vise grønt Lys. |
| S-Amerika | Bugten ved Guayaquil | Nyt Fyr paa St. Elena Pynt | F. | hvidt Blink hvert 2 Min. | Lds. | 4de | 450 | 7 | S 2 11,5 V 80 59 | ... | ... | tændt d 2 Septbr. 1882 i Taarnet Veinteilha paa den nordre Side af Bugten ved Guayaquil |

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 | Grønsund | Flytning 1 Kbl. i NV | af Middell- grundens Vager | ..... | 13 Fod | 3000 Al. (retv.) S 44° Ø for Lodstaarnet | Vageren er rød- og hvidstribet med opadbunden Kost. |
| do. | do. | Flytning 1 Kbl. i N t. V | af Vageren for NV Enden af gamle Tolck | ..... | 12 - | 4170 Al. (retv.) S 40 $\frac{1}{4}$ ° Ø for Lods- taarnet | Vageren er rød med Dobbeltkost. |
| Sverrig | Kattegattet (Vinga) | Signaler f. Fyr- skibes Fravæ- relse fra Sta- tion for Isgang | vises fra en Mast m. Tverraa 100 Al. S for Vinga Semaphor | ..... | ..... | 1 Ballon paa Masten over Raan | betyder at Trindelens Fyrskib er fra Station. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 2 Balloner under nordre Raanok | betyder at Kobbergrundens Fyrskib er fra Station. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 1 Ballon under Midten af nordre Raarm | betyder at Knobens Fyrskib er fra Station. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 2 Kegler under søn- dre Raanok | betyder at Svineboernes Fyr- skib er fra Station. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 1 Kegle med Spidsen nedad over en Ballon paa søndre Raarms Midte | betyder at Skagens Fyrskib er fra Station. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 3 Balloner under søn- dre Raarm, nær- mest Masten | betyder at Flinterendens Fyr- skibe ere fra Station. Ballonerne ere sorte, Keglerne hvide med sort Bælte. |
| do. | do. | Signaler for Is i Farvandet | ved hvide Tav- ler i en hvid Ramme paa den rødmaalede | ..... | ..... | 1 Tavle i øverste venstre Hjørne | betyder Is ved Øresund. |

| Stat, Land | Farvands, Beliggenhed | ANMÆRKNINGER. | | | Stedbestemmelse | | |
|---------------|--------------------------|--------------------------------|---|--------------------|-----------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | | | hvori Marked ligger |
| Sverrig | Kattegatet (Vinga) | Signaler for Is i Farvandet | ved hvide Tav- ler i en hvid Ramme paa den rødmaalede Vinga Baake | | | 1 Tavle i nederste venstre Hjørne | betyder Is ved Varberg. |
| do. | do. | do. | do. | | | 1 Tavle i øverste høire Hjørne | betyder Is i Kungsbacka Fjord. |
| do. | do. | do. | do. | | | 1 Tavle i nederste høire Hjørne | betyder Is ved Marstrand. |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler paa venstre Side | betyder Is ved Øresund og Var- berg. |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler i øverste Side | betyder Is ved Øresund og i Kungs- backa Fjord |
| do. | do. | do. | do. | | | 4 Tavler i alle 4 Hjørner | betyder Is ved Øresund og Mar- strand. |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler, i øverste venstre og nederste høire Hjørne | betyder Is ved Varberg og i Kungs- backa Fjord |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler, i øverste høire og nederste venstre Hjørne | betyder Is ved Varberg og Mar- strand. |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler paa venstre Side | betyder Is i Kungsbacka Fjord og ved Marstrand. |
| do. | do. | do. | do. | | | 2 Tavler i nederste Side | betyder Is ved Øresund, Varberg og i Kungsbacka Fjord. |
| do. | do. | do. | do. | | | 3 Tavler, i øverste høire og venstre, samt i nederste venstre Hjørne | betyder Is ved Øresund, Marstrand og i Kungsbacka Fjord. |
| do. | do. | do. | do. | | | 3 Tavler, i øverste høire og venstre, samt i ne- derste høire Hjørne | betyder Is ved Øresund, Marstrand og Varberg. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|---------------------------------------|---|---|--------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Sverrig | Kattegattet (Vinga) | Signaler for Is i Farvandet | ved hvide Tav- ler i en hvid Ramme paa den rødmaalede Vinga Baake | ..... | ..... | 3 Tavler, i nederste høire og venstre, samt i øverste ven- stre Hjørne | betyder Is ved Varberg, Marstrand og i Kungsbacka Fjord. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | 3 Tavler, i nederste høire o. venstre, samt i øverste høire Hjørne | betyder Is ved Øresund, Varberg, Marstrand og i Kungsbacka Fjord. |
| do. | do. | do. | en rund hvid Skive, over Rammen | ..... | ..... | paa den rødmaalede Vinga Baake | betyder Is i Indløbet til Gøteborg. |
| Tydskland | Østersøen (Kielerbugt) | ny hvid Baake- tønde med Ballon | for Stoller- grundens NV-Ende | ..... | ..... | N. 54° 32',2 Ø. 10° 9',9 | De 3 Tønder, som hidtil laae for Stollergrunden, ere inddragne. |
| do. | do. | ny hvid Baake- tønde med 2 Balloner | for Stoller- grundens Nordende | ..... | ..... | N. 54° 32',5 Ø. 10° 12',7 | |
| do. | do. | ny rød Baake- tønde med 2 Balloner | for Stoller- grundens SØ-Ende | ..... | ..... | N. 54° 30',7 Ø. 10° 15',2 | |
| do. | do. | ny sort Baake- tønde med 2 Balloner | for Stoller- grundens SV-Ende | ..... | ..... | N. 54° 30',3 Ø. 10° 9',5 | |
| do. | Østersøen (Løbet til Stralsund) | ny Vager med grønt Flag | I Kbl. N for en Grund ved Gellen | 8 Fod | 16 Fod | N. 54° 29',7 Ø. 13° 0',5 | |
| do. | do. | nyllig funden Grund | nær Oven- nævnte | 9 - | ..... | N. 54° 30',4 Ø. 13° 0',7 | (Det er paatænkt i Fornæret 1883 at ombytte den ovennævnte røde Vager, som er Udgangspunkt for Fartøier af høist 8 Fods Dyb- gaaende, med en sort Vager |
| do. | do. | do. | do. | 9½ - | ..... | N. 54° 29',3 Ø. 13° 1',2 | |

| Land | Beliggende | Slags | Navn | Vrag | Ligger | Stedbestemmelse | |
|---------|--------------------------------|---|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|---|---|
| Sverrig | Østersøen (Norrköping Bugt) | Vager paa en nylig funden Grund | Klint Grund | 11 Fod | ..... | N. 58° 19',8 Ø. 16° 56',9 | mellem Håske og Arke, S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø for Ytre Olsø. |
| do. | Bottniske Bugt | ny sort Vager | for NØ-Siden af en nylig funden Grund | 10 - | 6 Favne | 1 Gellebugtens nordre Del | 1 Kvm. NV for Vageren paa 16 Fods Grunden, der ligger 3 Kvm. NNØ for Nordenden af Igge. |
| Rusland | Østersøen | Vager m. sort og hvid Stage | for Dampskibet »Dianas» Vrag | ..... | ..... | 2 Kvm. NV $\frac{1}{2}$ V for Libau store Fyr | der hidtil gaves fra Ristna Fyrtaarn, gives nu fra en Mast med Raa, som staaer 135 Al. V for Fyret. |
| do. | do. | Signalet for Is i Finske Bugt | fra Dagerort | ..... | ..... | ved Iudløbet til Finske Bugt | |
| do. | Aalands Hav | hvid Prik paa en nylig funden Grund | Lønn Grund | 7 Fod | 15 Fod | $\frac{1}{2}$ Kvm. V for Nordpynten af Lembeteland | } i Løbet til Mariehamn, ved Sviby Vig (Lemstrøms Kanal). |
| do. | do. | rød Vager med opadbund. Kost | for Løknæs Grund | 11 - | 14 - | $\frac{1}{2}$ Kvm. NØ $\frac{1}{2}$ Ø (retv.) fra Løknæs Odde | |
| do. | Finske Bugt (Aspø Skær) | ny hvidmalet Fiskerhytte | paa Holmen Veitkari | ..... | ..... | N. 60° 15',9 Ø. 27° 15',6 | er 36' høi over Havet og kan bruges som Sømærke i Løbet til Aspø. |
| do. | Finske Bugt | Vager ved en nylig funden Grund | Langørns vestra Grund | 15 $\frac{1}{4}$ Fod | 29 Fod | 50 Alen SØ (retv.) fra Vestenden af Holmen Langørn | mellem Porkalaodde og Ræfsø. Vageren har rød Stage og opadbunden Kost. |
| do. | do. | ny 4kantet hvid Steenvarde 10 Fod over Klippen, 35 Fod over Havet | paa Porsø Kubb | ..... | ..... | ved Barsø Lodsplads i Ekenæs Distrikt | istedetfor en gammel Træbaake; paa Klippen under Mærket er malet en hvid Plet af Mærkets Størrelse. |
| do. | do. | 5 nye Vanpetønder | paa Narva Red | ..... | 8 à 10 Favne | 1 $\frac{1}{2}$ à 2 Kbl fra hinanden | i Retning NNØ—SSV; Skibe, som ankre op paa Rheden, bør holde sig mindst i Kbl. fri af Tøndelinien. |
| do. | Bottniske Bugt | Vager ved en nylig funden Grund | Ulkokaksoste | 15 Fod | 5 $\frac{1}{2}$ Favne | 2 Kvm. N52' $\frac{1}{2}$ V (retv.) fra Øen Kylmæsanta Kari | ved Raumø Lodsplads i Aabo Distrikt; Vageren har rød og hvid Stage. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---------------------------------------|--|--------------------|-----------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Rusland | Bottniske Bugt | ny Baake med 4kantet hvid Tavle | paa Truthæl- lan | ..... | ..... | N. 62° 24',6 Ø. 21° 10',1 | ved Indløbet til Byen Kasko, i Störskats Sund; Baaken er 45' høi over Vandet. |
| do. | do. | Løbet over Rønskærs- kroken | til Nicolal- stad | 16 Fod | ..... | er uddybet ved Sprængning | Vageren for Korsprikgrunden er borttagen og udsættes ikke mere. |
| do. | do. | ny hvid Baake | paa Kajakari | ..... | ..... | N. 61° 37' Ø. 21° 22',7 | ved Ræfse Lodsplads nær Bjørne- borg. |
| Helgoland | Nordsøen | Flytning 3 Kbl. i N t. V | af Selle- brunne Tønde | ..... | 12 Favne | N t. V for Bull Baake, NNV $\frac{1}{2}$ V for Nord- vest Baaken | Tønden er betegnet med Stage og Andreaskors. |
| do. | do. | Flytning 3 Kbl. 1 NNV | af Nathurn Tønde | ..... | 9 Fod | NV $\frac{1}{2}$ N for Nordvest og Middel Baaken overet, N t. V $\frac{1}{2}$ V for Taagesignalstatio- nen og 2 Kv. S for Sellebrunne Tønde | Tønden er betegnet med Stage med rudeformet Toptegn. |
| Tydskland | Elben | 2 nye hvide Tønder | for Nordøst- kanten af Løbet | } | } | i en 50 Favne bred Rende i Mundingen af Størfloden N for Glückstadt | udlægges i Marts 1883; de 3 gamle Tønder for Størmundingen for- blive paa Plads. |
| do. | do. | 2 nye sorte Tønder | for Sydvest- kanten af Løbet | | | | |
| do. | Weserfloden | Flytning 5 Kbl. i NØ | af Tøndevager G i Fedder- warder Løbet | ..... | 3 $\frac{1}{2}$ Favne | SSØ $\frac{3}{8}$ Ø for Hoheweg Fyr, NØ t. Ø $\frac{5}{8}$ Ø for Langwarden Kirke | Tøndevageren H er flyttet op, hvor G før laa, og en sort Spidstønde I er lagt, hvor H var udlagt |
| do. | do. | ny rød Spids- tønde med Fløi | i vestlige Wur- ster Farvand; | ..... | 3 - | SV $\frac{1}{2}$ V for Bremer- haven Fyr, ØNØ $\frac{3}{8}$ Ø for Blexen Kirke og SØ $\frac{5}{8}$ S for hvid Tønde W 6 | det sydlige Indløb til det vestlige Wurster Farvand er tilsandet, og de 2 der liggende Tønder W K og W 7 ere borttagne. |
| do. | Jadefloden | Flytning af rød | i Wangeroo | ..... | 9 $\frac{1}{2}$ - | S 79° Ø f. Wangeroo | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|---|---|--------------------|-----------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tydskland | Jadefloden | ny rød og hvid vandret stribet Tønde (C) | paa SØ-Spidsen af Jade Plaat | ..... | ..... | N 85° Ø f. Wangeroog Fyr, N 43½° V for Aussenjade Fyrskib og N 64½° V for Bre- men Fyrskib | |
| do. | do. | ny rød Tønde- vager med Ballon (H/H) | mellem de røde Tøndevagere H og I i Wan- geroog Løbet | ..... | 5½ Favne | N 78° 33' Ø for Minse- ner Olde-Oog Baake, N 29° 46' Ø for Schil- lighörn Fyrtaarn og S 74° 18' Ø for Wan- geroog Fyr | |
| do. | do. | ny sort Spids- tønde 5/5 | for Sydkanten af Jade Plaat, mellem sort Tønde Nr. 6 og Aussenjade Fyrskib | ..... | 5½ - | S 89° 35' Ø for Wan- geroog Fyr, N 24° 5' Ø for Minsener Olde Oog Baake | den sorte Spidstønde Nr. 4 er flyttet mod Ø, paa 7 Favne Vand, til N 70° 31' Ø for Wangeroog Fyr og N 11° 53' V for Minsener Olde Oog Baake. |
| Neder- landene | Terschelling Seegat | ny baadformet Klokketønde med rød Ballon | for Indløbet til Schuitengat | ..... | ..... | N. 53° 20',3 Ø. 5° 9',2 | istedetfor den hvide Tønde med rød Ballon, Nr. 1. |
| do. | do. | Flytn. af d. rød- og hvidstribe- de Ydertønde med Ballon | i Terschel- ling NØ-Gat | ..... | 3½ Favne | N. 53° 24',9 Ø. 5° 12',5 | N t. Ø for Brandaris Fyrtaarn og NØ ¾ Ø for Vlieland Fyr. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde Nr. 1 | i do. | ..... | 3 - | N. 53° 24',7 Ø. 5° 11',2 | N ¼ V for Brandaris Fyr og NØ ¼ Ø for den nordlige Baake paa Noords Vaarder. |
| do. | Rotterdam Kanal | ny hvid Tønde Nr. 7 | paa Sydsiden af Kanal | ..... | 17 Fod | N. 51° 58',6 Ø. 4° 6',9 | betegner Plads for Ballastløsning. |
| do. | Maasfloden | ny hvid Tønde Nr. 0 | i Maas- sluische Scheur | ..... | 13 - | N. 51° 56',8 Ø. 4° 10',6 | mellem de sorte Tønder Nr. 8 og 9. |

| Stat Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|--|-----------------------------------|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Neder- landene | Maasfloden | ny Lystønde m. hvidt Gaslys | i Goeree See- gat | ... | 17 Fod | N. 51° 52',1 Ø. 3° 57',7 | udlagt til Forsøg 1 Kbl ØNØ for Bokkegat Fyrskib. |
| do. | do. | sort- og hvid- tærnet Vrag- tønde | N for Sas van Dintel | ... | 8 - | N. 51° 39',6 Ø. 4° 22',2 | ved et Vrag sunket i Hellegat 18 November 1882. |
| do. | Scheldelfloden | Flytning 1 Kbl. i VNV af sort Tønde Nr. II | i Lobet Gal- genput | ..... | 16 - | N. 51° 26',5 Ø. 3° 31',9 | paa Grund af at Nolle Plaat har forskudt sig. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde Nr. Via | do. | ..... | 16 - | N. 51° 26',8 Ø. 3° 31',4 | ved Elleboog Plaat. |
| do. | do. | nyt Taage- signal | ved Nieuwe Sluis | ..... | ..... | nær det vestlige Fyr- taarn V for Breskens | ved Taagehorn, som giver Lyd hvert halve Minut. |
| England | Themsmun- dingen | Forandret Taagesignal | fra Shipwash Fyrskib | ..... | ..... | N. 52° 1',5 Ø. 1° 38' | fra 1883 gives 3 korte Stød af Taagehornet hvert 2det Minut, 2 dybe og 1 høj Tone. |
| do. | do. | grøn Vrag- tønde | i Duke of Edinburgh Channel | ..... | 30 Fod | 4½ Kbl. NNV for Ø- Shingles Tønde, 9½ Kbl. SØ ½ S for NØ- Midd. Shingles Tønde | fra Vrag af tysk Skonnert »Da- home», ½ Kbl udenfor Tønde- linien. |
| do. | do. | grøn Vrag- tønde og Vragfyrskib | i Sea Reach | ..... | 22 - | 1 Kbl. NNV for East River Middle Tønde | for Vraget af Dampskibet »Thomas Lea». |
| do. | do. | ny skraa sribet spidsformet Tønde med Bogstav B som Topmærke | i Knob Chan- nel | ..... | ..... | i Retning N-Knob og Knob Tønde, 8 Kbl. fra den sidste | udlagt til Forsøg angaaende Hen- sigtsmæssighed af saaledes dan- nede Mærker. |
| Skotland | Firth of Forth | ny rød Fløite- tønde | for Herwit Rock | ..... | 7 Favne | SØ t. Ø ½ Ø for Inchkeith Fyrtaarn | istedetfor Klokketønden, som før laa der. |
| England | Kanalen | Forandret Taagesignal | fra Start Pynt | ..... | ..... | N. 50° 13',3 V. 3° 38',5 | fra 1883 gives 3 korte Stød hvert 2die Minut, det første med høj, det andet |

| Land | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor mærket ligger | Stedbestemmelse | |
|-----------------------|--------------------|---|---|--------------------|-----------------------|--|--|
| England | Kanalen | grøn Vrag- tønde og Vragfyrsbib | ved Penlee Pynt | ..... | ..... | SV $\frac{1}{2}$ S for Fyrtaarne paa Plymouth Sødige og SSØ $\frac{1}{2}$ Ø for Pen- lee Pynt | for Vraget af Barken «Ellen Rich- mers». |
| do. | do. | Forandret Taagesigna- l | ved Long- ships Fyr | ..... | ..... | N. 50° 3',9 Ø. 5° 44',8 | 1 Taage aflyres hvert 10de Minut 2 Skud, med 5 Sec. Mellemrum. |
| do. | Bristol Kanal | grøn Vrag- tønde og Vragfyrsbib | ved Ōen Sully | ..... | ..... | NV $\frac{1}{2}$ V for Flatholm Fyr og VSV $\frac{1}{4}$ V for Lavernock Pynt | for Vraget af Dampskibet «Raglan». |
| do. | Irske Hav | grøn Vrag- tønde | ved Østsiden af Ramsey Sund | ..... | ..... | Ø $\frac{1}{2}$ S for Horse Rock og S t. V $\frac{1}{4}$ V for Pencarnon Pynt | for Vraget af Skibet «David». |
| do. | do. | ny rød Spids- tønde | paa Sydenden af St. Tud- wall Shoal | ..... | 16 Fod | 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. ØNØ $\frac{1}{2}$ Ø fra Porth Bach Pynt og 9 $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ $\frac{1}{2}$ S fra Abersoch Pynt | paa St. Tudwall Rhed i Cardigan Bugt. |
| do. | do. | ny Baake- tønde | for West Hoyle Sand | ..... | ..... | for Dee Floden, som Middel Tønde paa Chester Barre | istedetfor den nuværende Tønde, men 1 $\frac{1}{10}$ Kvm. i VNV $\frac{1}{4}$ V derfra. |
| do. | do. | grøn Vrag- tønde | i Munden af Ribble Floden | ..... | 5 Favne | S 65° V for Ribble Fyr og N 14° V for Formby NV-Mærke | for Vraget af Dampskibet «Celtic». |
| Skotland, Vestkyst | Kilbrennan Sund | ny rød og sort- lærnet Tønde med Stage og Ballon | ved SV-Enden af Otterard Rock | ..... | 6 $\frac{1}{4}$ - | NØ $\frac{1}{2}$ Ø for Davar Fyr og NØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for Heather House | N for Indløbet til Campbelton Loch. |
| do. | Mull Sund | ny sort Tønde | ved Grunden «Sgeirna- Fennagh» | ..... | 3 $\frac{1}{2}$ - | SSØ $\frac{1}{2}$ Ø for Runagal Fyr, N $\frac{1}{2}$ V for Ōen Green, lidt fri af Dunbane Pynt | |
| Hebriderne | Ōen Lewis | ny rød Baake (af Jern) | paa Klipp. «Beist of Holm» | 11 Fod | ..... | i Stornoway Havn | Baaken er 17 Fod høi over Grun- den, 6 Fod over Hoivande. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|---------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Irland | Sligo Bugt | ny rød Spids- tønde | for Wheat Rock | ..... | ..... | Oyster Øens Fyrtaarn fri af Øen Coneys Nordende og Østsid. af Knocklane Bjerget fri af Raghly Pynt | istedetfor en før udlagt sort Tønde. |
| do. | do. | ny sort Vager | for Sligo Barre | ..... | ..... | 1 Kbl. SØ for N Bar Upper Tønde | |
| do. | do. | ny hvid Vager | do. | ..... | ..... | 4 Kbl. NNV $\frac{1}{2}$ V for Deadman Pynt | ved NV-Enden af Bomore Spit. |
| do. | Traie Bugt | ny Stang- baa | paa Wheel Rock | ..... | ..... | V for Øen Samphire | |
| do. | Kenmare Floden | 2 nye hvide taarnformede Baaer | paa Reena- feagh Pynt | ..... | ..... | ..... | lede holdte overet fri N for Feaghklipperne. |
| do. | do | ny Tønde | $\frac{1}{2}$ Kbl. S for Book Rock | ..... | ..... | 1 Kilmakillage Havn | paa Vestenden af Revet ved Battle Pynt er opsat en Stangbaa, og en lignende betegner Vestenden af Yellow Rock. |
| Frankrig | Kanalen | nvt Taage- signal | ved Grand Lelon Fyr | ..... | ..... | 1 Bugten ved Saint Brleuc | ved Taagehorn, som lyder 2 Gange hver 8 Secunder. |
| do. | do. | ny rød muret Taarnbaa med Ballon | paa Klippen Culhic | ..... | ..... | 1 Løbet til Morlaix | istedetfor en Stangbaa af Jern. |
| do. | do. | do. do. | paa Klippen Ar Skeul | ..... | ..... | N. 48° 41',9 V. 4° 4',3 | nær Øen Sic's Havn; Ile de Bas. |
| do. | do. | ny hvid Taarn- baa med Ballon | paa Klippen Petit Men Louët | ..... | ..... | 1 Løbet Relec, Pas de Portsall | paa Klippen Grand Men Louët er opstillet en Stangbaa med sort Ballon. |
| do. | Atlantehavet | ny rød Tønde | 1 Chenal du | ..... | ..... | 128 Al. NNØ for Nord- enden af Okeanos | |

| Land | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvortil mærket ligger | Stedbestemmelse | |
|----------|--------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|--------------------------|---|--|
| Frankrig | Atlantehavet | ny rød Tønde- vager | i Chenal du Four | ..... | ..... | 100 Alen ØNØ for Basse St. Pierre | |
| do. | do. | ny muret Taarnbaake med Ballon | paa Klippen Cornoc-ar- Vasnevez | ..... | ..... | i Løbet Raz de Sein | |
| do. | do. | ny sort muret Baake med Ballon | paa Klippen Men Bret | ..... | ..... | i Bugten ved Benodet | S for Lochtudy. |
| do. | do. | do. do. | paa Klippen Men Du | ..... | ..... | do. | do. |
| do. | do. | do. do. | paa Klippen Kareck-Hir | ..... | ..... | N. 47° 48',6 V. 4° 9',5 | |
| do. | do. | do. do. | paa Klippen Men Au- dierne | ..... | ..... | i Munden af Flo- den Pont l'Abbé ved Øen Tudy | er gjenopbygget, efter i 1876 at være ødelagt af Havet. |
| do. | do. | Semaphor Stationen | paa Benodet Pynt | ..... | ..... | ved Combrit | er nedlagt. |
| do. | do. | ny Taarn- baake | paa Klippen les Soeurs | ..... | ..... | N. 47° 21' V. 2° 54',4 | i Bugten ved Quiberon. |
| do. | do. | ny sort do. | paa Klippen Rothres | ..... | ..... | N. 47° 23',4 V. 2° 33',3 | paa Plateau de Piriac |
| do. | do. | ny rød do. | paa Klippen Hergo | ..... | ..... | N. 47° 18',6 V. 2° 31',8 | ved Indløbet til Croisic Havn. |
| do. | do. | ny sort do. | paa Klipperne les Esclassiers | ..... | ..... | N. 47° 25',5 V. 3° 2',6 | paa Klipperne staaer desuden en rød Baake. |
| do. | do. | ny rød do. | ved Halguen Pynt | ..... | ..... | N. 47° 29',5 V. 2° 30',3 | i Vilaineflodens Munding |
| do. | do. | ny sort do. | ved La Turbal | ..... | ..... | N. 47° 20',3 V. 2° 31' | paa Klipperne S for Indløbet til la Turbal. |
| do. | do. | ny Plads for Sig- nalstangen | ved Adour Floden | ..... | ..... | N. 43° 31',6 V. 1° 31',5 | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------------|--|--|--------------------|------------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Spanien | Atlantehavet | ny 4kantet sort Varpetønde | i Guetaria Havn | ..... | 4½ Favne | 1 Kbl. N for Fralleburo Pynt, N 78° Ø for Paragula Taarn og N 81° V for Lasnu- talaya Pynt | Retningerne ere angivne retvi- sende. Misvisningen er 17½° V i 1882. |
| do. | do. | ny Semaphor- station | ved Bilbao | ..... | ..... | 400 Alen NV for Galea Fyrtaarn | Signalet er 300' højt over Havet. |
| do. | Gibraltar | paatænt Tids- signalsta- tion | ved Gibraltar | ..... | ..... | paa den høieste Top af Klippen | herfra skal der hver Dag Kl. 10 Fm. Greenwichs Tid gives Signal med Ballon. |
| Frankrig | Middelhavet | ny Signal- station (Semaphor) | paa Espi- quette Pynt | ..... | ..... | N. 43° 29',2 Ø. 4° 8',7 | 470 Alen SØ for Fyrtaarnet, istedet- for den i 1879 ødelagte Semaphor paa St. Marie Pynt. |
| do. | do. | do. | ved Faraman (Camargue) | ..... | ..... | N. 43° 21',1 Ø. 4° 42',9 | istedetfor den noget SØ derfor i 1872 ødelagte Semaphor. |
| Korsika | do. | nedlagte Se- maphorsta- tioner | paa Øen Rossa og paa Mar- tello Pynt | ..... | ..... | 1 Havnen ved Vecchio | |
| do. | do. | Baakerne | ..... | ..... | ..... | 1 Havnen ved Alghero | som ledede ind i Lobet, ere nu nedlagte. |
| Algier | do. | ny Tønde med rød Fløi | i Tenes Havn | ..... | ..... | ..... | for en Grund i den indre Havn. |
| Italien | do. | Nybygning | ved Molen | ..... | ..... | 1 Anzio Havn | Molen forlænges 240 Alen i Retning S 53½° Ø, Enden er afmærket med en Tønde med rød og hvid Fløi |
| Sicilien | Middelhavet (Augusta Havn) | ny rød Tønde m. hvid Stage og hvid og rød Fløi | for Gruunden Avolas | ..... | 4½ Favne | S 18° Ø for Torre del Avolas Fyrtaarn | de hvide Vagere for Grundene Avolas og Hybla ere inddragne. |
| Tunis | Middelhavet | nylig funden Grund | NØ for C. Fa- rina | 16 Fod | ..... | 2 Kv. S 83° Ø (retv.) fra Toppen af Øen Pila og N 26° Ø | |

| Land | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------------------|--------------------------------|---|---|--------------------|-----------------------|---|--|
| Lipariske Øer Malta | Middelhavet do. | ny Tønde Tønder | for et Tele- grafkabel i Valetta Havn | | | nær Aqua Calda | mellem Øerne Lipari og Salina. en grøn Tøndevager ligger for St. Elmo Pynt og en rød Tønde- vager for Ricasoli Pynt. |
| Joniske Øer Grækenland | do. Arkipelagos | nylig sunden Grund ny Havne- bygning | ved C. Ducato ved Piræus | 28 Fod | | N. 38° 33',4 Ø. 20° 33',7 | denne Grund er dog forgjæves eftersøgt af britiske Onlogsskibe. Trapezklippen ved Sydsiden af Havnen er forbundet med Kysten ved en 100 Alen lang Mole i Ret- ning S 5° V (retvisende). |
| Øen Rhodos Øen Kypørn | do. Larnaka Red | Baaken ny Tønde | p.Colonna Rev for et Tele- grafkabel | | | i Havnen ved Rhodos S 26° Ø for Larnaka Fyr og S 48° Ø for det ruinerede Batteri | er borte. Retningerne ere angivne ret- visende. |
| Ægypten do. | Port Said do. | 2 nye Baaker ny Baake | V for Port Said Ø for Port Said | | | midt mellem det røde Fort og Byens Vest- ende 3 Kvm. Ø for Fyr- taarnet | Baakerne ere hvide med sort Hoved og have en Stang med Ballon paa Toppen. Baaken har Form som en Minaret er sort fornæden, hvid foroven og en Stang paa Toppen. |
| Rusland do. | Sorte Hav do. | nylig sunden Grund ny sort Tønde | i Dniestr Bugt i Kertsch Strædet | 24 Fod | | 8 Kvm. N 84° Ø retv. fra Tsarigrad Fyrtaarn 1 Kvm. SØ ½ Ø for C. Takli | Tønden ligger 1½ Kvm. Ø t. N for Niger Rock. |
| N-Amerika do. do. | Nyfundland do. C. Breton | 4 nye Baaker Baaken nyrød Klokke- tønde med Stang og Ballon | p. Øen Jaques Cartier paa Harbour Pynt ved Fourche Inlet | | 10 Favne | paa den sydligste Høj paa Øen ved St. Barbe Havn N. 45° 42',8 V. 60° 12',3 | i Havnen ved Kirpon. findes ikke mere; paa Stony Point er der 2, ikke 3 Baaker. c. ½ Kvm. SSØ for Fourche Head. |

| Stat, Land | Faryand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|--------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| N-Amerika | Ny Skotland | ny sort Fløitetønde med hvidt B | ved Blonde Rock | ..... | 12 Favne | N. 43° 19',8 V. 65° 59',1 | c. ½ Kvm. S ½ V for Seal Island. |
| do. | do. | ny rød Fløitetønde med hvidt L | ved Lurcher Shoal | ..... | 13 - | N. 43° 50' V. 66° 30' | ½ Kvm. V for Grundens SV-Pulle. |
| do. | Maine | Taagesignalet | ved Petit Manan | ..... | ..... | ..... | Øens Vandforraad er saa ringe, at det kan hændes, at Taagehornets Damp ikke er tilstede; i slige Tilfælde ringes med en Klokkeistedet. |
| do. | do. | ny Klokketønde | ved Øen Mark | ..... | ..... | 70 Alen SV t. S fra Winter Fyrtaarn | istedetfor en Tøndevager. |
| do. | do. | Forandret Taagesignal | ved Whitehead | ..... | ..... | i Penobscot Bugt | der gives nu 1 Signal af 4 Sec.s Varighed hvert halve Minut. |
| do. | do. | ny rød Tøndevager | ved SØ-Enden af Drunkers Ledge | ..... | ..... | i Casco Bugt | 24 Favne S t. V for den østligste Pulle paa Grunden. |
| do. | Massachusetts | ny rød og sort vandret sribet Tønde | for en Grund | 13 Fod | ..... | ½ Kvm. ØNØ for Showelfull Fyrskib | kan i nogen Afstand omselles paa begge Sider. |
| do. | Rhode Island | Fløitetønden | for Whale Rock | ..... | ..... | N. 41° 26' V. 71° 25' | er inddraget, da der er bygget et Fyrtaarn dersteds, hvorfra en Klokke lyder i Taage. |
| do. | do. | nylig funden Grund | i Fisher Island Sound | 13 Fod | ..... | 1250 Alen SSV ¼ V for Watchhill Fyrtaarn | Dampskibet "Massachusetts" er stødt paa denne Grund. |
| do. | Ny York | ny rød og sort vandret sribet Tøndevager | for Execution Rock | ..... | ..... | ¾ Kvm. N t. Ø ¼ Ø for Fyrtaarnet paa Execution Rock | c. ¼ Kvm. fra Klippens Nordende. |
| do. | do. | ny sort Lystønde med | i Swash Channel | ..... | 22 Fod | NNØ for Sandy Hook Østbaake | 1 ½ Kbl. SV for Vraget af Dampskibet "Nankin", der er betegnet |

| Land | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | Stedbestemmelse | ANMÆRKNINGER. |
|------------|----------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------|---|---|
| N-Amerika | Ny Jersey | ny Tønde | paa Østsiden af Brigantine Shoal | ..... | ..... | S t. V $\frac{1}{2}$ V for Tuchers Beach Fyrtaarn og Ø t. N for Absecum Fyrtaarn | 2 Kvm. NV for Fløttetønden. |
| do. | do. | ny Lystønde med hvidt Gaslys | i Delaware Bugt | ..... | ..... | 1 Kbl. S t. V for Fourteenfoot Bankes Fyrskib | |
| Vestindien | Bahama Øerne | Dybden paa | Ballast Grund | 8 Fod | ..... | S $\frac{1}{4}$ V for NV-Enden af Øen Grand Turk og VSV $\frac{1}{4}$ V for Lookout | Grunden falder steil af mod Vest; den bedste Ankerplads nær den er ved Præsidentens Flagstang, 2 Kvm. S for Ryen. |
| Onba | Padre Havn | 5 nye Vagere | i Bugten ved Puerca | ..... | 11 Fod | ..... | de 3 af disse Vagere ligge om Styrbord, de 2 om Bagbord ved Indsølling. |
| S-Amerika | Brasilien | nylig funden Grund | i Parafloden | 17 Fod | ..... | 6 Kvm. N t. Ø for Braganzalebets Fyrskib | |
| do. | do. | do. | paa Pernambuco Red | 25 - | ..... | S 10° Ø (retv.) for Ollinda Fyr og S 89° Ø (retv.) for Picao Fyr | |
| Indien | Vestkysten | Pladsbestemmelse | af Crocodile Rock | ..... | ..... | N. 8° 5', 2 Ø. 77° 16', 3 Flagstang | 3 Kvm. SV $\frac{1}{4}$ S for Cadiapatam Fyrtaarn. { en Ballon helst, betyder en Cyklons Nærmelse; en Kegel, at Centrum af Cyklonen vil gaae N og Ø om Saugor og V om Chittagong; en nedadvendt Kegel, at Cyklonen gaar N om Falske Pynt; en Tromle (Cylinder), at en Cyklon nærmer sig Hoogly Floden. |
| do. | Bengalske Bugt | Stormsignaler | ved Mud Point | ..... | ..... | Telegrafstation | |
| do. | do. | do. | ved Diamond Harbour | ..... | ..... | Fyrtaarn | |
| do. | do. | do. | ved Saugor Fyrtaarn | ..... | ..... |  |  |

| Stat, Land | Færvand, Belligheden | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|-----------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Indien | Bengalske Bugt | Stormsig- naler | ved Calcutta | ..... | ..... | Masten i Port Com- missioners Office | en Ballon om Dagen eller 3 Lygter under hinanden om Natten be- tyder, at en Cyklon fra Saugor nærmer sig; en Tromle om Dagen og 2 Lygter under hinanden om Natten betyder, at en Cyklon med Stormflod nærmer sig Calcutta. |
| do. | do. | nylig funden Grund | ved Chitta- gong | 15 Fod | ..... | N. 21° 55',5 Ø. 91° 22',8 | 15 Kvm. Ø ½ S fra Sydenden af d'Apres Banke. |
| Burmah | do. | Flytning ½ Kbl. i N | af Reliance, Shoal Tønde | ..... | 9 Favne | ved Kyouk Phyou | Tønden er en sort Spidstønde med Ballon. |
| do. | do. | Tønden | for Bombay Shoal | ..... | ..... | ved do. | er inddragen. |
| Sumatra | Nordkyst | nylig funden Grund | Karang Timau | 6 Fod | 7 Favne | N. 5° 16',6 Ø. 97° 25',9 | V for Diamond Pynt. |
| Borneo | Østkyst | do. | ¾ Kvm. fra Kysten | ..... | 8 - | N. 2° 36' Ø. 117° 53' | Søen bryder over denne Grund. |
| do. | do. | do. | Pegasus | 10 Fod | ..... | N. 5° 42' N. 118° 46',5 | bestaer af Koraller og ligger ved Mundingen af Floden Kinaba- tangan. |
| do. | do. | do. | Banda | 6 - | ..... | N. 3° 49',5 Ø. 118° 0',7 | S for Sebuco, eller St. Lucia Bugt. |
| Java | Nordkyst | Flytning af den sorte Baake- tønde | paa Batavia Red | ..... | ..... | ved Revet Ketapang | den ligger nu for Sydenden, hidtil for Nordenden af Revet. |
| do. | Gaspar Strædet | nylig funden Grund | Dido | ..... | ..... | S. 1° 55' Ø. 107° 14' | paa dette Sted er seet Brænding af Capt. Craniz, Skib "Dido", i August 1882. |
| China | Bugten ved Tonking | Pladsbe- stemmelse | af Øen Hai- nans Sydvest | ..... | ..... | N. 18° 31',3 Ø. 108° 41' | |

| L a n d | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | Stedbestemmelse | |
|------------|-----------------------|---|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| China | Bugten ved Tonking | nylig funden Grund | Outer Shoal | | | 18 Kvm. N 75° V for Hainans Sydvest Pynt | Grunde ere fundne 2 Kvartmile fra Kysten, deriblandt Shoal Point, som ligger 22 Kvm. N 13° V fra Sydvestpynten af Hainan, og Brænding er endnu seet 4 à 5 Kvartmile derfra imod Syd. |
| do. | do. | do. | ved Hainans Sydvest Pynt | 6 Fod | | 7 1/2 Kvm N 86° V for Hain.s Sydvest Pynt | |
| do. | do. | do. | do. | 3 - | | 4 1/2 Kvm. S 73° V for Hain.s Sydvest Pynt | |
| do. | do. | do. | do. | 3 - | | 18 Kvm. N 28° V for Hain.s Sydvest Pynt | |
| do. | do. | do. | do. | 3 - | | 5 Kvm. N 34° V for Hain.s Sydvest Pynt | |
| do. | Amoy Havn | do. | NØ for Lintau | 8 - | | 100 Alen SØ t. Ø for den sydlige Steen- baake | |
| do. | do. | do. | do. | 14 - | | 60 Alen N t. Ø for do. | i Amoy indre Havn, ved Øen Kulangseu. |
| do. | Min Floden | do. | Europa Rock | 6 - | | N. 26° 11' Ø. 119 43',9 | |
| do. | Liau Floden | ny sort Spids- tønde med sort Ballon | Andøvnings- tønde | | | for Barren i Liau Floden | Skibet »Europa« er strandet paa dette Sted den 5 Septbr. 1882. |
| do. | do. | ny rød Tønde med sort Ballon | ved Middell- grundens Vestkant | | | for do. | |
| do. | do. | ny sort Spids- tønde med sort Firkant | ved Vest- bankens Sydøstkant | | | for do. | |
| ∞ Korea | Vestkyst | nylig funden Grund | 3 1/2 Kvm V for Seoul Floden | 12 Fod | | N 37° 30' Ø. 125° 15' | Flakket, hvorpaa Grunden findes, synes at have en Udstrækning af 2 à 3 Kvm. med en Dybde til 7 à 9 Fv. det engl. Opmanlings Fartoi »Meta- har eftersøgt dette Sted og Om- givelser uden at finde Spor af Grunde. |
| Australien | Vestkyst | forgjæves efter søgt Grund | Beaver Rev | | | S. 32° 6' Ø. 114° 37' | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-----------------------------------|--|--|--------------------|------------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Australien | Nordkyst (Clarence Strædet) | ny sort Baake- tønde | paa NV Enden af Henry Ellis Rev | ..... | ..... | ved Vernon Øerne | } Løbet i Sydsiden af Clarence Strædet gaaer imellem disse Tønder, der ligge 2¼ Kvm. fra hinanden. |
| do. | do. | ny rød Baake- tønde | V for SV Pynten af Øst Ver- non Island | ..... | ..... | ved do. | |
| do. | Sydskyst | ny Signal- station | ved C. Nort- humberland Fyr | ..... | ..... | S. 38° 3' Ø. 140° 38' | Skibe, som heise deres Signal, blive anmeldte telegrafisk, uden Omkostning, i Port Adelaide. |
| do. | do. | bortsprængt Grund | Lighting Rock | ..... | ..... | i Port Philip Havn | der er nu over 30 Fod Vand paa denne og omliggende Grunde. |
| S-Amerika | Magellan Strædet | engrøn Tønde med Stang og Ballon og en 4kantet rød Tønde | over Vraget af Orlogsskibet •Doterel• | ..... | ..... | SØ ¾ S for det store Fyrtaarn og dette netop V for det lille Fyrtaarn, Ø ½ S for Kirkegaards Korset og S t. V for Sandy Pynt | over Vraget er henved 12 Favne Vand. |
| do. | Stille Hav | forgjæves efter- søgt Ø | V for Peru | ..... | ..... | S. 7° 48' V. 83° 48' | denne Ø, som angaves funden i August 1881 af Capt. Meyer, tydsk Skonnert •Phoenix•, er for- gjæves eftersøgt af nordameri- kanske Orlogsskibe, hvorefter den er udslettet af Kaartene. |

Officielle Meddelelser.

1882.

Efter Conseilspræsidentens derom nedlagte aller- 6 Novbr.
underdanigste Forestilling har det allernaadigst behaget
Hans Majestæt Kongen at bifalde, at Efternævnte indordnes
i Rangforordningens forskjellige Classer, som følger:

i 2den Classe Nr. 5:

Chefen for Hans Majestæt Kongens Adjutantstab,
saalænge han i denne Stilling forbliver;

i 3die Classe Nr. 9:

Stabsdyrlægen,

Overlæger af ældste Lønningsclasser i Hærens og
Søværnets Lægecorpser;

i 5te Classe Nr. 3:

De øvrige Overlæger i Hærens og Søværnets Læge-
corpser;

i 5te Classe Nr. 4:

Intendanten af ældste Lønningsclasser i Hærens
Forpleiningscorps og ved Søværnets Intendantur,

Corpslæger og Skibslæger af ældste Lønningsclasser
i Hærens og Søværnets Lægecorpser,

Fabrikøren ved den militaire Klædefabrik;

i 6te Classe Nr. 4:

Probeermesteren ved Artilleriet,

Controleuren og Regnskabsføreren ved den militaire
Klædefabrik;

1882.

6 Novbr.

i 7de Classe Nr. 3:

De øvrige Intendantter i Hærens Forpleiningscorps
og ved Søværnets Intendantur,

De øvrige Corpslæger og Skibslæger i Hærens og
Søværnets Lægecorpser;

i 8de Classe Nr. 3:

Corpsdyrlæger i Hærens Dyrlægecorps,

De øvrige Officianter i Hæren,

Maaleren ved den militaire Klædefabrik.

8 . Allersh. Resol.: Capitain af Ingenieurcorpset Anton
Joseph Christian Keyper, R.* og DM., udnævnes
— paa allerunderdanigst Forestilling fra Krigsministeriet
— til Oberstlieutenant i Ingenieurcorpset.

10 . Allersh. Resol.: Allernaadigst tilladt Premierlieutenant
O. G. Lütken at anlægge og bære den ham af Hans
Majestæt Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decoration
som Ridder af den norske St. Olafs Orden.

13 . Efter at det i Kundgjørelse for Søværnet Nr. 33 —
1882, Punct 4 ommeldte Skydecursus er endt, tiltræde
de Officerer, der som Elever have gennemgaaet dette
Cursus, Tjeneste ved Søofficeerscorpset, og Premierlieut.
A. F. M. Evers samt Secondlieut. I. H. Schultz stilles
ved Siden af deres øvrige Tjeneste til Raadighed for
Directeuren for Søkaartarchivet.

• • De i Kundgjørelserne for Søværnet af 28de Sep-
tember 1871, Punct 9, 25de Juni 1879, Punct 8 og 7de
Juli 1881, Punct 4 om nedenstaaende Forhold givne
Bestemmelser samles herved, med Tilføielse af nogle
nærmere Bestemmelser, i Følgende:

Naar Officerer eller ligestillede Embedsmænd af
Søværnet eller Hæren — Flaadeinspecteuren med Adjutant
og Escadrechefen med Flagkapitain eller Adjutant herfra
undtagne — enten ifølge deres Embedsstilling eller efter
særlig Ordre have Ophold ombord i et udrustet Skib,
uden at henhøre til dettes Besætning, og Opholdets

Varighed ombord udkræver, at der ydes Bespisning, 13 Novbr. forholdes, som følger:

- a. Paa Skibe, hvor der holdes Messe, og Chefen holder eget Bord.

Hvis den eller de Paagjældende ere af høiere Grad eller af samme Grad, men af ældre Anciennitet end Skibets Næstcommanderende, har Skibets Chef — og, hvis de ere af lavere Grad eller af ikke ældre Anciennitet end Næstcommanderende, har Skibets Messe at afgive Bespisning og Betjening til de Paagjældende, imod herfor at beregne sig Bordpenge i Overensstemmelse med Loven af 6te Marts 1869 § 4, dog saaledes, at en Chef ikke i den Anledning kan beregne sig høiere Bordpenge, end Loven indrømmer Chefen for et Krigsskib med under 100 Mands Besætning.

- b. Paa Skibe, hvor der holdes Messe, og Chefen deltaget i denne sammen med de øvrige Messemedlemmer.

Det paaligger i alle Tilfælde Skibets Messe at sørge for de Paagjældendes Bespisning og Betjening, mod derfor at beregne de i fornævnte Lovs § 4 for Messens Medlemmer bestemte Bordpenge, hvorhos der, naar de Paagjældende ere af høiere Grad eller ældre Anciennitet end Skibets Næstcommanderende, maa beregnes for hver det samme Tillæg af 2 Kr. daglig, som i Loven er tilstaaet Chefen, naar han deltaget i Messen.

- c. Paa Skibe, hvor ingen Messe holdes.

Skibets Chef maa for Bespisning og Betjening til de Paagjældende beregne Dagpenge for hver af dem efter deres Grad i Overensstemmelse med ovennævnte Lovs § 14, dog saaledes, at, saafremt Opholdet er af længere Varighed end 3 Etmaal, blive Dagpengene at beregne vedkommende Officeer eller Embedsmand tilgode og at føre til Udgift i

1882.
13 Novbr.

- Chefens Regnskab for hele den Tid, den Paa-gjældende har Ophold ombord, hvorhos han med Hensyn til Bespiisning og Betjening vil være at betragte i Et og Alt, som om han henhørte til Skibets Besætning.
- d. I de ovenfor under a og b nævnte Tilfælde kan der, efter Ministeriets nærmere særlige Bestemmelse, tilstaaes vedkommende Officeer eller Embedsmand, der i over 3 Etmaal har Ophold i et udrustet Skib, uden at henhøre til dets Besætning, et til det ved ovennævnte Lovs § 4 bestemte Sotillæg svarende Tillæg, der i Forbindelse med Bordpengene vil træde istedenfor de ved Lovens § 14 bestemte Dagpenge.
- 14 . Tilstaaet Premierlieut. I Nyholm Orlov fra den 18de d. M til Udgangen af Marts Maaned 1883 for at fare med Vagerdampskibet Løvenørn.
- . . Secondlieut. I. C. D. Bloch beordret til, efter Afslutningen af det i Kundgjørelse for Søværnet Nr. 33 —1882, Punct 4 ommeldte Skydecursus, ved Siden af sin øvrige Tjeneste at stille sig til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.
- . . Reservelæge H. L. F. C. A. Rasmussen hjemsendes ved Udgangen af denne Maaned.
- 17 . Efter Marineministeriets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling udfærdiget **Kongelig Anordning** angaaende Plan for Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen.
- 22 . Ved Søminecorpsets 1ste Afdeling oprettes fra 1ste December d. A. til medio Mai 1883 et Cursus for Officerer.
- Dette Curcus deles i et theoretisk—praktisk fra 1ste December d. A. til 1ste April 1883 med Premierlieut. udenfor Numer i Ingenieurcorpset C. A. I. Juul og Undersøminemester A. P. C. Truelsen som Lærere, og et praktisk Cursus fra 1ste April til medio Mai

1883 med Premierlieut. S. A. L. Klixbüll og Under- 22 Novbr.
søminemester Truelsen som Lærere.

Til at gennemgaae dette Cursus bestemmes Premierlieutenanterne V. R. L. Hoffmann og V. C. L. Schlüter, Secondlieutenanterne I. H. Schultz og M. K. de Fine Licht samt Reservelieutenanterne C. V. R. Schönberg, F. Degner, C. E. Lous og A. C. H. Schoulund.

Samtlige ovennævnte Officerer fratræde deres Tjeneste den 30te d. M. og tiltræde den 1ste n. M. Tjeneste ved Skolen.

Tilstaaet Secondlieut. I. P. B. Schmith Orlov i 24 .
Koffardifart til 1ste Februar 1883.

Allerh. Resol: Premierlieutenanterne P. A. Grove 25 .
og W. H. B. Hedemann meddeles der Orlov i indtil
3 Aar fra den 1ste Januar 1883 at regne for at ansættes
paa den franske Flaade.

Allerh. Resol.: I det under 21de April 1882 allerhøist . .
stadfæstede Uniforms-Reglement for Søværnet bestemmes
følgende Forandringer.

For den ældste Trediedeel af Skibslæger og den
ældste Intendant:

1. Ærmedistinctioner af 3 Guldgaloner, den øverste og underste hver af $\frac{1}{2}$ Tommes Brede, den mellemste af $\frac{1}{4}$ Tommes Brede med $\frac{1}{4}$ Tomme bred Klædes Stribe, henholdsvis af ponceaurød og lyseblaa Farve imellem Galonerne, og for Skibslægernes Vedkommende med deres Corps's Emblem i Guldbroderi over disse paa Ærmets Forside;
2. Epauletter af Guld med tynde Cantiller af mat Guld, sølvbroderet Anker og Krone med Roset imellem paa Bladet, en $\frac{3}{4}$ Tomme bred Silke Stribe henholdsvis af ponceaurød og lyseblaa Farve indvirket i Bladets Midte.

Afgaaet ved Døden Premierlieut. i Søofficeerscorpset 28 .
A. P. Meldal.

1882

29 Novbr.

Oberstlieut. af Ingenieurcorpset A. I. C. Keyper, Bestyrer af Søværnets Bygningsvæsen, forbliver indtil videre til Tjeneste ved Søværnet.

30 .

Allerh. Resol.: Allernaadigst udnævnt Secondlieutenant Rørdam Hans Kjølens til Premierlieutenant i Søofficeerscorpset.

1 Decbr.

Premierlieut. R. H. Kjølens indtraadt i yngste Lønningsklasse for Premierlieutanter.

8 .

Af de den 6te November d. A. udnævnte Reserve-lieutanter indkaldes C. V. F. Frigast, C. P. Eisenreich, L. C. Degen, H. P. Olsen, I. C. Jessen og A. J. Andersen herved til at møde til Tjeneste ved Søværnet den 1ste Januar 1882 med Lønning fra samme Dato at regne. De melde sig den 3die samme Maaned til Chefen for Orlogsværftet.

Reservelieutanterne I. F. P. S. Redsted og Jacob Jensen hjemsendes efter Ansøgning ved Udgangen af denne Maaned.

Efternævnte Reservelieutanter: Iver Chr. Julius Tørgesen, Niels Chr. Hansen, Anders Christian Saltoft, Henning Chr. Fr. Thrane, Hans Ludvig Nielsen, Godske Hans Ernst Wielandt, Peder Johan Villiam Hesselager, Rasmus Christian Andersen, Jens Ditlev Krogh og Hans Christian Christensen, der den 1ste Januar 1883 have aftjent deres Værnepligt, meddeles der fra den nævnte Dato at regne Afsked fra Søværnet.

. .

Commandeurerne G. J. G. Mac-Dougall og A. E. Christiansen fratræde Tjeneste som designerede Chefer henholdsvis for Pandserbatteriet Helgoland og Pandserbatteriet Rolf Krake.

. .

Til Chefer for efternævnte Skibe designerede:

Commandeur H. G. F. Garde for Pandserbatteriet Odin,

Commandeur L. C. Braag for Torpedoskibet Tordenskjold,

Commandeur M. A. C. C. Wulff for Pandserbatteriet 8 Decbr.
Gorm,

Commandeur P. H. Bræm for Pandserbatteriet
Lindormen,

Commandeur A. E. Christiansen for Pandser-
batteriet Helgoland og

Capitain C. A. Garde for Pandserbatteriet Rolf
Krake.

De hjemmeværende af de Officerer, der have været . .
udcommanderede med de førstnævnte 4 Skibe iaar, med
Pandserbatteriet Helgoland i 1881 og med Pandserbatteriet
Rolf Krake i 1880, designeres til Skibene og føre i
Forbindelse med deres øvrige Tjeneste, efter nærmere
Ordre fra Chefen for Orlogsværftet, Tilsynet med disse.

Intendant B. W. Jordening, Skibsintendanterne . .
A. P. J. Bøttzauw og L. Degenkolv samt Proviant-
forvalter C. P. Hansen designeres til Tjeneste hen-
holdsvis i Pandserbatterierne Odin og Gorm, Torpedo-
skibet Tordenskjold og Pandserbatteriet Lindormen, under
disse Skibes Oplægning efter Kategori I.

Premierlieut. A. F. M. Evers tiltræder Tjeneste . .
som Inspectionsofficer ved Orlogsværftet, hvilken Tje-
neste Premierlieut. W. H. B. Hedemann fratræder,
hvorefter han tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset.

Allerh. Resol.: Det tillades Capitain N. J. Jespersen, 13 .
R.*, at forblive staaende udenfor Numer uden Lønning
endnu i 3 Aar fra den 15de d. M. at regne.

Allerh. Resol.: Fundatsen for det af Capitain, . .
Kammerjunker O. L. M. Munthe af Morgenstjerne
oprettede Legat »Bredo Munthe af Morgenstjernes Legat«,
stort 3,000 Kr., til Fordeel for faste Underofficerer af
Flaadens Artilleri- og Matroscorpser, stadfæstes.

Reglementeret Krigsammunion og Øvelsesammu- 18 .
nition for den 6" B. K. 95 C. og for den 6" B. K. 70 C.

Allerh. Resol.: Premierlieut. J. T. Olsen tillades 20 .
det at anlægge og bære den ham tildeelte Decoration
som Ridder af Cambodge Ordenen.

22 Decbr.

Til den Uddannelsesskole for Reservelieutenanter, der i Henhold til Bestemmelserne i § 33 af Lov om Søværnets Ordning af 28de Mai 1880 vil blive afholdt paa Orlogsværftet, antages følgende Elever, under Forudsætning af at de bestaae den anordnede Synsprøve: Styrmandene C. F. T. Nielsen, A. P. F. Christopersen, K. T. B. Gjerløff, J. P. A. S. von Mehren, H. S. T. Møller, H. F. Thomsen, E. P. Sonne, M. N. F. Wulff, M. Nissen, T. R. T. Müller, S. J. Meinertz, F. C. C. H. T. Bonnez, J. O. A. Sørensen, H. A. von der Recke, C. A. Jensen, J. P. Jensen, J. C. S. Meyer, J. Axelsen, A. Neergaard, C. Jørgensen, N. C. Nielsen, M. A. Gerhardt og H. J. J. Meyer.

Eleverne beordres til at melde sig til Chefen for Orlogsværftet den 12te Januar 1883 Kl. 12 Middag.

Undertøimesteren ved Artillericorpset, Capitain G. E. Fugl forestaaer Skolen.

Til at forrette Tjeneste ved Skolen beordres Premierlieutenanterne H. T. Hedeman og F. L. H. Hammer, der fratræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset den 11te og melde sig til Tjeneste ved Skolen den 12te n. M.

• • Commandeur G. I. G. Mac-Dougall indtræder og Commandeur P. H. Braëm udtræder som Medlem af Lanterne-Commissionen.

• • Instruction for Postforsendelser til og fra Besætningerne i de danske Orlogsskibe.

a Ifølge Indenrigsministeriets Foranstaltning ville Breve bestemte til Besætningerne i de paa Togt værende Krigsskibe, frigjorte med fornødne indenlandske Frimærker, fremtidig kunne adresseres directe til Brevpostcontoret i Kjøbenhavn, hvorfra de med først afgaaende Post afsendes til Skibets Station, hvilken i Forveien skriftlig meddeles Overpostmesterembedet af Skibets Chef med Angivelse af, naar Stationen antages at naaes, samt af Opholdets Varighed.

Lignende Meddelelser udfærdiges under Togtet i betimelig Tid, naar anden Station indtages. Ved at følge denne Anviisning fritages Afsenderne fremtidig for videre Forespørgsel om, hvortil de omhandlede Breve skulle adresseres.

- b) Ledelsen af Postvæsenet ombord overdrages en Officeer. En lukket Postkasse ophænges paa Batteriet eller andet passende og let tilgængeligt Sted med tilhørende Instruction om den i Post a trufne Foranstaltning samt om, at de deri nedlagte Breve skulle, foruden Adresse, være forsynede med de fornødne Frimærker og Afsenderens Skibs-Numer eller Stilling ombord, for at manglende Frimærker kunne paasættes og Værdien debiteres Vedkommende, ligesom om naar Post kan ventes afsendt fra næste Station eller Havn m. m.
- c) Posten besørgeres iland og afhentes til bestemte Tider ved En af Skibets Besætning, der i fornødent Fald er forsynet med Fuldmagt til at quittere for de blandt de modtagne Postsager eventuelt værende Gjenstande, hvis Udlevering fra Postvæsenet kun finder Sted mod Kvitterings Meddelelse. De ombord indsamlede Breve, der skulle afsendes, forsynes ved Foranstaltning fra Skibet med eventuelt manglende Frimærker, og Vedkommende debiteres for disses Beløb.
- d) Den ankomne Post afleveres strax til Skibsintendanten (Proviandforvalteren), af hvem den sorteres og derefter hurtigst muligt fordeles. Mulige Udgifter ved de mere end enkelte, over 3 Qvint veiende Breve afholdes af Skibets Conto og føres til Udgift i dettes Pengeregnskab ifølge den efter Togtets Slutning fra Kjøbenhavns Brevpostcontor derom udskrevne Regning.
- e) Skulde Seilrouten ifølge Ministeriets Ordre under Togtet blive forandret saaledes, at den af Skibets

1882.
22 Decbr.
- Chef forud dirigerede Post derved kunne forfeiles, vil Overpostmesterembedet blive underrettet herom fra Marineministeriet.
- f) Pengebreve og Pakker til Besætningerne i de paa Togt værende danske Orlogsskibe ville blive behandlede som lignende Postforsendelser til Private i Almindelighed. Afsenderne af saadanne Forsendelser ville om fornødent ved Henvendelse til Brevpost-contoret i Kjøbenhavn kunne faae Oplysning om det vedkommende Skibs Station.
- 23 . Allerrh. Resol.: Capitain i Søofficeerscorpset Steen Andersen Bille, R.*, udnævnes til Kammerherre.
- . . Allerrh. Resol.: Capitain i Søofficeerscorpset Steen Andersen Bille, R.*, meddeles der efter Ansøgning paa Grund af Alder Afsked i Naade med Pension efter Pensionsloven.
- 27 . I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 1532 af 19de ds. fremsendte Betænkning fra Værftskommissionens 2den Afdeling over Capitain C. A. Gardes Generalrapport for Briggen Ørnen for Togtet i Aar bifalder Ministeriet Puncterne under B i Betænkningen.
- Disse angaae alle Forslag om at sætte forskellige Blokke op i Graden, og man skal i den Anledning benytte Leiligheden til at nævne, at Klager fra Skibene over for smaa Blokke i Forhold til de Ender, der skære i disse, jævnlig ere naede Ministeriet. Paa dette Punct skal man derfor henlede Værftets Opmærksomhed, idet man skal tilføie, at de praktiske Hensyn ikke bør vige over for Skjønheds Hensynet (at mindre Blokke takle bedre).
- De under C i Betænkningen omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resol. Nr. 243 af 8de Marts 1877 være at afgjøre af Orlogsværftet.
- Hvilket tjenstligst meddeles Hr. Contre-Admiralen til behagelig Efterretning og Foranstaltning.

1882.

28 Decbr.

Af Forfremmelsesraadet for Søofficerscorpset udtræde fra den 1ste i n. M. at regne: Commandeur E. Duntzfelt og Capitain P. C. H. U. Jessen. Som Medlemmer af Raadet indtræde fra s. D.: Commandeur J. S. Meldal ved samtlige Forfremmelser og Capitain P. U. Bruun ved Forfremmelser til Capitain.

Premierlieut. C. M. With tiltræder Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Orlogsværftet, hvilken Tjeneste Premierlieut. A. F. M. Evers fratræder, hvorefter denne tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset og ved Siden heraf stilles til Raadighed for Directeuren for Søkaart-archivet.

Premierlieut. H. G. C. Amundsen tiltræder Tjeneste ved Søminecorpsets 1ste Afdeling.

Allerh. Resol.: Capitain H. H. Koch, R.*, udnævnes til Adjutant hos Hans Kongelige Høihed Prinds Valdemar.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant Otto Valdemar Suenson udnævnes til Capitain i Søofficerscorpset;

Secondlieutenant Rolf Bauditz udnævnes til Premierlieutenant i Søofficerscorpset.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant A. C. de Fine Skibsted meddeles der Orlov i 3 Aar fra den 1ste April 1883 at regne, for at føre et kongeligt Postdampskib.

1883.

2 Januar.

Fra den 1ste i d. M. ere Efternævnte indtraadte i følgende Lønningsclasser: Capitainerne F. P. A. Uldall i ældste, C. O. E. Normann i næstældste og O. V. Suenson i yngste Lønningsklasse for Capitainer; Premierlieutenanterne V. C. L. Schlüter i ældste, C. L. A. Trolle i næstældste og R. Bauditz i yngste Lønningsklasse for Premierlieutanter.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant C. L. A. Trolle meddeles der Orlov i Koffardifart i 1 Aar fra den 15de Marts d. A. at regne.

1883.

16 Jan.

Allerh. Resol.: Det tillades Efternævnte at anlægge og bære følgende af Hs. Kongl. Høihed Storhertugen af Baden dem tildeelte Decorationer, nemlig:

Hs. Majestæts Jagtcapitain Commandeur J. S. Meldal, C.* og DM., Commandeurkorset af 2den Grad af Zähringer Løve Ordenen, og

Capitain F. C. C. Bardenfleth Ridderkorset af 2den Grad af samme Orden.

. . . Allerh. Resol.: Premierlieutenant F. L. H. Hammer meddeles der Orlov i Koffardifart i 3 Aar fra den 15de April d. A. at regne.

. . . Allerh. Resol.: Der fastsættes følgende Tilføielser til det under 21de April 1882 allerhøiest stadfæstede Uniformsreglement for Søværnet:

1. Det tillades Officerer og de med dem ligestillede i daglig Tjeneste, hvor ikke bæres Værge, indenfor Orlogsværftets Grændser at bære en kort Paletot, som nævnt i Reglementets § 3 under 2.

2. Chefen for Orlogsværftet bemyndiges til at tillade det uniformerede Personale, naar det paa Værftet anvendes i Skibene eller paa Værkstederne til Arbejde, hvorved Klædedragten særlig udsættes for Slid og Tilsmudsning, at bære en passende Arbejdsdragt.

. . . Allerh. Resol.: De Staten tilhørende Dampfærger, der skulle benyttes i Farten paa Storebælt, føre Splitflag, i hvis ene Hjørne anbringes et Mærke, bestaaende af en Krone og derunder D. S. B.

Det under de jydsk-fyenske Statsbaner hørende Skibs-Materiel fører samme Flag med den Tilføielse, at der under D. S. B. med en Strøg imellem anbringes J. F.

17 . . . Allerh. Resol.: Directeuren for Søkaartarchivet, Commandeur H. P. Rothe, Commandeur af Dannebroke af 2den Grad og DM., udnævnes til Commandeur af Dannebroke af 1ste Grad.

F. BORCHORST.

100 Timer i Italiensk

ved

Fistaine.

Pris 5 Kr. indb. 5 Kr. 75 Øre.

Nøglen til Opgaverne 1 Kr. 35 Øre.

Lægebog for Søfarende

af

W. Horneman.

Pris 3 Kr. 50 Øre, indb. 4 Kr.

Praktiske Vink for den yngre Sømand

af

H. R. Tvede.

Pris 85 Øre.

INDHOLD.

| | Side |
|---|------|
| Ved Aarsskiftet..... | 1. |
| Capitain Jessens Kampe ved Sjællands Odde og i Vestindien | 50. |
| Uddannelsen af Artillerister i den franske Marine. Af Premierlieutenant Scheller..... | 57. |
| Havflskeriernes Indflydelse paa vore Søfartsforhold. Af K. S. | 66. |
| Bog anmeldelse | 91. |
| Efterretninger for Søfarende | 93. |
| Officielle Meddelelser..... | 117. |

Tidsskrift for Søværnen.

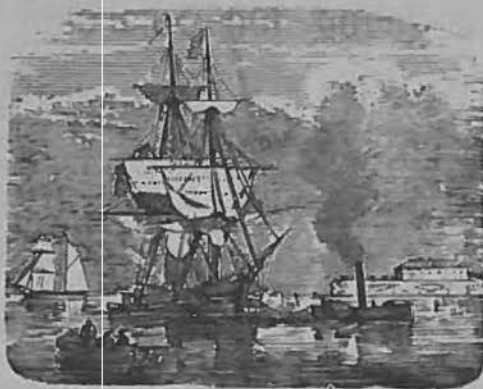
Ny Række. 18^{de} Bind.

3die Hefte.

Udgivet

af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Capitain **V. Hansen**.



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thieles Bogtrykkeri.

1888.

F. BORCHORST.

100 Timer i Italiensk

ved

Fistaine.

Pris 5 Kr. indb. 5 Kr. 75 Øre.

Nøglen til Opgaverne 1 Kr. 35 Øre.

Lægebog for Søfarende

af

W. Horneman.

Pris 3 Kr. 50 Øre, indb. 4 Kr.

Praktiske Vink for den yngre Sømand

af

H. R. Tvede.

Pris 85 Øre.

Steen Andersen Bille.

Viceadmiral Steen Andersen Bille, der bortkaldtes den 2den Mai, overlevede den Aldersgrændse, som han selv havde medvirket til at faae indført, i over femten Aar, og i Størstedelen af disse bevaréde han en saadan Aandsfriskhed, at ikke ret Mange i den Grad som han have kunnet vække Tvivl om Aldersgrændsens Berettigelse. Men, i hvor sjælden en Grad han end bevaréde sine Aandsevner, var hans Andeel i Marinens Liv og Udvikling ophørt med hans Afskedigelse, og det er derfor det Tidsspænd, der ligger forán denne, som Tidsskriftet i Korthéd skal dvæle ved.

Steen Andersen Bille var født den 5te Decembar 1797 og blev efter Datidens Skik «indskreven» paa Søcadetakademiet i en meget ung Alder. Han var Søn af dåværende Capitaín, senere Kammerherre, Vice-Admiral, Deputeret i Admiralitets- og Commissariatscollegiet St. A. Bille og hørte saaledés til en Slægt af gammel Adel, hvis Navn forlængst havde en smuk Klang i Marinen. Han blev Cadet i Begyndelsen af 1809 og afgik fra Akademiet i 1816. Allerede paa Akademiet gjorde han sig bemærket ved de Evner, som senere bare ham frem i hans Virksomhed. Han omtales i saa godt som alle Bedømmelserne fra denne hans Skoletid som livlig, opvakt og begavet, medens det bestandig fremhæves, at han viste megen Dristighed i Vaaben- og Legemsøvelser, men savnede Legemsudvikling og Styrke.

Sit første Togt som Officeer gjorde han med Fregatten »Minerva» til Middelhavet og Vestindien i Aarene 1817 og 18; men, da hans Virkelyst ikke kunde tilfredsstilles ved de sparsomme Udcommandoer herhjemme, gik han i 1820 i fransk Tjeneste sammen med sin lidt ældre Broder Ernst Bille. De vare de første Søofficerer fra de tre nordiske Riger, som tjente under fransk Flag i dette Aarhundrede. Med en fransk Escadre, bestaaende af et Linieskib, en Fregat og en Corvet, gik de til Platafloden, Sydamerikas Vestkyst og derefter til Brasilien, Vestindien og Nordamerika. Begge Brødrene vare ombord i Linieskibet »Colosse» ved Afreisen, men i Løbet af Togtet døde Ernst Bille af Brystsyge. Hele denne Reise har Bille skildret paa sin livlige, anskuelige Maade i »Nogle Ungdoms-Erindringer«, som i 1869 udgaves i »Fra alle Lande«, og saavel her som ved Fremstillingen af hans senere Virksomhed i fransk Tjeneste viser det sig, at han har havt det Held meget ofte at komme til fremmede Lande og Steder i bevægede Tider, der frembød rig Næring for den, som søger Leilighed til at see Livet røre sig i stærke Dønninger. Under sit Ophold i Havana modtog det franske Linieskib Efterretningen om Napoleons Død paa St. Helena, og Bille minder i sine Erindringer om det dybe Indtryk, dette Budskab vakte iblandt hans franske Kammerater. I Slutningen af Aaret kom han tilbage til Brest og traadte da ud af fransk Tjeneste — men dog ikke for ret lang Tid. Ved Nytaarstid 1823 viste det sig, at den Krig, som Stormagternes Beslutning paa Veronacongressen bar i sit Skjød, var uundgaaelig, og under det forestaaende Sammenstød imellem Frankrig og Spanien var der Udsigt til krigersk Virksomhed ogsaa paa Søen. Bille, der under sit Togt med »Colosse» kun havde faaet Lov til at være Tilskuer ved Stridigheder og Kampe, havde Lyst til at optræde som activ Deeltager i en Kamp og søgte derfor nu atter at komme i fransk Tjeneste. Det lykkedes ham først

henimod Midten af Aaret, da han var paa Vagtskibet ved Altona, at faae den franske Regjerings Tilladelse dertil; men til Gjengjæld blev han strax ved sin Ankomst til Frankrig beordret til at afgaae til Brest for med Fregatten «Hermione» at slutte sig til den franske Flaade, som blokerede Cadix, der fra Landsiden var cerneret af den franske Hær, som under Hertugen af Angoulême var rykket ind i Spanien. Af den Skildring, Bille i en Fortsættelse af sine «Ungdoms-Erindringer» har givet af sit andet Ophold i fransk Tjeneste, faaer man det Indtryk, at han ikke fandt sin Virksomhed krigerisk nok, og dog havde han Leilighed til mere end een Gang at vexle alvorlige Hilsener med Fjenden og til i Slutningen af September at deeltage i et almindeligt Angreb fra Søsiden paa Cadix's Batterier. Han skriver selv herom: «Jeg blev beordret med Hermiones armerede Fartøier at bringe de af os armerede Bombefartøier i Linie indenfor Fregatterne og paa passende Skudvidde. Centrum af vor Kanonbaadslinie bestod af spanske, royalistiske Fartøier. — Kl. 7 om Morgenen begyndte Kampen paa hele Linien. Vor Ild blev levende besvaret fra de fjendtlige Batterier og fra Kanonbaadene fra Cadix, som endog et Par Gange forsøgte at roe ud og afskære vore Fartøier, naar disse i Kampens Iver vare roede for langt ind, thi saa urimelig vare de gode franske Officerers og Cadetters Iver efter at komme i Ilden eller vel rettere efter at kunne sige, at de havde været med i Angrebet, at flere af dem laae og skøde med deres 24 *H's* Carronader fra Barkasserne, skjøndt Liniens Afstand fra Land var mellem 2 og 3000 Alen. Man kunde da altid tale lidt derom i Rapporterne, og hvem veed, hvad der saa kunde vanke. — Hvad mig angaaer med mine fire Rofartøier og to Kanonbaade, da var jeg jævnlig beskjæftiget med at bringe disse sidste nærmere eller fjernere efter Omstændighederne. Jeg havde det Held at redde Mandskabet paa en Bombarde, som sank tæt ved os ved et

Grundskud. En anden Bombarde, som ligeledes fik Grundskud, blev slæbt tilbage til St. Lucar. I det Hele bleve de spanske Batterier og Kanonbaade os ikke Svar skyldige: en Kugle traf min Barkas, borttog alle Bagbords Aarer, sprang derfra over i »Colosse's Barkas og dræbte to Mand. Kl. 2 signalerede Admiralen at ophøre med Ilden; men, da i det Samme de fjendtlige Kanonbaade roede ind imod os med Kraft, gjorde vi Alle, store og smaa Fartøier, en forceret Roning ind imod dem under idelig Skydning og »Vive le Roi!«, og saa gjorde de atter omkring og søgte tilbage til Havnen, og vi til vore Skibe. — Jeg skal ikke kunne sige, hvorledes det gik til i de andre Skibe; men jeg veed blot, at der ombord hos os blev gjort mere Væsen af denne i sig selv mindre betydelige Affaire, end jeg syntes den var værd.» — Efterat Cadix i de første Dage af October havde capituleret, maatte krigen betragtes som endt, man var ikke længere optaget af de forestaaende Begivenheder, og saa traadte som almindelig blandt Fransk-mænd Discussionen i Virksomhedens Sted. Skibene havde faaet en Deel af Tropperne ombord, og i den Fregat, hvor Bille gjorde Tjeneste, var der ikke mindre end sexten Officerer af Garden. Hvor uenige end disse og Søofficererne kunde være i deres politiske Opfattelser, var der eet Punct, siger Bille, hvori de Alle samstemmede, og det var i deres Ønske om at faae Krig med Preussen. Han nævner følgende Ord af sin Dagbog derom: »Det var som et Brændpunct, der concentrerede alle Lidenskabernes Straaler; Royalister og Liberale, Aristokrater og Demokrater udbrøde da i vilde Brøl om Had og Hevn«, og derefter tilføier han: »Det er nu fem og fyrretyve Aar siden, jeg nedskrev hine Ord; saavidt min Erfaring gaaer, har denne Stemning ikke siden mildnet sig.«

Da Udsigten til krigerisk Virksomhed ophørte, blev Bille efter sin Anmodning forflyttet til Fregatten »Galatée«,

der var bestemt til et Togt til Middelhavet og Levanten, hvor netop paa den Tid den græske Frihedskrig rasede i sin fulde Styrke. Paa Veien til Levanten var han Vidne til en af de mangfoldige Conflicter, som Frankrig altid har havt med »Barbaresk-Staterne«, og som ifølge Programmet dengang bestandig sluttedes med, at Europæerne satte deres Villie igjennem ved Trusler om at skride til Fjendtligheder. Derefter gik det østerpaa, og snart levede Bille midt i Budskaberne om Grækernes heltemodige Kamp mod Tyrkerne og om disses hensynsløse Anvendelse af Mord og Brand for at undertvinge det tapre Folk. I Begyndelsen af 1825 vendte han tilbage til Frankrig og blev der decoreret med den franske militaire Fortjenesteorden. Han beretter herom, at han af Chefen for Personnellet i Paris, der skulde overlevere ham Ordenen, blev opfordret til at sværge, at han vilde være en Støtte for den romersk-katholske Tro, og at han, da han vægrede sig derved, blev spurgt, om han da vilde »sværge Hans allerchristeligste Majestæt Kong Carl den Tiende Huldskab og Troskab og fremdeles vove Liv og Blod for Frankrig«. Heller ikke dette kunde han indlade sig paa. Da greb Admiralen den Udvei at spørge: »Eh bien, mon cher, voulez vous m'embrasser?« — »De tout mon coeur«, svarede Bille og fik saa sin Orden.

Efter sin Hjemkomst førte Bille i 1826 Marinens første Dampfartøi, Kongens Dampskib »Kiel«, var i 1827 som Næstcommanderende med Briggen »St. Jan« i Vestindien og førte derefter igjen Kongens Dampskib. I 1836 deeltog han i et Togt i Østersøen med Linieskibet »Skjold« og tog derefter igjen Commandoen over »Kiel«. I 1840—41 var han Næstcommanderende paa Fregatten »Bellona«, der gjorde et af de desværre nu saa sjeldne Togter til Sydamerikas Kyster, og i 1844 førte han Cadetskibet Corvetten »Flora«. Da Christian den Ottende gennemførte sin kjære Tanke, at ud-

sende en dansk Verdensomseilings-Expedition, blev Bille, der i en lang Aarrække havde staaet ham meget nær, valgt til dens Chef, og saavel ved den Dygtighed parret med Held, hvormed han løste denne interessante Opgave, som ved den litteraire Evne, han lagde for Dagen i det Værk, han udgav om Reisen, vandt han den Plads, han senere har hævdet, som en af Marinens mest fremragende Officerer. Det laa derfor nær, at han, da Krigen udbrød i 1848, blev udnævnt til Næstcommanderende paa Escadren ved Slesvigs Østkyst. Den noget hensynsløse Energi, som han alt dengang havde erhvervet sig Ry for, kom ham her fortrinlig tilgode: hans Standerskib »Hekla« indgød Fjenden Skræk overalt, hvor det viste sig, og, naar han i sin rastløse Faren frem og tilbage tog nogle Kanonbaade paa Slæb og førte dem hen til de af Fjenden besatte Puncter, hed det sig blandt Tydskerne: »Der kommer den sorte Djævel med sine Unger!« Da Hæren efter Slaget ved Slesvig var gaaet til Als, og Insurgenterne i Forbindelse med Preusserne vare rykkede ind i Jylland, bidrog Bille i høj Grad til at gjenopvække den freidige Stemning, der havde hersket i Begyndelsen af Krigen, ved sit Bombardement paa Fredericia. Denne Beskydning, som udførtes af »Hekla« og nogle Kanonbaade, havde vel ikke synderlig militair Betydning; men det var et offensivt Skridt, som ved den Djærvhed, hvormed det udførtes, bragte Liv i den trykkede Stemning, og, hvor forskjellige Indvendinger der end senere ere reiste derimod, er det en Kjendsgjerning, at han fra den Dag af rundt om i Landet blev udpeget som en af vore flinkeste Søofficerer. Bille var alt bleven Premierlieutenant i 1823, Capitain-Lieutenant i 1834 og Capitain i 1841. I Efteraaret 1848 blev han Commandeur-Capitain, og, da man i 1849 udrustede en Escadre til at blokere Nordsøeshavnene, blev han udnævnt til dens Chef. Det var ikke nogen let Opgave, som man her stillede ham; hans Kampstyrke bestod næsten

udelukkende af Seilskibe, medens der i de blokerede Havne fandtes ikke faa forholdsviis store Dampskibe, der kunde indrettes til Krigsbrug og under en dygtig Ledelse vilde have været meget farlige Modstandere. De største og hurtigste af disse Skibe bleve ogsaa udrustede og vare mere end eengang paa Vei ud til den danske Nordsøescadre; men hvergang vendte de tilbage med uforrettet Sag, og der er ikke fjerneste Tvivl om, at dette skyldtes den Resoluthed, hvormed Bille og hans Skibschefer hvergang modtog dem. I 1850 var han atter i Østersøen, men denne Gang som Escadrechef paa Hertugdømmernes Østkyst.

Bille blev tidlig draget ind i det politiske Liv, idet han traadte ind i Bluhmes Ministerium den 27 Januar 1852 og vedblev at virke som Marineminister, efter at Ørsted den 21de April 1853 havde overtaget Ministeriet. Ved Folkethingsvalgene den 4de August 1852 seirede han i Nyboder over Capitain Krenchel, men stillede sig ikke igjen til Valg det paafølgende Aar. Han afgik som Marineminister i December 1854 og blev, som man vil erindre, sat under Rigsretsanklage for Anvendelsen af ubevilgede Summer; men Rigsrettens Dom var til Gunst for ham. Den ældre Slægt vil mindes, at han under sit Ministerium havde adskillige skarpe Sammenstød med de Liberale, blandt hvilke særlig en enkelt, dengang meget bekjendt Politiker gjorde sit Bedste for at vække hans Kamplyst. I Marinen havde han mere Erkjendelsen end Følelsen for sig; man erkjendte hans Dygtighed, glædede sig over hans Slagfærdighed og indrømmede, at han gjorde sit Bedste for at fremme Flaadens Tarv; men man kunde ikke ret finde sig i hans Opfattelse af Officererne som villieløse Redskaber i Ministeriets Haand. I 1856 blev han Chef for Søofficeerscorpset, og den 1ste Februar 1860 overtog han Marineministeriet i Hall's Ministerium, hvori han virkede til dets Afgang i Slutningen af 1863. Under denne sin Virksomhed forøgede

han Flaademateriellet med vore første pansrede Skibe og bestræbte sig overhovedet for at gjøre Orlogsmateriellet saa tidssvarende som muligt. I 1864 udnævntes han til Viceadmiral og gik derpaa i en overordentlig Mission til China for at ratificere den Handelstractat, General Raasløff i 1863 havde afsluttet, og dermed var hans militære Virksomhed i det Væsentlige tilende, idet han forlod Marinen ifølge Loven om Søværnets Ordning 1868, efterat have tjent sit Fædreland i 52 Aar.

Admiral Bille havde efterhaanden erhvervet sig Dannebrogordenens forskjellige Grader, idet han i 1858 havde faaet Storkorset, medens han i October 1848 var bleven decoreret med Sølvkorset. Af udenlandske Ordener havde han Storkorset af den svenske Sværdorden, Commandeurkorsene af den norske St. Olafsorden og af den russiske St. Annaorden med Stjerne, hvorhos han endelig havde faaet den franske militaire Fortjenesteorden.

Admiral Bille var ikke blot en Mand med et lyst og livligt Hoved, men tillige en Mand med rige og mangesidige Kundskaber, som han Livet igjennem søgte at nære og forøge. Vidnesbyrdet derom foreligger ikke blot i hans offentlige Virksomhed, men ogsaa i de mange skriftlige Indlæg, han har givet i Spørgsmaal, der knyttede sig mere eller mindre til hans Fag. Ikke blot har dette Tidsskrift i mere end en Snees Aar indeholdt en Række dygtige Artikler fra hans Haand, men saare ofte gav han Møde i Dagspressen for med den Klarhed og Styrke, der holdt sig til hans sidste Leveaar, at hævde de Anskuelser, han hyldede. Han havde en aldrig svækket Tro til Orlogsflaadens Betydning, en Tro, der for Exempel fik sit Udtryk i den Indberetning til Hans Majestæt Kongen, hvori han blandt Andet yttrede: »Jeg anseer en forsvarlig søgaaende Flaade for uafviselig nødvendig for Danmarks Selvstændighed . . . og den Dag, da Midlerne til en søgaaende Flaades Tilblivelse

og Vædligeholdelse negtes, directe eller indirecte, den Dag giver man Afkald paa at opretholde Danmark som selvstændig Stat. Af større Arbejder fra hans Haand foreligger foruden hans »Galatheas Reise omkring Jordan» en Skildring af hans Reise til China i 1864 og de før berørte Ungdoms-Erindringer. I hans Reise til China findes et Slutningsord, der afspejler hans varme Følelse for Fædrelandet og hans Tro til dets Fremtid, og før at kaste et Lys, der er udgaaet fra ham selv, over hans Personlighed, skulle vi ende disse Mindeord om ham ved at anføre nogle Sider af Slutningsordene i det nævnte Værk.

»I al den Tid, jeg tilbragte paa denne Reise, tvang det Spørgsmaal sig uvilkaarlig og jævnlig frem for min Tanke: Er nu denne din Reise og Alt, hvad der staaer i Forbindelse dermed, til nogen virkelig praktisk Nytte for vort Fædreland? Det var umuligt andet end at slige Tanker maatte voxer frem. Sæden dertil var nedlagt før min Bortreise ved Betragtningen af Begivenhedernes Gang, og den blev pleiet og fik ny Næring ved de Efterretninger, jeg modtog i Udlandet. Nu ved min Hjemkomst trængte dette Spørgsmaal sig mere frem end nogensinde. Den blodige Krig var tilendebragt ved en for Landet saa ydmygende, saa kostbar, saa ulyksalig Fred. Det danske Monarchies Omraade var blevet to Femtedele mindre, og fem Sjettedele af den Skibsdrægtighed, der havde befaret China under dansk Flag, var gaaet over i Fjendevold og skulde ikke mere fare under vort gamle, i hine Lande saa vel ansete Banner. Det ligger under disse Forhold temmelig nær at sige, at under saa forandrede Omstændigheder er den hele Tractat med samt dens Ratification til ingen Nytte; den behøves ikke mere, Danmarks Handel paa China er saa ubetydelig, at det ikke lønner Umagen at gjøre noget Forsøg, end sige nogen Bekostning paa at beskytte den, eller i det Hele at drage den Fordeel af den afsluttede Tractat, som

denne iøvrigt frembyder saa rig Leilighed til. Danmark maa nu samle sine Kræfter til Foretagender, der ligge nærmere, og hvis Fordele blive mere iøinefaldende, mere directe indbringende o. s. v.

Det kan nu vist ikke negtes, at disse og dem beslægtede Meninger have deres Berettigelse i et Øieblik som det nærværende, hvor Landet endnu bløder haardt af sine Saar, og hvor der maa gjøres saa store Krav til Landets Velstandskilder for at læge disse Saar, samt at der skal og maa handles med stor Forsigtighed, for at de ikke skulle udtømmes. Alligevel vover jeg at troe, — og jeg skriver disse Ord efter den modneste Overveielse og nøiagtig Prøvelse, saavidt mine Evner og Kundskaber formaae — at denne nu afsluttede og bekræftede Tractat, som giver Danmark Ret til at handle paa China, i saa udstrakt Grad som nogen anden europæisk Nation, og at drage alle de Fordele af denne Handel, som klog Benyttelse af Forholdene tillader — at denne Tractat, siger jeg, kan blive en af de nye Kilder til Velstand og Livskraft, som vi nu saa høilig trænge til at see aabnede, og som vil kunne flyde rigelig til Gavn for vor Skibsfart og følgelig til Gavn for vort Land.

For at dette skal kunne lykkes, er der imidlertid to Betingelser, som maae opfyldes, hvoraf den ene afhænger af Folket selv, den anden af Regjeringen; men jeg skal strax tilføie, at den første, den, der paahviler Folket, er den absolute, uden hvis Opfyldelse den anden, den, der paahviler Regjeringen, bliver ligegyldig og kan og vil bortfalde.

Hvad er det da, Folket skal gjøre? Folket maa først og fremmest, nu, da det i dyre Domme har maattet betale Freden med de udvortes Fjender, slutte Fred med sig selv. Det maa indsee, at, for at det skal blive muligt, at det kan vedblive at bestaae som selvstændigt Folk, maa det udvikle sine aandelige som sine materielle

Kræfter. Det maa begribe, at, for at dette kan skee, maa det lade alle Partistridigheder falde til Jorden, for-
sage alle lidenskabelige Undersøgelser af, hvem der har
Skylden, og ophøre med alle Vredesskrig mod denne
eller hiin Regjering, om hvilken hvert Parti for sig for-
mener, at det er den, der har været Skyld i Landets
Ulykke. Og hvorfor dog søge Kilderne til al den Jam-
mer, der er overgaaet vort Land, i Landet selv, alden-
stund den med fuld Føie kan søges og med saa stor
Klarhed kan bevises at ligge hovedsagelig i vore Fjen-
ders samvittighedsløse Fremgangsmaade og i vore saa-
kaldte Venners Lunkenhed og Ligegyldighed? Og vil
man da ikke indsee, at, dersom Feilen absolut skal søges
og findes iblandt os selv, da er der Ingen af alle dem,
der have havt Lod og Deel i Regjering og Lovgivning
fra 1848 til 1865, som ikke ogsaa har havt sin Lod og
Deel i de Feil, som ere begaaede. Lad os tage Læren,
som flyder af de bittre Erfaringer, til Indtægt, men lad
os saa ogsaa række forsonlig Haanden til hinanden og
hjælpes ad til at bjerge vort Vrag. — Dog Nei! Dan-
mark er ikke noget Vrag — vil Regjering og Nationen
for Alvor og i Enighed arbeide derpaa, saa kan Danmark
endnu, skjøndt lille, skjøndt ubetydeligt i politisk Hen-
seende, dog blomstre frem i Velstand og Tilfredshed.
Danmark har vigtige Erhvervskilder. Disse: Agerdyrk-
ning, Handel, Fiskeri og i det Hele Skibsfart, kan og
maa gives et saadant Opsving, at Velstand og Velvære
vil udvikle sig over Landet. Men dertil bører, at Folkets
Repræsentanter see bort fra smaalige provindsielle eller
communale Interesser og gaae ind paa frie Grundsæt-
ninger for Eiendommens Erhverv og Behandling, for vel-
forstaaede Frihandelsprinciper og for Skibsfartens størst
mulige Udvikling. Man følge denne Vei, selvfølgelig
med Klogskab og Omsigt, men ogsaa dristig og bestemt,
saa vil Landet snart føle de velsignelsesrige Følger deraf.*

Pandsersforsøgene paa Amager.

De Skydeforsøg, som ved Marineministeriets Foranstaltning ere blevne foretagne paa Amager i Marts Maaned imod en Pandserskive, construeret omtrent som et Afsnit af »Tordenskjold»'s hvælvede Dæk, have havt det Formaal deels at undersøge det hvælvede Dæks Modstandsevne imod en nærlig horizontal Beskydning, deels at komme til Kundskab om, hvilken Art Pandsrerplader, Underlag og Forstøtning der vilde være at anbefale til det nye Skib, som iaar skal sættes under Bygning.

I det af Ministeriet for Prøverne udfærdigede Program gives først en Beskrivelse af Skiven og Forsøgsmateriellet og derefter en foreløbig Oversigt over, hvorledes Skydningen skal foretages.

Skiven fremstillede altsaa et Afsnit af det paa-tænkte Skibs pandsrede Dæk, hvis midterste Deel er vandret, medens det ud imod Siderne har en Heldning af 24° mod Horizonten. Da den vandrette Deel af Skiven ikke vilde kunne træffes ved Skydningen paa Forsøgspladsen, afveg den fra Skibsdækket ved, at der var givet den en Heldning af c. 7° mod Horizonten. Denne Deel af Skiven var klædt med Pandsrerplader paa $50^m/m$, den underste med Plader paa $100^m/m$. Følgende Fabrikanter havde leveret Plader til Forsøget:

Schneider (Creusot) $50^m/m$ Plader af Staal,

Cammell $100^m/m$ compound Plader og $50^m/m$ særligt præparerede Jernplader,

Marrel frères Smedejernsplader.

Den underste 24^o heldende Deel af Skiven var klædt med to Rækker Pandserplader, begge altsaa af 100^m/_m Tykkelse. Den øverste Pladerække var efter engelsk Mønster anbragt umiddelbart paa Staaldækket, hvorimod den underste Række efter fransk Mønster var forsynet med et Træunderlag af 15^o/_m Tykkelse. De to Pladerækker forstøttedes mod hinanden ved Hjælp af Knæplader, anbragte paa Spanterne. Selve Dækket bestod under den øverste Pladerække af 17^m/_m Staal i to Tykkelser og under Træunderlaget af 9,2^m/_m Staal i een Tykkelse. Forboltningen var for den underste Pladerækkes Vedkommende foretaget ved Hjælp af almindelige 50^m/_m Pandserbolte med Kautschuk, hvis Hoveder vare konisk forsænkede i Pladerne. Dæksbjælkerne bestode af byggede I Bjælker. Staalpladen var c. 229^m/_m høi, 13^m/_m tyk, og Vinklerne vare af Staal med Dimensionerne 76^m/_m × 76^m/_m × 13^m/_m.

Denne Deel af Skiven var ligesom i det paatænkte Skib beskyttet af et Korkbælte, der udfyldte Rummet mellem det vandrette Dæk, den nedad hvælvede Deel af Pandserdækket og Skibssiden. Denne var i Skiven fremstillet ved en Staalplade c. 13^m/_m tyk, og det vandrette Dæk udfor den horizontale Deel af Pandseringen ved en Staalplade c. 6^m/_m tyk; Rummet mellem disse var atter ved verticale Skodder i Pladesammenstødene deelt i 3 Dele, saaledes at der altsaa kom et Korkrum udenfor hver Fabrikants Plader. Det midterste Rum var pakket fuldt med almindelig Kork, de to andre vare fyldte med en mod Antændelse præpareret Art Kork.

Den øverste 7^o heldende Deel af Skiven var klædt med 3 Rækker Pandserplader, alle altsaa paa 50^m/_m. Pladerne vare anbragte umiddelbart paa Staaldækket og befæstede ved Hjælp af 32^m/_m Bolte uden Mellemlæg af Kautschuk og med konisk forsænkede Hoveder. Selve Staaldækket var noget forskjelligt konstrueret under de forskjellige Pladerækker; under den øverste Pladerække

bestod det af c. $17 \frac{m}{m}$ Staal i to sammennittede Tykkelser, under den mellemste Pladerække af $9 \frac{1}{2} \frac{m}{m}$ Staal i enkelt Tykkelse med dobbelte Naadskinner, der vare skruede sammen, og endelig nederst af $9 \frac{1}{2} \frac{m}{m}$ Staal i enkelt Tykkelse med enkelte sammennittede Naadskinner. Dæksbjælkerne under denne Deel af Skiven vare $127 \frac{m}{m}$ høje T Jern af Staal, de vare for den øverste Ende bøjede opefter og tjente her som Forstøtning for den øverste Pladerække.

Ved Siden af Skiven var opført en Brædeskive til Brug ved Indskydningen. Imellem Stiverne, der støttede Skiven bagtil, var der ligeledes anbragt en Brædeskive, for at man kunde danne sig et Begreb om den ved mulige Gjennembrud foraarsagede Virkning bag Pandsret.

Traversen. Da Forholdene ved Skydepladsen paa Amager ere af den Beskaffenhed, at Projectilerne nødig maae vige ud tilvenstre, og da der ved Beskydningen af den horizontale Skive kunde ventes Afprelninger og Ricochetter saavel i denne som i andre Retninger, havde man seet sig nødsaget til at opføre en-svær Jordtravers, der omfattede Skivens venstre Side og saaledes afgav Dækning i denne Retning. Traversen, der var forankret og indvendig beklædt med Skandsekurve, var c. 10' høiere end Skivens høieste Punct.

Skytset. Til Beskydning af den her beskrevne Skive skulde anvendes to af Flaadens Kanoner, nemlig den 9" F. K. og den 6" - 95 C. B. K.

Disse to Kanoner vare valgte, fordi de antages at være Skiven omtrent jævnbyrdige, og fordi de tillige i flere Retninger supplere hinanden. Sværere Kanoner end den førstnævnte ere ogsaa meget vanskelige og bekostelige at transportere ud i Marken paa Amager. Den 9" F. K. udskyder et tungere Projectil med mindre Hastighed, og den 6" B. K. et lettere med større Hastighed. Den levende Kraft i Anslaget for de 6" og 9" pandserbrydende Granater pr. Eenhed af Omkredsen er

ikke meget forskjellig; men den totale levende Kraft for den 9" Granat er betydelig større end for den 6".

Kanonerne vare opstillede paa en Brisk ved Siden af hinanden. Brisken var lagt i den vestligste Skudlinie udfor søndre Ende af Skydebanerne for Fodfolket og 150^m fra Skiven. Den 6" B. K. var anbragt i sin egen Slædeaffutage, hvorimod der til den 9" F. K. i dette Øiemed var konstrueret en svær Forsøgsslæde af Træ.

Den 9" F. K. er en Smedejerns Forladekanon af Sir William Armstrong's Tilvirkning. Dens Vægt er 12,700 Kg. Vægten af den pandserbrydende Granat, der er af haardstøbt Jern, beløber sig til 113,5 Kg., og med en Ladning paa 22,5 Kg. kubisk Krudt paaregnes en Begyndelseshastighed af c. 430^m.

Projectilets Anslagshastighed mod Skiven vil da blive 421^m.

• lev. Kr. pr. $\frac{1}{m}$ af Omkredsen i Anslaget: 14,4^{mt}.

• totale lev. Kr. i Anslaget: 1024,8^{mt}.

Til Beskydning af Skiven med denne Kanon skulde der desuden anvendes en skarpladt Støbejerns Brandrørsgranat paa 113,5 Kg. og rummende en Sprængladning paa c. 7,5 Kg.

Den 6" - 95 C. B. K. er Firmaet Krupps 35 Kaliber lange 15 $\frac{1}{m}$ Mantel-Ringkanon af Construction 1880. Af pandserbrydende Projectiler til denne Kanon forelaae til Forsøget to, nemlig en spidshovedet Staalgranat og et fladhovedet Projectil af samme Materiale, begge veiende 51 Kg. I den senere Tid har nemlig den Anskuelse trængt sig frem, at de fladhovedede Projectiler bide sig fast i Pandsret ved mindre Anslagsvinkler end de spidshovedede, og at de virke mere ødelæggende paa Maalet ved skraat Anslag end de spidshovedede. Dette Forhold ønskedes saavidt muligt undersøgt ved Forsøget. Endelig skulde der benyttes spidshovedede og fladhovedede Støbejernsprojectiler af samme Vægt

som Staalprojectilerne til Indskydningen. Med en Ladning af 18,6 Kg. kubisk Krudt vil Begyndeshastigheden her være c. 530^m.

Projectilernes Anslagshastighed mod Skiven vil da blive c. 520^m.

» lev. Kraft pr. $\frac{c}{m}$ af Omkredsen i Anslaget c. 15,0^{mt}.

» totale lev. Kraft i Anslaget c. 702,8^{mt}.

Det foreløbige Program for Skydningen lød saaledes: »Forsøget tænkes fordeelt paa 3 Skydedage: 1ste Dag beskydes den øverste Deel af Skiven (de 50^{m/m} Plader) saavel med den 9" F. K. som med den 6" B. K.

Den 9" F. K. skyder med 22½ Kg. Ladning og blind Pansergranat.

Den 6" B. K. " " 18½ Kg. " " " Pansergranat.

Der søges opnaaet Resultater, tilstrækkelige til deraf at kunne slutte sig til de forskjellige Pladers relative Godhed samt til den heldigste Construction af selve Dækket.

2den Dag beskydes den underste Deel af Skiven (de 100^{m/m} Plader), der er dækket af Korkrummene. Først foretages en Skydning for deraf at kunne bedømme Korkfyldningens Indflydelse paa Projectilets Retning samt den korkbeklædte Skives Modstand. Dertil anvendes den 6" B. K. med 18½ Kg. Ladning og blind Pansergranat; der rettes mod det øverste Lag af de 100^{m/m} Plader. Projectilets Vei gennem Korken bliver herved saa lang som muligt. Dernæst foretages en Skydning for at constatere, hvorledes Virkningen af en Granatsprængning i Korkrummene vil blive, om Korken antændes, og om den imprægnerede Kork viser sig mindre antændelig end den almindelige o. s. v. Hertil anvendes den 9" F. K. med 15½ Kg. Krudt og skarpladt

Brandrørsgranat. Skydningen foretages mod det underste Lag af de 100^m/_m Plader, for at der kan være saa meget Kork som muligt over Sprængningsstedet, og den 9" Kanon er valgt hertil, da dens Brandrørsgranat rummer den største Sprængladning (7½ Kg.).

3die Dag beskydes den underste Deel af Skiven, de 100^m/_m Plader, der nu ere befriede for Korkdækningen. Der skydes saavel med den 9" F. K. som med den 6" B. K. med blinde Pandsergranater og størst Ladning, for heraf at kunne uddrage en endelig Slutning med Hensyn til den relative Godhed af de forskjellige Plader. Ligeledes forsøges Virkningen af de fladhovedede Staalprojectiler til den 6" B. K. Der søges oplyst, hvorvidt Pandserets Anbringelse umiddelbart paa Jerndækket er at foretrække for den sædvanlige Anbringelse med et elastisk Underlag af Træ mellem Plade og Dæk.

Forsøgene foretoges den 16de, 17de, 19de og 20de Marts. De to førstnævnte Dage blev navnlig den øverste Deel af Skiven beskudt; den tredie Dag beskødes Korkrummene, og den sidste Dag bleve de 100^m/_m Plader beskudte, efterat Korkrummene vare blevne fjernede. Skiven blev truffen af 40 Skud.

Ingen af de 50^m/_m Plader bleve gjennembrudte ved Skydningen. Pladerne have afviist Projectilerne, efterat disse have furet og bøiet dem, hvad der stemmer godt med den af franske Skydeforsøg udledte Regel, at Plader paa 50, 60, 70 og 80^m/_m Tykkelse vise Projectilerne af, naar disse træffe under mindre Anslagsvinkler end 10°. De 9" Projectiler pløiede dybere og længere Furer end de 6" Projectiler og fremkaldte større Bøining af Pladerne, men Virkningen var dog i det Væsentlige den samme for begge Slags Projectiler. Efter Pladernes Aftagelse viste det sig, at Staalpladerne havde staaet sig bedst. De efter denne Deel af Skydningen indsamlede Projectiler vise, at de have ramt Skiven med den ogivale Deel og derpaa have slaaet an

mod Pladen med Kanten af Bundfladen, af hvilken der paa flere af de 9" Projectiler er afslaaet et Stykke. Iøvrigt vare Projectilerne hele. Dæksconstructionen stod sig fortræffelig.

Af Skydningen mod Korkrømmene fremgik bl. A., at de tre 9" Brandrørsgranater, der bleve skudte ind i Rømmene, sprængtes alle først ved Anslaget mod de 100^m/_m Plader. Granaterne sprang dog saa tidlig, som det overhovedet kan ventes ved Skydning med alle nyere Kanoner, hvis Projectiler kun retarderes ubetydelig ved at gaae igjennem en tynd Jernvæg og et ikke meget dybt Korkrum. Korken antændtes ikke og udkastedes kun i ringe Mængde. 3 Skud med den Kruppske Kanon godtgjorde, at Projectilets Retning ikke forandredes noget af Betydenhed ved at gaae igjennem Korkrømmene.

Af Skydningen mod de afklædte 100^m/_m Plader fremgik bl. A., at Staalpladerne have holdt alle de mod dem rettede fem Projectiler (eet 9" og fire 6", af hvilket et fladhovedet) ude. Et 6" Projectil frembragte en Revne i Indersiden, og mulig vilde det 9" Projectil være gaaet gennem Skiven, hvis det ikke havde truffet lige over en Bjælke. Efter at have udholdt de fem Skud var der rigtignok ikke andet end Stumper tilbage af Pladerne, men Skuddene vare holdte ude, og Pladerne havde opfyldt deres Bestemmelse. Compoundpladerne holdt to 6" Projectiler ude af tre, og ved det ene af disse Skud fremkom en Revne i Indersiden. Af tre Projectiler, eet 6" og to 9", som gennembrøde Skiven, kan eet af de 9" dog ikke medregnes, da det traf saa godt som i et tidligere Hul. Virkningen paa Pladerne var ganske local. Jernpladerne holdt tre ude af fire 6" Projectiler. Eet 6" fladhovedet og et 9" Projectil brøde igjennem Skiven; det første vilde maaskee ikke være gaaet igjennem, hvis det ikke havde truffet tæt ved en Revne. Disse Plader bøiedes stærkt

ved Gjennembrydningen og vare stærkt revnede. Efter Staalpladerne have Jernpladerne ydet størst Modstand. Det henstaaer uafgjort, om Staalpladerne kunne holde et 9" Projectil og Jernpladerne et 6" fladhovedet Projectil ude. De indvundne Resultater gjælde kun de ved Forsøget anvendte to Kanoner. Overfor sværere Kanoner, selv om de ellers høre til de mindre kraftige, kan Forholdet mellem Pladerne nemlig mulig blive vendt heelt om, da det ikke er umuligt, at den Skade, der anrettes paa Beklædningen, og den Mængde Pladestumper og Splinter m. m., som kastes ind i Skibet af et med Kraftoverskud gjennembrydende Projectil, kan blive størst netop ved de Plader, som ved Forsøget viste størst Modstandsevne.

Projectilerne ere, saa vidt man har kunnet iagttagge, alle sønderbrudte ved Gjennembrydningen. Ved fem Skud, hvor Indersiden standsede Projectilerne, sade Stumperne af disse i Pladerne, og af de Projectiler, der gik igjennem Skiven, samt af dem, der ramte Staalpladerne, har man kun fundet enkelte Stykker. Denne Omstændighed bekræfter, hvad der har viist sig ved tidligere Forsøg: at, naar Maalets Modstandsevne nærmer sig til Projectilets Gjennembrydningsevne, sønderbrydes Projectilerne, naar Anslagsvinklen er mindre end 60°. Sluttelig skulle vi anføre, at Forsøget viste, at Projectilerne ved Gjennembrydning af en skraa Skive som den beskudte skifte Retning og trænge nedefter.

Franske Dybhavsundersøgelser.

Blandt de Arbeider, hvorved Orlogsmarinerne i de senere Aar have ydet vigtige Bidrag til Naturhistoriens og Geologiens Fremme, staae Dybhavsundersøgelserne i første Række. Tidsskriftets Læsere ere alt bekendte med nogle af de interessanteste af disse Arbeider, og vi skyldte dem derfor at gjøre dem bekendte med Hovedtrækkene i Betragtningen i "Revue Maritime" om den sidste franske Expedition af denne Art, foretaget med Dampskibet "Travailleur."

Efterat "Travailleur" paa Orlogsværftet i Rochefort var bleven udrustet til sit særlige Hverv, gik den tilsøes den 3die Juli og stod ned imod Spaniens Nordkyst, hvor den skulde begynde sine Undersøgelser.

I de to Maaneder, Togtet varede, foretog den Lodninger fra Cap Penas sydefter langs Portugals Kyst, over Cadixbugten, derpaa udfør Kysten af Marokko indtil de Canariske Øer; gjennem Bocayna-Strædet, mellem Øerne Fuentaventura og Lanzarote, tilbage til Madeira og derfra til Lissabon, hvorfra den vendte tilbage til Rochefort ad samme Route som paa Udveien. Den Commission, som ledede Undersøgelserne, bestod af sex Videnskabsmænd, og den havde valgt den Fremgangsmaade at anstille sine Iagttagelser om Dagen og styre Cours om Natten. Aarstiden var valgt i Haab om at

faae godt Veir og smult Vande; men hverken i Juli eller August vare Forholdene saa gunstige, som man kunde have ventet. I Gascogne-Golfen var det knap nok, at man traf nogle Dage med Magsveir, det blæste næsten bestandig stivt af Vesten med meget svær og huul Sø, og Skibet var flere Gange nødsaget til at søge Ly paa Kysten for at afvente gunstigere Veirforhold. Paa Portugals Kyst var det baade paa Udtouren og paa Hjemreisen næsten umuligt at foretage Skrabninger, da Nordenvinden bestandig blæste saa stivt, og Søen var saa høi, at man udsatte sig for at miste sine Redskaber. Der gik herved saa megen Tid tabt paa den nordlige Deel af Strøget, der skulde undersøges, at Strøget Syd for Gibraltar-Strædet maatte gjenløbes meget hurtigt; men til Gjengjæld traf man der meget gunstigt Veir.

Bortseet fra de nævnte Vanskeligheder har Togtet været frugtbringende. Der er foretaget 71 Kast med Trawl eller Skraber, paa Dybder imellem 100 og 3,700 Meter, og derved er der samlet talrige nye Arter af Crustaceer, Fisk, Mollusker etc., hvorhos det Mudder, der optoges, indeholdt en Mængde Dyrearter, som bleve Gjenstand for mikroskopiske Undersøgelser. I Almindelighed skrabede man ikke paa mindre Dybder end 300 Meter, og man var da næsten altid mere end 20 Qvartmiil af Land, hvilket gjorde det vanskeligt at faae nøiagtige Pladsbestemmelser trods al den Omhu, som anvendtes paa denne Deel af Arbeidet. Man var nødsaget til at støtte sig til Bestikket enten med Observationer eller omhyggelige Krydspælinger til Udgangspunct. Men Bestikket kunde ikke være meget nøiagtigt under flere Timers Skrabning med et Skib, der paavirkedes af Afdrift og Strøm og var nødsaget til snart at gaae frem og snart at bakke. Naar Skibet nødsages til længe at ligge stoppet for nu og da at gjøre nogle Slag frem, hvis det er Stille, og nogle Slag bak, hvis det er frisk Brise, bliver det næsten umuligt samtidig at faae et

fyldestgjørende Udbytte af Lodninger og Skrabninger. Lodningen er et uundværligt Tillæg til Skrabningen, men afgiver ikke under slige Forhold noget nøiagtigt Uddytte for Hydrographien. Forøvrigt frembyde de foretagne Lodninger megen Interesse, naar de nedlægges paa Kaartet. Det viser sig nemlig, at der fra Spaniens Nordkyst strækker sig et jævnt skraanende Plateau ud i Havet, hvor Dybden naaer 200 Meter i 20 Quartmiils Afstand fra Land. Idet man følger ned langs Portugals Kyst, drager dette Plateau sig sammen til mellem 5 og 6 Quartmiil i Nærheden af Cap Roca, snevrer sig yderligere sammen ved Cap St. Vincent og strækker sig atter 15 Quartmiil tilsøes paa Marokkos Kyst indtil Cap Ghir. Udenfor dette Plateau er der en forunderlig Ueensartethed i Dybderne ved Spaniens Nordkyst og langs hele Portugal; det er, som om de Bjerge, der hæve sig i det Indre af disse to Lande, gjentage sig under Vandet med deres Tinder, Dalstrøg og Høidedrag. I Nærheden af Cap Penas finder man for Exempel paa $43^{\circ} 57'$ N. Br. 236 Meters Dybde, en Quartmiil nordligere er der 1000 Meter, fjerner man sig endnu sex Quartmiil, faaer man efterhaanden 1000, 1300 og endelig 512 Meter.

I 30 Quartmiils Afstand N. V. for Cap de la Estaca blev der fundet paa en Strækning af 10 Quartmiils Længde og 5 Quartmiils Brede en mærkværdig Sammenfiltring af Dybderne, nemlig: 100—1600—306—115—745—1800 o. s. v. Nord for Cap Ortegale blev der i 4 Quartmiils Afstand fra et Sted, hvor Dybden angaves til 276 Favne, fundet 2030—3603—4600. Disse betydelige Forskjelligheder i Dybderne vare allerede Aaret i Forveien blevne paaviste af »Travailleur,« som nogle Quartmiil vestligere fik 400 Meter, fire Quartmiil derfra 1916 og noget nærmere ved Land 4550 Meter.

Bundens Beskaffenhed er ligesaa afvekslende som Dybderne, og det er mangan Gang hændet, at Trawlen

har taget Bund paa Steen og Koraller, lige efter at Loddet havde angivet Mudder, skjøndt Pladsforandringen udelukkende var fremkaldt af Strømsætning og Afdrift i den korte Tid, som udkrævedes til at hve Loddet ind og sætte Trawlen ud. Denne Afvexling i Dybden og Bundarten har havt til Følge, at der har været den største Forskjel i Beskaffenheden af det Udbytte, Trawlen gav, naar den uden større Ophold end nødvendigt blev udsat og hevet hjem, medens Pladsforandringen udelukkende fremkaldtes af Strømsætning og Afdrift. Det synes, som om de levende Dyrearter ere samlede i Colonier paa meget begrænsede Strækninger. Saaledes gav den 6te Juli de tre første Trawlinger paa en Strækning, der ikke oversteg tre Qvartmiil, talrige og rigtvexlende Exemplarer af den undersøiske Fauna, der atter vare indbyrdes forskjellige for hvert Kast.

Disse Uregelmæssigheder i Havbunden synes at opføre sig for Marokkos Kyst. Som anført udviser Søkaartet der en Landgrund, hvor Dybden ikke overstiger 200 Meter i indtil femten Qvartmiils Afstand fra Land. De Dybder, »Travailleur« har fundet i en Afstand af 35 til 90 Qvartmiil fra Kysten, synes at tyde paa, at Dybden stiger meget regelmæssig fra 600 til 2300 Meter. Overalt træffer man blødt, rødt Mudder, som indeholder hidtil ukjendte Fisk, Crustaceer og Mollusker, af hvilke man var saa heldig at indsamle adskillige glimrende Exemplarer paa 2200 til 2300 Meters Dybde.

Midt i de canariske Øers vulcanske Grund faaer selvfølgelig Ueensartetheden i Havbunden en meget vid Udstrækning. Tre Qvartmiil fra Teneriffa gav Loddet 800 Meter Mudderbund; men Mudderet var her af en anden Beskaffenhed end udfør Marokkos Kyst, det havde Charakteren af udslemmet og opløst vulcansk Aske. Paa denne Bund ere de levende Dyr meget sjeldne, og de, som man fandt nærmere Land, havde ikke stor Interesse.

Imellem Teneriffa og Madeira, hvor »Challenger« allerede havde foretaget Opmaalinger, bekræftede det sig, at Dybderne vexlede mellem 2500 og 4000 Meter.

Den største Dybde, hvorpaa der i Løbet af Togtet blev foretaget Skrabning, var 3700 Meter. Dette var 25 Quartmiil Nord for Teneriffa, og man fandt her en lille Svamp af en ny Art.

Tæt ved Desertas-Øerne og langs det underseiske Høidedrag, som forbinder disse Øer med Madeira, gav Lodskuddene fra 100 til 400 Meter Sand og Korall, og her var Udbyttet af Skrabningerne meget rigt. Uheldigviis sønderslides Redskaberne ved Skrabning paa Korallbund.

Hvad endelig angaaer Reisen fra Madeira til Lissabon, da maatte »Travailleur« benytte de første Dages stille Veir til at styre Cours, idet den med sin ringe Maskinkraft ikke kunde gjøre Vei imod den friske Nordenvind, som man her saa meget er udsat for. Da den ved Nattens Frembrud kom tæt forbi Carringa-Banken, hvis høieste Punct er 58 Meter under Havets Overflade, og udenfor hvilken Dybden er 4000 Meter, blev der taget et Lodskud paa Bankens Affald, og man fik 800 Meters Dybde. Det vilde have været interessant at foretage en Skrabning paa dette Sted; men, da der begyndte at sætte Sø med tiltagende Brise, og Mørket faldt paa, turde man ikke opholde sig længere.

Paa Høiden af St. Vincent blæste det op med frisk Norden, Søen tiltog, og Farten gik ned til tre Knob, saa at det først var i Læ af Cap Espichel, at man kunde gjenoptage Skrabningerne.

Efterat have ligget to Dage over i Lissabon stod »Travailleur« Nord i, idet den holdt sig paa 1000 Meters Dybde og benyttede enhver gunstig Veirforandring til at foretage Skrabninger; men, som alt bemærket, var der sjelden Leilighed dertil, og Udbyttet var kun ringe. Nordenvinden vedblev at blæse med Mellemrum, og

Søen var da saa krap og haard, at Skibet med kun henved tre Miles Fart afvexlende satte For- og Agterenden under Vand. Disse ugunstige Forhold vedvarede heelt op til Spaniens Nordkyst; men Commissionen holdt dog paa, at der endnu skulde foretages nogle Trawlinger, inden man vendte tilbage til Frankrig, og man kæmpede saaledes lige til det sidste Øieblik med det ugunstige Veir, hvoraf man var forfulgt. Den 28de August brugtes Skraberer for sidste Gang, og den 30de ankom Skibet til Rochefort.

De Apparater, der anvendtes, er det overflødigst her at beskrive, da de i ingen Henseende synes at have noget Fortrin for de forskjellige Dybmaalings-Redskaber, som bleve brugte paa de Undersøgelsestogter, der med saa megen Klarhed ere blevne beskrevne af Capitain Wandel — ja i alle deres Hovedtræk vare de en Afspeiling af disse. Hvad derimod angaaer de Udtalelser, som Beretningen indeholder om Redskabernes Anvendelse, gjengive vi dem her, da ethvert praktisk og oplysende Vink i denne Retning faaer større Værd, naar det kommer fra flere Sider. Det hedder saaledes: »En uundværlig Betingelse for at lodde paa en tilfredsstillende Maade er, at Skibet ikke forandrer Plads under Lodningen; det maa hverken have Fart eller Afdrift, og, for at denne Fordring kan skee Fyldest, maa altsaa Skibet lægges med Vinden ret for- eller agterind. Med et Skrueskib vil det aabenbart være fordeelagtigst at stævne op i Vindøiet, idet man benytter et Raaseil, stillet firkant agter, og af og til gjør nogle Slag frem med Skruen. Med et Toskrueskib vil det være endnu lettere at holde sig paa Pletten med Stævnen ret op imod Vinden. Et Hjulskib har ikke denne Fordeel, men kan holde ganske godt med Vinden ret agterind, naar man benytter et Forstagseil og af og til bakker.

»Travailleur«'s Loddeapparat var anbragt agter. Hvis Hjulkasserne ikke havde forhindret det, vilde det

have været langt hensigtsmæssigere at anbringe det i Nærheden af Skibets Midte, hvor det vilde have været langt mindre paavirket af Duvningsbevægelserne.

Den Hurtighed, hvormed man lod Lodlinen tage ud, var 200 Meter i Minutet, og den blev hevet ind med en Hurtighed af omtrent 130 Meter i Minutet — denne sidste Hurtighed kunde have været betydelig forøget, hvis Drivremmen, der forplantede Bevægelsen fra Dampspillet til Loddemaskinen, havde været af en heldigere Construction.

En af de største Ulemper, som man maa søge at undgaae, naar Lodlinen løber ud, er, at Hjulet vedbliver at løbe rundt, efterat Loddet har taget Bund. Hjulet, der veier 57 Kilogr., er omviklet af mere end 40 Kilogr. Claveerstreng, og med dets ikke ringe Diameter kommer det i en meget stærk Bevægelse under Udstikningen, — det er derfor et meget kildent Arbejde at stoppe det øieblikkelig, naar Loddet tager Bund. Det Blake'ske selvvirkende Bræmseapparat gav ganske tilfredsstillende Resultater med rolig Sø og indtil omtrent 2000 Meters Dybde; men udover denne Dybde slovedes Virkningen — rimeligviis paa Grund af den større Kraft, der gik paa Bræmseapparatet — efterhaanden som Vægten af den udstukne Line gjorde sig mere gjældende. Man forsøgte ombord i »Travailleur» at modvirke denne Ulempe ved at tage et Slag af Lodlinen rundt om en Trærulle, der anbragtes agtenfor Hjulet. Denne Rulle, der ogsaa var forsynet med Tællemaskine og Bræmse, opfyldte vel fuldkommen den Fordring at kunne standse øieblikkelig; men, da man ikke med samme Hurtighed kunde standse Hjulet, kom der Bugt i Linen imellem dette og Rullen, og man fik saaledes de Kinker indendørs, som man undgik at faae udenbords. Man fandt derfor, at det var langt at foretrække ikke at anvende denne Rulle.

For at give et klarere Begreb om de Vanskeligheder, man maa søge at undgaae, henvises der til de Havarier, som ere indtrufne i Løbet af Togtet. Under 108 Lodninger, foretagne paa Dybder imellem 100 og 4600 Meter, er Linen sprungen syv Gange af følgende Aarsager:

To Gange paa Grund af Kinker, der dannede sig imellem Højlet og Trærullen. Efter det andet Brud blev Trærullen afskaffet.

To Gange har Afdriften medført, at Linen viste noget tværs ud, hvorved Forløberen blev overskaaren paa den skarpe Kant af Læppen til den udenbords Veviserskive.

En Gang er Bræmseremmen sprungen og har medført Tabet af et Lod.

En Gang havde Manden, som holder Haanden paa Traaden under Udstikningen, benyttet et Stykke Seildug istedenfor en Seildugshandske. Seilduget slap ud af Haanden paa ham, bekneb sig i Yderskiven og fremkaldte en pludselig Standsning, der medførte et Brud, hvor to Længder Line vare sammenspledsede.

Endelig har Manden, der holder Haanden paa Linen, en Gang, da der loddedes paa 4500 Meter med meget blød Bund, ikke følt, at Loddet tog Bund; der løb for megen Line ud, dette fremkaldte Kinker, og Linen sprang i Nærheden af Forløberen.

Desuden har Lodlinen flere Gange under stærke Duvningsbevægelser smøget sig ud over den udenbords Skive og er derved kommen i Bekneb mellem Skiven og Læpperne. Denne sidste Ulempe vil dog let kunne fjernes ved en hensigtsmæssigere Construction af den udenbords Skive.

Det fremgaaer af Erfaringerne, at Bræmseremmen maa gjøres i eet Stykke og være af meget stærkt Læder.

De Trawler, der anvendtes, vare fabrikerede i Rochefort nøiagtig efter Beskrivelserne fra «Blake.»

Man havde medført fire af dem; de to havde en Længde af 3 Meter, de andre to en Længde af 2 Meter. Paa Dybder af mellem 700 og 800 Meter stak man omtrent dobbelt saa meget Trosse ud som Dybden; paa større Dybder stak man derimod kun en Halvdeel eller en Trediedeel mere Trosse ud end Dybden. Ved at lade Haanden hvile paa Trossen kunde man føle, naar Trawlen tog Bund; man lod den i Almindelighed blive ude fra 40 til 50 Minuter. Paa smaa Dybder fik man ofte Mudder hjem, paa de større derimod trængtes Muddret fuldstændig ud, og Nettet indeholdt da kun de Crustaceer, Fisk og andre Dyreformer, som vare komne ind. Der blev altid taget Lodskud, umiddelbart før Trawlen udkastedes, og, naar Dybden var meget ueensartet, toges der endnu et Lodskud, før Nettet blev hevet ind, for at see om Dybden ikke havde forandret sig. Under hele Travlingen blev Skibet holdt med Vinden ret agtervind og Maskinen stoppet. Hvis Farten blev saa stor, at der gik formegen Kraft paa Trossen, blev der bakket nogle Slag, og, naar Brisen var altfor løi til at give tilstrækkelig Fart, satte man nogle Seil, idet man kun i Nødstilfælde greb til Maskinen for at undgaae de farlige Ryk, som derved fremkaldtes. Ofte hændtes det, at Trawlen tog Bund paa Klipper eller Koraller, naar Lodskuddet havde viist Mudderbund, og der anvendtes da den største Forsigtighed under Hjemhivningen; man lod Dampspillet arbeide ganske smaat, hjalp til ved at bakke, og i Almindelighed lykkedes det herved at faae idetmindste en Deel af Trawlen hjem.

Skraberne vare af flere forskellige Dimensioner; de bedste vare omtrent 80 Centim. brede, 30 Centim. høie og havde en Dybde af 1,50 Meter. Det Mudder, man fik op med Skraberne, blev styrtet ud i en stor Sigte, hvis Bund var dannet af flere Metaltraads-Net, som med voxende Tæthed i Maskerne vare anbragte nogle Centimeter under hverandre. Ved at sætte

Mudderet i bestandig Bevægelse med Brandsprøiten foretoges Rensningen med stor Hurtighed.

De Skrabere, som anvendtes, gave et langt mindre gunstigt Resultat end Trawlerne; de fyldtes hurtig, og derefter trængte naturligviis intet Mere ind i dem. Med Trawlen derimod trænger Mudderet stadig ud, og man kan derfor uden Ophold med godt Udbytte afsøge store Strækninger. Det er endog hændet, at de Svabere, som vare anbragte agtenfor Skraberens, have bragt en rigelig Fangst af Søstjerner og andre Sødyr, medens Skraberens udelukkende indeholdt Mudder.

Beretningen slutter med en Skildring af den Fremgangsmaade, som anvendtes for at faae Vandprøver paa de forskjellige Dybder; men, hvad her meddeles, har ikke nogen Interesse overfor de Meddelelser om den amerikanske Expedition, som skyldes Capitain Wandel.

Blandinger.

Den tydske Pandserescadres Øvelser. Programmet for indeværende Sommer fastsætter tre Perioder for Øvelserne. Den første Periode omfatter Tidsrummet fra 13de Mai til 27de Juni og er nærmest bestemt til Detail-Uddannelsen for de enkelte Skibe; i den anden Periode fra 28de Juni til 11te August afholdes samlede Øvelser, og i den sidste Periode fra 12te August til 18de September skal der navnlig lægges Vind paa Kampøvelser. Escadren («Kaiser», «Deutschland», «Kronprinz», Friedrich Karl» og «Grille»), der commanderes af Contre-admiral v. Wickede, hvis Flag er heist i «Kaiser», samledes i Wilhelmshaven den 13de Mai. Natten mellem den 9de og 10de Mai indtraf der forøvrigt et Uheld, idet «Kaiser»'s Kjæde sprang Kl. 11 om Aftenen, da det blæste temmelig stivt; Skibet drev tværs ned paa «Kronprinz», nogle Fartøier bleve knuste og Takkeladsen endeel beskadiget paa begge Skibe, hvorefter «Kronprinz», der havde Dampen oppe, gik an med Maskinen og klarede sig fra «Kaiser», som ankrede længere inde. Efter Inspection den 15de—17de Mai gik Escadren til Søes for at gaae om i Østersøen. Den 25de og 26de Mai skulde Torpedoerne tages ombord i Kiel, hvorefter der holdes Sigte- og Skydeøvelser tilligemed Evolutioner i Østersøens vestlige Deel indtil 20de Juni, i hvilken Tid Havnene ved Ekernførde, Flensborg, Sønderborg og Aabenraa skulle anløbes. Derefter gaaer Escadren atter om til Nordsøen, hvor den tydske og hollandske Kyst indtil Kanalen beseiles, og samtidig afholdes Skydeøvelser under Gang. Den 18de Juli skal Escadren gaae tilbage til Kiel, derfra langs Mecklenburgs og Pommerns Kyster

til Zoppofer Bugten ved Danzig. Der holdes Sigte- og Skydeøvelser efter bevægelige Maal, almindelige Landgangsøvelser og Øvelser med Torpedobaade. I den sidste Periode holdes først Skoleskydning, derefter Øvelsesskydning og sluttelig almindelig Skydning som under Kamp. Den 8de September gaaer Escadren tilbage til Kiel, hvor den skal inspiceres af Chefen for Admiralitetet.

Under Escadrens Ophold i Kiel skal der foruden Torpedoøvelser med »Blücher» og »Ulan» anstilles Forsøg med nogle nye Torpedoforter, store, vandtætte Jernbeholdere, der kunne sænkes paa hensigtsmæssige Steder, og som ere forsynede med Fisketorpedoer. De ere bestemte til Havneforsvar og skulle kunne bringes til at functionere ved Hjælp af elektriske Ledninger i Land. De tyske Officerer ere dog ikke blinde for den Vanskelighed, det vil have nøiagtigt at bestemme det korte Øieblik, da et fjendtligt Skib befinder sig indenfor Minefortets Virkningskreds.

Rørformede Redningsbaade. Saadanne Fartøier efter Catamaran (Dobbeltbaads) Principet har man ofte tænkt paa at benytte, og enkelte ere ogsaa blevne byggede; men man har altid indvendt imod dem, at de vare vanskelige at roe op mod høi Sø og i det Hele ikke lette at haandtere. Saaledes lød f. Ex. Dommen, der blev afgiven over Russell og Oswald's Dobbeltbaad af den Comité, som i 1851 skulde afgive Hertugen af Northumberlands Præmie for den bedste Redningsbaad. Det næste Aar blev imidlertid en Baad efter Richardson's Princip fra 1831 bygget til Forsøg, og den seilede fra Liverpool rundt Land's End til London. Dette Fartøj, »Challenger», var dannet af to Rør, omtr. 3 Fod i Diameter og 40 Fod lange, indeelt i vandtætte Rum. Yderenderne af Rørene vare bøiede indefter og opad, saaledes at de fojenedes agter og for. Der blev gjort store Anstrengelser for at faae disse Baade almindelig

indførte, men det lykkedes kun enkelte Steder; for et Par Aar siden blev en saadan eller lignende Baad kastet overende paa Mersey Floden. Trods deres store Stivhed synes disse Baade dog at være ligesaa udsatte som andre Fartøier for at blive væltede overende af en svær Sø.

For kort Tid siden have Timmis & Hodgson udtaget Patent paa en dobbelt, foroven og forneden symmetrisk Redningsbaad, og der blev anstillet en Række Prøver med den i April Maaned d. A. i Overværelse af forskellige Autoriteter, bl. A. Delegerede fra Admiralitetet, Trinity House og Board of Trade.

Prøverne foretoges med to Baade, den ene af Træ, den anden af Staal. Ligesom i Richardson's Baad boie de to Rør sammen for og agter, saaledes at de forenes ved Stævnene, hvor der er lagt et solidt langskibs Skod. I det aabne Rum mellem de to Rør er der lidt over Vandlinien lagt et Dæk med meget store Aabninger, der ere overspændte med Net af Staaltraad eller Toug, saaledes at alt Vand, der bryder over Baaden og ind i den, strax løber ud igjennem Nettene.

Rørene, som frembringe Flydeevnen hos Fartøiet, give det tillige en overordentlig stor Stabilitet, saa at det næsten er umuligt, at det kan kæntré, hvorimod det som ovenfor sagt kan væltes overende af en Sø.

Hoveddimensionerne af Træbaaden ere følgende (eng. Maal). Længde 33', største Brede 9', Dybden af Siderørene 3'4" og deres Brede 2'9", Dybgaende 1'4" med et Deplacement af 8 Tons. Baaden er bygget af $\frac{1}{2}$ " Mahogni Planker og klædt med vandtæt Dug. De 7 vandtætte Skodder paa hver Side ere af Elmetræ med Træribber imellem; disse Rum kunne hvert for sig pompes læns, hvis de skulle blive beskadigede. Over Rørene ligger en Reling til Aaregafferne, under Rørene en ganske lignende Kjøl, og Reling og Kjøl er boltede sammen til Røret med gjennemgaaende Bolte. Det er

altsaa aldeles ligegyldigt, om Kjøl eller Reling kommer øverst; af samme Aarsag ere Tofter, Master, Ror osv. til at anbringe enten paa Overkant eller Underkant af Fartøiet, eftersom den ene eller anden Deel kommer opad.

Staalbaaden ligner Træbaaden, undtagen at Siderne eller Rørene ere dannede af tynde Staalplader med 7 vandtætte Skodder af Staal, med 2 Vinkelrammer mellem hvert Skod.

Den første Prøve viste, at Baadene idetmindste i smult Vande besade meget gode Røgenskaber, og at de lystrede Roret godt, ligesom det senere har viist sig, at de have roet godt op imod Søen. Den næste Prøve bekræftede de Forventninger, som næredes med Hensyn til deres Stabilitet. Begge Baadenes samlede Besætninger, ialt 26 Mand, satte sig heelt ude paa Kanten af den ene Baad, hvilket dog kun gav den en meget ringe Slagside. Derpaa gik de Alle paa engang hurtig over til den anden Side og strax tilbage igjen, uden at det dog lykkedes at bringe Fartøiet synderlig ud af Ligevægt. Træbaaden blev derpaa roet et Stykke med Aarerne dobbeltbænkede og med et stort Antal Passagerer fra den ledsagende Damper fordeelte for og agter, og dens Bæreevne viste sig fortrinlig. Derefter blev der reist en Mast i hvert Fartøi, et Luggerseil blev sat, og Baadene løb da en Fart, der stod i et meget gunstigt Forhold til den Fart, som en almindelig Redningsbaad kan opnaae.

Rørbaadens Vægt er omtrent det Halve af en almindelig Redningsbaad med samme Bæreevne; paa hvilken Maade de end sættes i Vandet, har man strax en fuldstændig Baad. De kunne stuves paa Siden eller hænges under Davider, og Prisen for dem er meget moderat.

Ogsaa til Fiskeri og Skydning paa Vandet maee disse Fartøier egne sig fortræffelig paa Grund af deres Rolighed og store Bæreevne med meget ringe Dybgaende.

Ved Udstillingen i Tynemouth fik Baadene Sølvmedaille.

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 1883.

Afsluttede den 31te Marts 1883.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil. — Kvm. Kvartmil.

A) Fyr.

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|---------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|----------|----------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Heide | Lys- vidde | | Hoide | Farve, Form | |
| Norge | Skudesnæs Fjord | Forandring af Fjeldø Fyr | F. | hvidt | Lds. | 6te | 54 | 2 | N 59 5 Ø 5 24 | o i | Fod | fra den 15 Juni 1883 vil Fyret vise rødt Lys fra SSØ over S til S $\frac{1}{2}$ V (retv.), i Resten af Kredsen hvidt Lys. |
| do. | Jæderen | Forandring af Lille Fei- sten Fyr | F. | rødt | Lds. | 4de | 66 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 58 49 Ø 5 31 | o i | Fod | fra 15 Juni 1883 vil Fyret vise hvidt Lys fra N $\frac{3}{4}$ V over N, Ø og S til SSV $\frac{1}{2}$ V (retv.) og rødt Lys fra SSV $\frac{1}{2}$ V over V til N $\frac{3}{4}$ V (retv.). |
| Sverrig | Bohus Bugt | Nyt Fyr paa Mågholm | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 58 32,5 Ø 11 14 | } | .. | } tændte den 15 Marts 1883, lyse over Sotefjord, samt holdes overet for at lede til Havnen V om Jacobsø. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Långholm | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | .. | .. | N 58 32,1 Ø 11 13,9 | | | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Holmen | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | .. | .. | N 58 21,9 Ø 11 12,9 | | | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Hollændar- bærg ved | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 58 21,7 Ø 11 13 | } | .. | } tændte den 15 Marts 1883, lyse over Sotefjord, S om Soteskær, og lede holdte overet ind i Havnen Smøgen. |

| Land | Beliggendhed | Navn, Sted og Slags | Karakter | Farve | Apparat | Styrke | Heide | Lysvidde | NB Længde | Hoide | Farve, Form | |
|------------------|----------------|---|----------|-------|---------|--------|-------|-----------------|----------------------------------|-------|-------------|---|
| Tydskland | Stettiner Halv | Nyt Ledefyr ved Paulsdorf | F. | hvidt | .. | .. | 80 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 53 47,3 Ø 14 37,5 | [Fod | Baake | } holdte overreel lede disse Fyr gennem Løbet •Wolliner Schaar•. |
| do. | do. | do. | F. | hvidt | .. | .. | 106 | .. | 640 Alen Ø for ovennævnte Fyr | .. | do. | |
| Sverrig | Østersøen | Nyt Fyrskib for Kopparstenarne | F. | hvidt | .. | .. | .. | 2 $\frac{1}{4}$ | N 58 35 Ø 19 9,3 | .. | rødt Skib | paa NV-Siden af Revet; ventes udlagt i Foraaret 1883. |
| Nederlandene | Nordsøen | Flytning af Terschelling Bankens Flydefyr | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N. 53 26,9 Ø 4 51 | .. | .. | Fyrskibet er den 27 Febr. flyttet til denne Plads, 3 Kv. S t. V $\frac{1}{2}$ V fra tidligere Station. |
| do. | Øen Walcheren | Flytning af Kaapduinens 2de vestlige Fyr | 2 F. | hvide | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{4}$ | N 51 27,6 Ø 3 32,2 | .. | .. | Fyrene flyttes 3700 Alen i SSØ til Galgeschaar ved Vligeneter; de staae i S 24° V - N 24° Ø, 80 Alen fra hinanden og lede mellem Nolle Plaat og Elboog Banken; de 2de andre Fyr, som lede i det nordre Løb, forblive paa Plads. |
| Belgien | Nieuport Havn | Nyt Fyr paa Øststakadet | F. | rødt | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{4}$ | N 51 9,4 Ø 2 43,5 | .. | Jernstativ | tændes i Marts 1883, lyser fra S 80° V over V og N til N 80° Ø. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Veststakadet | F. | grønt | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | do. | tændes i Marts 1883, lyser fra S 64° V over V og N til N 64° Ø. |
| England, Østkyst | Nordsøen | Forandring af Hasborough Fyr | 2 F. | .. | .. | .. | .. | .. | N 52 49 Ø 1 32 | .. | .. | I Juni Maaned 1883 vil det lave Fyr blive slukket og det høje Fyr forandret til Blinkfyr med pludselig Formerkelse af 5 Sec. hvert $\frac{1}{2}$ Minut. |

| Stat, Land | Færvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|----------------------|-------------------------|--|---------------|---|--------------|-------------|-------|-----------------|-----------------------|----------------|-------------------------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | Heide | Farve, Form | | | |
| England, Østkyst | Themsen | Forandring af Maplin Sand Fyr | F. | rødt | Lds. | 2den | 35 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 51 35 Ø 1 3 | .. | paa Skrue- piller | fra Mai 1883 skal Fyret forandres til et Blinkfyr med Blink af 3 Sec. hvert $\frac{1}{2}$ Minut. | |
| do. | The Wash | Forandring af Hunstanton Fyr | F. | hvidt | Lds. | 2den | 106 | 4 | N 52 56,9 Ø 0 29,8 | .. | .. | bliver ogsaa forandret til et Blink- fyr, som pludselig formørkes 2 Gange kort efter hinanden hvert $\frac{1}{2}$ Minut. | |
| England, Sydkyst | Kanalen | Forandring af Needles Fyr | B. | hvidt Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. | .. | .. | .. | .. | N 50 39,7 V 1 35,4 | .. | .. | en grøn Lysstribes vises fra NØ t. Ø og til Kysten, for bedre at skjelne Grændsen af det hvide Lys. | |
| England, Vestkyst | Bristol Kanal | Forandring ved Breaksea Flydefyr | B | hvidt Bl. hv. 15 Sec | .. | .. | .. | 2 $\frac{1}{2}$ | N 51 19,8 V 3 17,7 | .. | rødt Skib | det røde faste Fyr, som vist fra Fyrskibet, bliver nedlagt. | |
| do. | Irske Hav | Forandring af Beaumaris Fyr | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | N 53 15,7 V 4 5,4 | .. | .. | paa Molen; viste hidtil hvidt Lys. | |
| Irland, Østkyst | do. | Fyret paa Copeland Øerne | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 54 41,7 V 5 32 | .. | .. | som hidtil vist paa Lighthouse Island, flyttes hen i et nyt Fyr- taarn paa Øen Mew; en Taage- signalstation oprettes sammesteds. | |
| Irland, Nordkyst | .. | Nye Fyr ved Rush Havn | 1 F. 1 F. | hvidt rødt og hvidt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | paa nordre Mole. paa søndre Mole, viser rødt Lys mod SV, men forøvrigt hvidt Lys. | |
| Irland, Vestkyst | Dingle Bugt | Forandring af Tearaght Fyr | B. | hvidt Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. | .. | .. | .. | .. | N 52 4,5 V 10 4 | .. | .. | fra August 1883 vil Fyret hvert Minut vise 2 korte Blink i 15 Sec., fulgt af Formørkelse i 45 Sec. | |
| Saanlen | Bnøten ved | midlertidigt Fyr | F. | hvidt | .. | .. | 19 | .. | .. | .. | .. | for Underbygning ved en ny Mole, 148 Alen fra Fyret paa Molen | |

| Land | Beliggenhed | Navn, Sted og Slags | Charakter | Farve | Apparat | Styrke | Heide | Lysvidde | Længde | Heide | Farve, Form | |
|-------------------|-----------------------|---------------------------|-----------|-------|---------|--------|-------|----------|----------------------------------|-------|---------------------------|---|
| Italien, Vestkyst | Middelhavet | Nyt Flydefyr ved Genua | F. | hvidt | Lds. | .. | 30 | 2½ | ved SØ-Enden af den nye Vestmole | .. | Ponton sort m. rød Stribe | istedetfor Klokketønden; vises fra en Ponton med rødt- og hvidtbeltet Taarn og holdes om Bagbord ved Indsailing. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Pesaro | F. | hvidt | Lds. | .. | 46 | .. | N 43 56 Ø 12 54 | .. | .. | paa den østlige Mole; istedetfor et mindre Fyr. |
| Sicilien | do. | Nyt Fyr paa C. Zuffarano | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 38 7 Ø 13 27 | .. | .. | paatænkt. |
| Malta | do. | Nye Fyr i Valletta Havn | 1 F. | grønt | .. | .. | .. | .. | i The Marsa do. | .. | .. | ved Havnevæsenets Baandeskur; holdes om Bagbord ved Indsailing. |
| | | | 1 F. | rødt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | ved SVPynten nedenfor Jesuit Høien; holdes om Styrbord ved Indsailing. |
| Italien, Østkyst | Adriaterhavet | Nyt Fyr paa Maestro Pynt | B. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 44 59 Ø 12 32 | .. | Skant, hvidt | under Bygning; ved Mundingen af Po Floden. |
| Østerrig | do. | Nyt Fyr paa Pynten Sdobba | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 45 43 Ø 13 32 | .. | .. | under Bygning; ved Mundingen af Floden Isonzo. |
| Grækenland | Kekhries Bugt | Nyt Fyr ved Kalakami | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | N 37 54,5 Ø 23 3,4 | .. | .. | paa Sandpynten ØSØ for Kalakami; tændes kun, naar Paketbaaden ventes. |
| do. | St. Maura | Nyt Fyr i Vasilico Bugt | F. | rødt | .. | .. | 24 | .. | N 38 37,5 Ø 20 37,5 | .. | .. | det kan dog ikke altid ventes tændt. |
| do. | Morea Vestkyst | Fyret paa Thio Adelphi | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 36 44 Ø 21 42 | .. | .. | Bygningen af Fyrtaarnet dersteds er standset; et Fyr af 1ste Orden skal dermod oprettes paa den nærliggende Ø Sapienza. |
| do. | Morea Sydkyst | Nyt Fyr paa C. Malea | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 36 26,7 Ø 23 12 | .. | .. | paatænkt. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa C. Matapan | Bl. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | paatænkt. |
| do. | Arkipelet (Øen Hydra) | Nyt Fyr paa C. Zourva | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | Hydras Østpynt | .. | .. | paatænkt. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. | | | |
|------------|---|--|----------------------------|--------------------|--------------------|--------|-------|----------|------------------------|------------------------|-------------|-------------|---------------|----|--|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karakter | Farve | Aparat | Styrke | Høide | Lysvidde | o | i | Høide | Farve, Form | | | | |
| | | | | | | Orden | i | Fod | i | Mill | | i | Fod | | | |
| Grækenland | Arkipolet (Øen Paros) | Nyt Fyr paa C. Koraka | FB. | hvidt m. røde Blus | .. | .. | .. | .. | .. | N 37 9 Ø 25 14 | .. | .. | .. | .. | .. | paatænkt; Fyrtaarnet er under Bygning. |
| | do. | do. (Steno Pas) | Nyt Fyr paa Øen Dybsato | FB. | hvidt m. røde Blus | .. | .. | 80 | .. | N 37 40,3 Ø 24 58,8 | .. | .. | .. | .. | .. | ligeledes. |
| | do. | do. (Øen Ægina) | Forandring af C. Plaka Fyr | F. | hvidt | .. | .. | .. | 2 | N 37 46 Ø 23 25 | .. | .. | .. | .. | .. | viste hidtil rødt Lys. |
| Rusland | Sorte Hav | Fyret paa Karantainebroen i Odessa | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | paa Enden af Træbroen | .. | .. | .. | .. | .. | .. | er slukket; paa Karantainemolen brænder 2 grønne Fyr over hinanden, paa Østenden, og 2 hvide Fyr over hinanden, paa Vestenden. |
| N-Amerika | Nyfundland (Trinity Bugt) | Forandring af Hant's Fyr | F. | hvidt | .. | .. | 64 | .. | N 48 1,1 V 53 15,1 | .. | Skant. | .. | .. | .. | .. | Fyret viste hidtil rødt Lys. |
| do. | S ^t Laurents Floden | Nyt Fyr ved S ^t Thomas de Montmagny | F. | hvidt grønt | Lds. | .. | 28 | 1½ | N 46 59,5 V 70 33,4 | 24 | brun Pæl | .. | .. | .. | lyser hvidt over Indløbet, grønt i alle andre Retninger. | |
| do. | Øen C. Breton (S ^t Pierre Bugt) | Nyt Fyr paa Jerome Pynt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 45 39 V 60 52 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | paatænkt. |
| do. | Prinds Edwards Ø | Nyt Fyr paa C. Egmont | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 46 24 V 64 8 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | paatænkt. |
| do. | Ny Skotland (S ^t Margareth Bugt) | Nyt Fyr paa Croucher Island | F. | hvidt | Lds. | 6te | 88 | 3¼ | N 44 38,4 V 63 57,3 | 40 | hvidt | .. | .. | .. | .. | tændt d 1 Januar 1883 paa Toppen af Øen, 120 Alen fra dens Sydende. |
| do. | Maine | Forandring af Portland Head Fyr | F. | hvidt | Lds. | 4de | 77 | .. | N 43 37,4 V 70 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | var hidtil et Fyr af 2den Orden. |
| do. | Ny Jersey | Nyt Fyr paa Fourteen | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 39 3 V 75 11 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | under Bygning, for at erstatte Fyrskibet, som ligger for Banken. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|-----------------------------------|---------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|-----------------------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Heide | Lys- vidde | | Heide | Farve, Form | |
| Ostindien | ..... | Nyt Fyr paa Langkoeas | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | o | f Fod | nær NV-Enden af Billeton. | |
| do. | Palavan | Nyt Fyr ved Port Roya- list | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | i Yuahit Bugt. | |
| Australlen | Spencer Bugt | Nyt Fyr paa Lowly Pynt | B. | hvidt Bl. hver 10 Sec. | Sp. | 3die | 56 | 2½ | S 33 0,1 Ø 137 47,3 | hvidt, 2 Etager | tændt i Februar 1883. | |
| do. | Port Phillip | Nyt Fyr ved Saint Kilda | F. | grønt | .. | .. | 18 | ½ | ..... | ..... | paa Enden af Molen ved Saint Kilda. | |
| Ny Zeeland | Moko Hinau Øerne | Nyt Fyr paa Øen Burgess | B. | hvidt Bl. hver 10 Sec | Lds. | 1ste | .. | .. | S 35 55,3 Ø 175 8,8 | ..... | ved det nordlige Indløb til Hau- raki Bugten. | |
| do. | do. | Forandring ved Tiritiri Fyr | F. | hvidt | Lds. | 2den | 300 | 5 | S 36 36 Ø 174 55 | ..... | en rød Lysstribе vises fra Fyret over 23°, mellem Flat Rock og Øen Kawau. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Wanganui | F. | grønt | .. | .. | .. | .. | S 39 57 Ø 175 1 | ..... | paa Baaken Nr. 4 ved Flodens nordre Bred. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Hokitita | F. | grønt | .. | .. | .. | .. | S 42 42 Ø 170 59 | ..... | paa Enden af Diget, hvor det dybeste Løb findes. | |
| S-Amerika | Peru | Nyt Fyr ved Salaverry Pynt | F. | hvidt | .. | .. | 144 | 1 | S 8 14,5 V 78 57 | ..... |  |  |
| do. | do. | Nye Fyr ved Pasca mayo | 1 F. | rødt | .. | .. | 63 | ¾ | S 7 27,3 V 79 33,3 | ..... | Fyrene staae vertikalt 5 Fod over hinanden. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Eten Pynt | 1 F. | hvidt | .. | .. | 63 | ¾ | S 6 55,8 V 79 51,5 | ..... |  |  |

| Stat, Land | Færvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|-------------------------------|--------------------|------------------------|-------------------------------|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Rusland | Hvide Hav | ny 3kantet pyramideformet Baake, hvid med 3 farvede Belter | ved Høien Sozonova | ..... | ..... | N. 67° 41' Ø. 41° 3',2 | istedetfor Baaken paa Gorodetski Pynt, som er borttaget. |
| Norge | Frohavet | nylig funden Grund | paa Østkanten af Breifluan | 6 Fod | ..... | nær Fjeldværøen ved Borø Sund | Fartøier, som søge Borø Sund, maa holde Ø om Flisa (Blomsterholmen); Borøholm Fyrs Lysgrændse bliver fra 1 August d. A. 1 Kbl. Ø om den nyfundne Grund. |
| Danmark | Vesterhavet | ny rød Spidstønde m. rød Stage, opadbunden Kost og sort Navn •Vyl• | for Grunden Vyl ved Horns Rev | 12 - | 8 Favne | N. 55° 26',7 Ø. 7° 50',7 | c. $\frac{1}{2}$ Kvm. SSV for det Lægeste af Grunden. |
| do. | do. | den mellemste af Baakerne | paa Skallingen | ..... | ..... | ved Grøadyb | inddrages. |
| do. | Kattegatlet | ny Vager med hvid Stage og hvid Ballon | for Stensøre | ..... | ..... | Anholts SV-Pynt | udlægges i Løbet af Fornæret eller Sommeren 1883 |
| do. | do. | ny Vager med rød Stage og 1 opadbunden Kost | for Nordsiden af Rønneløbet | ..... | ..... | Anholts NV-Rev | do. |
| do. | do. | ny Vager med hvid Stage og 2 opadbundne Koste | for Sydsiden af Rønneløbet | ..... | ..... | do. | do. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------------|-------------------------|---|--|--------------------|-----------------------|-----------------------------|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Danmark | Kattegattet | Forandring af Vagerne | i Snekke- løbet | ..... | ..... | Sjællands Rev | Vageren paa Nordsiden faaer 3 opadbundne Koste (har nu 1 opadbunden Kost) og Vageren paa Sydsiden faaer 1 nedadbunden Kost (har nu 3 nedadbundne Koste). |
| do. | Storebelt | ny Vager med hvid Stage og hvid Ballon | for Hvide- grund | ..... | ..... | i Nyborg Fjord | istedetfor en mindre Vager. |
| do. | do. | ny rød Tønde- vager med rød- og hvid- stribet Stage og rød Ballon | for Sydenden af Staalgrun- den | ..... | ..... | ved Omo | istedetfor en mindre Vager. |
| do. | Lillebelt | ny hvid Tønde- vager med hvid Stage og 1 opadbund. Kost | for Vestenden af Thore Rev | ..... | ..... | ved Assens | istedetfor en mindre Vager. |
| Tydskland | Østersøen | ny rød Fløite- tønde | for Fedder- ort Rev | ..... | ..... | i Danziger Bugt | istedetfor den tidligere udlagte Baaketønde. |
| do. | Nordsøen | Vragfyrskib | 240 Alen N for Dampskibet Cimbrias Vrag | ..... | ..... | N. 53° 52',7 Ø. 0° 23',7 | grønt Skib, Fyr 30' o. V., ingen Ankerlanterne. |
| Belgien | Aniwerpen | Tidssignal | paa det Han- seatiske Hus | ..... | ..... | ..... | Signalet gives ved 4 Skiver paa en Mast; de falde daglig Kl. 1 Greenwich Tid. |
| England, Østkyst | Themsmun- dingen | ny Lystønde (Gastonde) | ved Sheer- ness Mittel- grund | ..... | ..... | i Indløbet til Medway | istedetfor en tidligere der udlagt Tønde |
| do. | Tynemundin- | Vragtønde | for det sunkne Dampskib | ..... | ..... | ved Black Middens | med Tyne Ledefyr overet i V 3/4 N og det store Fyr ved Tynemouth |

| Land | Beliggenhed | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|----------------------|------------------------|---|---|--------------------|-----------------------|---|---|
| Skotland | Fraserburgh | Nord- og Syd- havnen | ere lukkede paa Grund af Efter- syn | ..... | ..... | fra 27 Febr. 1883 og indtil videre | Fyrene ere slukkede, men et midlertidigt rødt Fyr vises paa Østhjørnet af Nordmolen. |
| Frankrig | Kanalen | ny Lystønde | ved Havre | ..... | ..... | paa Nordsiden af Lø- bet til SV-Passet | istedetfor og paa samme Plads som Tønden Nr. 5. |
| England, Vestkyst | Irse Hav | forandret Taagesignal | paa Øen Bardsey | ..... | ..... | N. 52° 45' V. 4° 47,8 | Tagehornet giver nu 3 korte Stød hvert 5te Minut, det første med en høj, det andet med en dyb og det tredje med en høj Tone. |
| do. | do. | nyt Taage- signal | fra South Bishop Fyr- taarn | ..... | ..... | N 51° 51,2 V. 5° 24,7 | i uklart Veir lyder nu 2 stærke Knald hvert 15de Minut; Taage- klokkesignalet vedbliver som hidtil. |
| Ørkenøerne | Edasund | den røde Tønde | ved Klippen Bow Skerry | ..... | ..... | for Enden af Lashy Sund | er inddraget og bliver ikke mere udlagt. |
| Irland | Lough Foyle | ny rød Klokke- tønde med Stang og Bur | for Tuns Banke | ..... | 7 Favne | 1 $\frac{1}{10}$ Kvm. Ø t. S $\frac{1}{4}$ S f. Inishoven øvre Fyr og 1 $\frac{1}{10}$ Kvm. SØ t. S for Inishoven Head | for Nordenden af Banken, der ligger i North Channel. |
| do. | Lough Carling- ford | ny Fløite- tønde | ved Indløbet til "the new Cut" | ..... | 12 | 3 $\frac{1}{10}$ Kvm. S 42° Ø (retv.) fra Fyret Haut- boulines | 2 $\frac{1}{10}$ Kvm. fra Indløbet til Kanalen |
| Frankrig | Girondemun- dingen | ny sort Spids- tønde med hvid Stribe | for Banken "de la Coubre" | ..... | ..... | ved SV-Enden af Banken | |
| Spanien | Atlantehavet | ny Telegraf- station og Semaphor | ved C. Finis- terre | ..... | ..... | N. 42° 52,8 V. 9° 15,4 | Signalerne gives fra en hvid Mast, N for Fyret, 384' over Havet. |
| Frankrig | Middelhavet | ny Klokke- tønde | i Cette Havn | ..... | ..... | 1 Kbl. Ø t. N (retv.) fra Digets Østside | for Byggearbejder ved Diget, som skal forlænges 1360 Alen i Ø t. N (retv.) fra Østhjørnet. |
| do. | do. | ny Tønde | do. | ..... | ..... | ved Vestenden af Diget | som skal forlænges 300 Alen i SV (retv.) fra Vesthjørnet. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Tunis | Middelhavet | ny lysegraa Tønde | for Mehediab Banken | ..... | ..... | N. 35° 29',7 Ø. 11° 4'8 | paa Bankens SV-Side. |
| do. | do. | do | do | ..... | ..... | N. 35° 30',3 Ø. 11° 5',8 | paa Bankens SØ-Side. |
| Grækenland | Øen Santa Maura | nylig funden Grund | Miaulis Rock | ..... | ..... | N. 38° 44',7 Ø. 20° 47' | SØ for Kephall Pynt. |
| Serte Hav | Donaumun- dingen | Flodmun- dingen | St. Georgs- armen | ..... | ..... | ½ Kvm. N for Sulina- armen af Donau | er nu det bedste Indløb; Sulina- mundingen er forladt og holdes ikke mere vedlige. |
| N-Amerika | Ny Fundland | Fløttetønde (paany udlagt) | ved Powles Head | ..... | ..... | N 59° Ø (retv) fra C. Pine og 1½ Kvm. S 15° V (retv.) fra Powles Head | i Trepassy Bugt. |
| do. | do. | nyt Taage- signal | ved Øen Green | ..... | ..... | i Catalina Havn NØ for Fyrtaarnet | ved Damppipe, som i uklart Veir lyder 5 Secunder med Ophold af 35 Secunder. |
| do. | Canada | forandret Taagesignal | ved C. Rozier | ..... | ..... | N. 48° 51',9 V. 64° 12' | Signalet, hidtil Skud hver halve Time, gives herefter ved Damp- pipe. |
| do. | do. | do. | ved C. Gaspé | ..... | ..... | N. 48° 45',3 V. 64° 9',3 | Signalet, hidtil Damppipe i 10 Sec. hvert halve Minut, bliver erstattet ved Skud hver halve Time. |
| do. | Rhode Island | do. | paa Whale Rock | ..... | ..... | i Narragansett Bugt | Signalet gives nu ved 2 kort paa hinanden følgende Klokkeslag, hver 20 Sec. |
| do. | Massachusetts | ny rød Fløite- tønde | ved Gurnet Pynt | ..... | ..... | ½ Kvm. ØSØ for Fyr- taarnet | ved Indløbet til Plymouth Havn. |
| do. | do. | Flytning af Fløite- tønden | ved Chatham | ..... | ..... | til 3½ Kvm. i NØ ½ N for Pollock Rip Fyr- skib | Ledemærket ind i Løbet Northeast Slue bliver da Fløitetønden, Pol- lock Rip Fyrskib og Great Point |

| Stat, Land | Farvande, Beliggenhed | Bjergene | | Dybde | | Tærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|--------------------------|---|---|--------------------|------------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| N-Amerika | Massachusetts | Fyrskibet •Hen and Chickens• | i Buzzard Bugt | ..... | ..... | N. 41° 27' V. 71° 1'1 | males sort med hvidt Navn. |
| do. | Nord Carolina | nyt Taage- signal | paa Wade Pynt | ..... | ..... | i Albemarle Sund | ved Klokke, som i uklart Veir lyder hver 20 Sec. |
| Ostindien | Øen Ceylon | nysort og hvid vandret sribet Tønde | paa SV-Kanten af Para Rock | ..... | 7 Favne | SØ $\frac{3}{4}$ S for Pt. de Galle Fyr og SSV $\frac{3}{4}$ V for Baylas Villa Glossenburg | udlagt meest til Brug for Lodserne; Skibe bør ikke søge N om Klokke- tønden ved •Outer Cadda•, før de have faaet Lods. |
| do. | Malacca Strædet | nylig funden Grund | 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. NØ for Pyramide Baaken | 13 Fod | ..... | N. 2° 28' Ø. 101° 31' | funden ved Lloyddampsk. Orion. |
| do. | Celebes Øst- kyst | do. | Thames Rev | ..... | ..... | S. 1° 34' Ø. 122° 38' | Koralrev 2 Kvm. langt i N og S og 1 Kvm. bredt; Dampskibet Thames har stødt paa dette Sted. |
| China | Pescadores Øerne | ny Baake (Steenpyra- mide) | paa Øen Flat | ..... | ..... | ved Makung Havn | Baaken staaer midt paa Øen og er 25 Fod høi. |
| do. | Amoy Havn | ny rød Spids tønde med sort Fløi | ved Quemoy Spit | ..... | ..... | ..... | mellem Tønden og Øen Quemoy er der intet Løb. |
| do. | Hongkong | Tidsignal | fra Vagtskibet i Havnen | ..... | ..... | N. 22° 16' 44" Ø. 114° 10' | ved en rød Ballon 3 Fod i Tver- maal, som falder fra Skibets Stør- mast Kl. 1 Hongkong Tid, eller Kl. 17T. 23M. 20Sec. Greenwich Middeltid. |
| do. | Ningpo | Tønden | ved Sesostris Rock | ..... | ..... | i Floden Yung | er Dyttet til Østsiden af Grunden. |
| Korea | Mackau Øerne | nylig funden Grund | Ø for East Island | 3 Favne | 12 à 28 Favne | N. 34° 38',7 Ø. 125° 29',5 | . |
| do. | do. | Beliggenhed | af Sharp Holm | ..... | ..... | N. 34° 47',3 Ø. 125° 46',6 | Holmen er 150 Fod høi og ligger 16 $\frac{1}{2}$ Kvm. Ø for Pillar Rock. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|-----------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Australien | Sydvestkyst | forjæves efter- søgt Grund | Rambler Rock | ..... | ..... | 17 Kvm. NV t. V $\frac{1}{4}$ V fra C. Leeuwin | disse Grunde (Klipper), der angaves fundne af Skibet "Rambler", ere forjæves eftersøgte af britiske Op- maalingsskibe, som fandt fra 25 til 30 Favne Vand paa det an- givne Sted. |
| S-Amerika | Peru | nylig funden Grund | Antarctic Rock | 15 Fod | 5 à 7 Favne | S. 7° 10',5 V. 79° 41',5 | omtrent $\frac{1}{2}$ Kvm. V for Sana Pynt; det franske Paketskib "Antarctic"s Vrag ligger for Tiden nær Grun- den paa 7 Favne Vand. |
| do. | Chili | ny rød Fløite- tønde | N for Buey Rock | ..... | ..... | ved Vestsiden af Ind- løbet til Valparaiso | istedetfor en hvid Tønde. |
| do. | Patagonien | ny hvid pyra- mideformet Baake | paa Øen S ^t . Maria | ..... | ..... | S. 45° 18',3 V. 73° 44',5 | paa NØ-Pynten af Øen, ved Port Lagunas. |
| do. | Magellan Strædet | nylig funden Grund | Anson Rock | 17 Fod | ..... | S. 53° 32',3 V. 72° 24',7 | i "Crooked Reach" 6 Kbl. fra Stran- den paa Nordsiden og 5 Kbl. SØ for Jerome Pynt. |
| do. | do. | do. | paa Sydsiden af York Red | i Vand- fladen | ..... | N 58° V fra Enden af York Pynt og N 49° Ø fra Øen Lille Bonet | mellem English og Crooked Reach. |

Officielle Meddelelser.

1883.

Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporterne for Skonnerten »Fylla« efter Togterne i 1882. 12 Jan.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 32 af 10de d. M. fremsendte Betænkning fra Værftscommissionens 2den Afdeling over de af Capitainerne F. P. A. Uldall og J. C. Oldenburg afgivne Generalrapporter for Skonnerten »Fylla« i forrige Aar bifalder Ministeriet i Henhold til Værftets Meddelelse i ovennævnte Skrivelse de under B anførte Puncter.

De under C i Betænkningen omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Hr. Contre-Admiralen i Overeensstemmelse med Værftets ovennævnte Skrivelse Nr. 32 af 10de d. M.

Allerh. Resol.: Överskibsmineur af Søminecorpset 16 . .
Nr. 5, Ludvig Carl Christian Højer,

Kanonernerne i Artillericorpset Nr. 41, Eduard Emil Wismann, Nr. 42, Carl Emil Solberg, Nr. 53, Theodor Frederik Reitzel,

Baadsmændene i Matroscorpset Nr. 19, Alfred Sophus Møller, Nr. 27, Carl Emilus Thorvald Michelsen,

Formændene af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 47, Alexander Dernis Fleron, Nr. 52, Conrad Peter Malthe Sørensen,

1883.

16 Jan.

Skibbyggerne i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 98, Alfred Valdemar Sørensen, Nr. 101, Carl Christian Kleist, Nr. 102, Albert Emil Verther Lind, Nr. 103, Eduard Julius Hasberg, Nr. 200, Frederik Emilius Læssøe, Nr. 201, Ludvig Anton Nielsen,

Baade- og Mastebygger i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 248, Frands Edvard Grønvold,

Smed i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 276, Carl Christian Carlsen, Nr. 281, Vilhelm Julius Larsen,

Snedker i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 331, Jens Ulrich Bjørn,

Maskinsvend i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 375, Peter Julius Schou,

Tømmermand i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 400, Andreas Frederik Vieggers,

Skibbyggerne i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 3die Afdeling Nr. 14, Christian Harald Stevnsborg, Nr. 15, William Joachim Wittrop, Nr. 16, Carl Frederik Mogensen, Nr. 18, Georg August Duckert, Nr. 30, Emil Wilhelm Paulsen, Nr. 34, Peter Mandrup Tuxen Larsen og

Tømmermand i 1ste Classe af Haandværkercorpsets 3die Afdeling Nr. 47, Peter Henrik Hansen, tildeles der den 29de d. M. Hæderstegnet for 25 Aars god Tjeneste ved Søetaten.

• • Krigsministeriet efter Forhandling med Marineministeriet fastsat midlertidige Bestemmelser for Artillericomiteen og for Constructions- og Forsøgsafdelingen.

19 • • Til at gennemgaae Specialskolen ved Søartilleriet for Befalingsmænd, der forestaaes af Undærtøimesteren ved Artillericorpset, beordres Capitain G. H. N. Dreyer, Premierlieutenanterne J. T. Olsen, Hs. Kongelige Høihed Prinds Valdemar og O. P. F. F. Holck, Second-

lieutenanterne J. C. D. Bloch, E. C. F. Jensen, J. P. B. Schmith og E. C. B. Møller samt Reserve-lieutenanterne L. C. Degen, H. P. Olsen, J. L. Jessen og A. J. Andersen.

Ovennævnte Officerer fratræde deres Tjeneste den 1ste Februar d. A. og melde sig den 2den s. M. ved Skolen.

Reservelieutenanterne C. V. F. Frigast og C. P. Eisenreich beordrede til den 2den Februar d. A. at tiltræde Tjeneste ved Søminecorpsets 2den Afdeling, og fratræde de i den Anledning deres Tjeneste den 1ste s. M.

Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten 21 for Skonnerten »Diana« efter Togtet i 1882.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 43 af 12te d. M. fremsendte Betænkning fra Værfts-commissionens 2den Afdeling over Skonnerten »Dianas« Generalrapport for Togtet i 1882 skal Ministeriet udtale:

ad A. 1. Anskaffelsen af et Dampsil er alt beordret.

ad A. 2. Naar Skonnerten i Aar udrustes til Islandstogt, medgives en Reserveskrue; denne er det Hensigten at lade oplægge paa Isafjord paa Island, hvor den skal forblive, saalænge Skonnerten anvendes til Stationsskib.

ad A. 3. Skonnerten kan medgives 300 istedenfor 200 Favne Ankerkjæde under Forudsætning af, at hertil er tilstrækkelig Plads, eller at denne ikke vindes paa nyttige Foranstaltningers Bekostning. Spørgsmaalet om Kjædens Førlighed er afgjort ved Anskaffelsen af Dampspillet.

De i Betænkningen under Afdelingerne B og C omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Hr. Contre-Admiralen i Overensstemmelse med Orlogsværftets ovennævnte Skrivelse Nr. 43 af 12te d. M.

1883.

21 Jan.

Hvad angaaer den af Værftscommissionen foreslaaede Anskaffelse af et Drivseil, vil Ministeriet, naar Chefen til det forestaaende Togt er udnævnt, tillægge denne Ordre til at forhandle med den tekniske Afdeling om Constructionen af et saadant til Prøve paa Togtet. Ministeriet deler ikke bemeldte Commissions Frygt for, at et sligt Drivseil ikke skulde kunne gives tilstrækkelig Lethed for bekvemt at kunne bjerges i Sø, da det formeentlig slet ikke behøver store Dimensioner for at gjøre god Fyldest.

24 • Capitain E. F. Løitved beordret til fra den 1ste d. M. at forrette Tjeneste som Adjutant hos Chefen for Orlogsværftet.

26 • Afgaaede ved Døden: Fyringenieur C. F. Grove, R*. og DM., og
Røgnskabsfører ved Marinens Bibliothek, Overkrigscommissair U. A. Rung, R*.

1 Febr. Allerh. Resol.: Tilladt Fyrmester paa Bovbjerg C. F. W. Heering at anlægge og bære den ham af Præsidenten for den franske Republik tildeelte Guldmedaille af 2den Classe.

• • Premierlieut. G. F. Holm beordret til efter nærmere Ordre at afreise til England for der at støde til Fregatten Sjælland.

8 • Allerh. Resol.: Til Chefer for efternævnte Skibe beordres:

Commandeur W. A. Carstensen, R*. og DM., for Corvetten Heimdal som Cadetskib,

Commandeur M. A. C. C. Wulff, R*. og DM., for Fregatten Sjælland som Exerceer- og Øvelsesskib,

Capitain P. C. H. U. Jessen, R*. og DM., for Corvetten Dagmar som Exerceer- og Øvelsesskib,

Capitain L. A. Mourier, R*. og DM., for Dampskibet Dannebrog,

Capitain F. P. A. Uldall, R*., for Skonnerten Fylla paa dens forestaaende Togt for at føre Tilsyn med Fiskerierne paa Vestkysten af Jylland,

Capitain J. E. V. Hønsen, R.*; for Briggen Ørnen 8 Febr.
som Øvelsesskib for Underofficers elever, og

Capitain V. F. Koefoed, R.*; for Skonnerten Diana
paa dens forestaaende Togt til Island.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant J. S. Fleischer . .
sættes udenfor Numer i Søofficerscorpset i 3 Aar.

Allerh. Resol.: Secondlieutenant Jacob Christian . .
Demant Bloch udnævnes til Premierlieutenant i Sø-
officerscorpset.

Iste Tegner ved Søkaartarchivet J. T. E. Sengeløv . .
ansat som Regnskabsfører ved Marinens Bibliothek.

Premierlieut. udenfor Numer i Søofficerscorpset 9 . .
J. S. Fleischer ansat som Fyringenieur.

Da den under Hærens Artilleri for Hær og Flaade . .
bestaaende Artilleri- og Constructionscommission ved
allerh. Resol. af 15de f. M. foreløbigt er sat ud af
Virksomhed, og der i dens Sted indtil videre er oprettet
en Artillericomite, for hvis Virksomhedsomraade og
Sammensætning Krigsministeriet efter Forhandling med
Marineministeriet er bemyndiget til at lade udgaae mid-
lertidige Bestemmelser, beordres efternævnte Officerer
til som Medlemmer af denne Comite at deeltage i de
Sager, som angaae Flaadens Materiel, nemlig: Capitain,
Tøimester T. Jessen, Capitain O. F. H. Irminger,
Capitain, Undertøimester G. E. Fugl og Premierlieut.
G. H. R. Zachariae.

Til at foretage de Constructioner, Prøver og Forsøg, . .
som angaae det under Artilleriet henhørende Krigs-
materiel, har Krigsministeriet fra den 1ste April d. A.
ved Artilleriet oprettet en Constructions- og For-
søgsafdeling med en Oberst eller Oberstlieutenant
af dette Vaaben som Chef, under hvilken den for Hæren
og Flaaden fælles Forsøgscommission indordnes.

Capitain O. F. H. Irminger beordret til at for- . .
rette Tjeneste som Adjutant hos Generalinspecteuren
for Søartilleriet og at indtræde som Medlem af den for

1883.

9 Febr. Hæren og Flaaden fælles Forsøgscommission, hvilke Tjenester Capitain A. W. Buchwald fratræder.

12 . Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten for Skonnerten »Absalon» efter Togtet i 1882.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 92 af 1ste d. M. fremsendte Betænkning fra Værftscommissionens 2den Afdeling over den af Capitain L. A. Mourier afgivne Generalrapport for Skonnerten »Absalon» i 1882 skal Ministeriet udtale, at det med Hensyn til de under Afdeling B opførte Puncter bifalder Værftets i ovennævnte Skrivelse givne Erklæring, og at altsaa en Bro anbringes foranfor Skorstenen og forsynes med et mechanisk Ror.

De i Betænkningen under Afdeling C omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Hr. Contre-Admiralen i Overeensstemmelse med Orlogsværftets ovennævnte Skrivelse Nr. 92 af 1ste d. M.

. . Premierlieut. C. J. Petersen beordret til at gjen-nemgaae den i Kundgjørelse for Søværnet Nr. 2 1883 Punct 2 ommeldte Specialskole ved Søartilleriet for Befalingsmænd.

13 . Allerh. Resol.: Commandeur H. G. F. Garde, C*, og DM., beordres til Chef for en Øvelsesescadre iaar, bestaaende af Kanonbaade, og

Commandeur L. C. Braag, R* og DM., beordres til Chef for Torpedoskibet Tordenskjold paa dets forestaaende Togt.

14 . Til Chefer for efternævnte Skibe bestemte:

Capitain J. C. Oldenburg for Kanonbaaden Willemoës,

Capitain A. W. Bonnesen for Kanonbaaden Marstrand,

Premierlieutenant J. A. D. Jensen for Kanonbaaden Krieger.

Premierlieutenant C. G. Middelboe for Skonnerten 14 Febr.
Esbern Snare, og

Premierlieutenant C. F. Drechsel for Kanonbaaden
Hauch.

Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe bestemte: • •

i Fregatten Sjælland: Capitainerne S. J. Paulsen
som Næstcommanderende og G. H. N. Dreyer som Skole-
forstander, Premierlieutenanterne G. H. R. Zachariae,
C. L. With, P. C. Bræstrup, J. T. Olsen som Skole-
officeer og O. P. F. F. Hock som Skoleofficeer, Second-
lieut. M. K. de Fine Licht, Reservelieutenanterne C.
E. Lous, H. P. Olsen og J. L. Jessen;

i Corvetten Heimdal: Capitain F. C. Irminger
som Meddommer, Premierlieutenanterne O. F. V. Schwan-
nenflügel som Næstcommanderende, V. C. L. Schlüter,
P. J. Paulsen tillige Lærer i Sømandskab, og C. F.
Maegaard, tillige Lærer i Sømandskab. Endvidere
bestemmes Capitain J. P. M. Fischer til at forrette
Tjeneste som Lærer i Navigation;

i Corvetten Dagmar: Premierlieutenanterne V. An-
holm som Næstcommanderende, C. J. Petersen som
Skoleforstander, E. S. Nyeborg, O. G. Lütken og
R. Bauditz, Reservelieutenanterne L. C. Degen og
A. J. Andersen;

i Briggen Ørnen: Premierlieutenanterne C. A. P.
Schultz som Næstcommanderende, V. J. Schoustrup
og J. L. Petersen;

i Skonnerten Fylla: Premierlieutenanterne C. F.
Scheller som Næstcommanderende, A. V. Güntel-
berg og J. Nyholm, Secondlieut. J. B. Jungersen;

i Skonnerten Diana: Premierlieutenanterne V. R. L.
Hoffmann som Næstcommanderende, H. T. Foss og
C. G. Schack, Secondlieut. J. P. B. Schmidt;

i Skonnerten Esbern Snare: Premierlieut. E. A. C.
Jessen, Secondlieut. V. C. A. Jöhnke, Reservelieute-
nanterne C. V. F. Frigast og C. P. Eisenreich;

1888.

14 Febr.

i Kanonbaaden Marstrand: Premierlieut., Hs. Kongelige Høihed Prinds Valdemar og Secondlieut. E. C. F. Jensen;

i Kanonbaaden Willemoës: Premierlieut. O. J. M. Kofoed-Hansen og Secondlieut. F. C. B. Møller;

i Kanonbaaden Krieger: Premierlieutenanterne C. M. With og J. C. D. Bloch;

i Kanonbaaden Hauch: Reservelieut. A. C. H. Schoulund.

• • Til at deeltage i Togtet med Kanonbaaden Marstrand til Assistance for Chefen bestemt Premierlieut. R. R. J. Hammer.

• • Premierlieutenant C. F. Scheller tiltræder ved Siden af sin havende Tjeneste Inspectionsofficeers Tjeneste ved de tekniske Fag paa Orlogsværftet.

• • Fra den 1ste i n. M. indtræder Premierlieut. C. G. Schack i næstældste og Premierlieut. J. C. D. Bloch i yngste Lønningsklasse for Premierlieutenanter.

• • Fra den 1ste April d. A. fratræder Premierlieut. P. C. Bræstrup og tiltræder Premierlieut. P. J. Paulsen Tjeneste som 2den subalterne Officeer ved Søofficersskolen.

17 • Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten for Corvetten »Heimdal« efter Togtet i 1882.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 143 af 13de d. M. fremsendte Betænkning fra Værftscommissionens 2den Afdeling over Commandeur Jacobsons Generalrapport for Corvetten »Heimdal« for Togtet i f. A. meddeles Hr. Contre-Admiralen til behagelig Efterretning og videre Foranstaltning, at de i Betænkningen under Afdeling C omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Dem i Overensstemmelse med Værftets ovennævnte Skrivelse Nr. 143 af 13de d. M.

Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten for Torpedoskibet »Tordenskjold» efter Togtet i 1882.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 138 af 12te d. M. fremsendte Betænkning fra Værftscommissionens 2den Afdeling over Generalrapporten for Torpedoskibet »Tordenskjold» for Togtet i 1882 samt en om samme af Directeuren for Skibbygning og Maskinvæsen afgiven Udtalelse har Ministeriet bestemt:

ad A. 2., at der anbringes et Talerør fra den agterste Trekant i Kanontaarnet til Afbenyttelse for det Tilfælde, at Commandotaarnet ødelægges.

Hvad angaaer det under C 4. omhandlede Spørgsmaal, nemlig Closetternes Placering og den herom af Directeuren for Skibbygning og Maskinvæsen afgivne Udtalelse, da maa Ministeriet ønske denne Sag taget under fornyet Overveielse, da man ikke kan betragte hverken den bestaaende eller den af Directeuren foreslaaede Ordning for heldig.

De i Betænkning under Afdeling B og de øvrige under Afdeling C omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Hr. Contre-Admiralen i Overeensstemmelse med Orlogsværftets ovennævnte Skrivelse Nr. 138 af 12te d. M.

Til Chefer for efternævnte Skibe bestemmes:

Capitain P. U. Bruun for Skonnerten Absalon i Mærkeseilads, og

Capitain C. A. Garde for Logisskibet Dronning Marie.

Til at forrette Tjeneste i Logisskibet Dronning Marie bestemmes: Premierlieut. H. P. Holm, Secondlieut. E. C. F. Jensen, Reservelieutenanterne C. V. R. Schönberg og F. Degner.

Efter Fregatten Sjællands Ankomst her paa Rheden inspiceres den af Flaadeinspecteuren; Tøimesteren beordres til at deeltage i Inspectionen af Exerceerskolen ombord i Fregatten.

1883.

20 Febr.

Fregatten indlægges efter endt Inspection og oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet.

Commandoen stryges den 10de n. M.; Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset, det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet, hvorefter det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

• • Premierlieut. A. F. M. Evers fratræder Tjeneste ved Søkaartarchivet.

• • Premierlieut. C. L. A. Trolle fratræder ved Udgangen af denne Maaned Tjeneste som Inspections-officer ved Orlogsværftets Eqvipage, hvilken Tjeneste Premierlieut. V. Anholm fra samme Tid tiltræder.

• • Hjemsendt Reservelæge G. P. Linde indkaldes til Tjeneste som Reservelæge fra den 1ste i n. M.

• • Premierlieut. R. R. J. Hammer tiltræder fra den 1ste April d. A. for et Tidsrum af 3 Aar Tjeneste ved Søkaartarchivet.

• • Posten som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenet, i hvilken Ansættelsen skeer for en Tid af 3 Aar, og til hvilken der af Toldkassen er henlagt et Honorar af 1000 Kr. aarlig, samt, naar den Paagjældende er i active Tjenesteforretninger, 3 Kr. i Dagpenge, bliver ledig den 1ste Februar 1884.

Ansøgninger om denne Post, der vil være at besætte med en Capitain af yngste Lønningsklasse eller med en Premierlieutenant, stiles til Generaldirectoratet for Skattevæsenet og indsendes til Marineministeriet inden 6 Uger fra Dato.

• • Udfærdiget nye Taxter, gjældende fra den 1ste April d. A. for de til det østlige Overlodsdistrict hørende Lodserier.

21 • Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten for Pandserbatteriet »Lindormen» efter Togtet i 1882.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 146 af 15de d. M. fremsendte Betænkning fra Værfts-commissionens 2den Afdeling over Commandeur P. H.

Braëms Generalrapport for Pandserbatteriet Lindormen 21 Febr. for Togtet i 1882 meddeles Hr. Contre-Admiralen tjenstligst, at det i Betænkningen under Afdeling B omhandlede Punct og de under Afdeling C anførte Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Dem i Overeensstemmelse med Værftets ovennævnte Skrivelse Nr. 146 af 15de d. M.

Seminemester H. Jespersen beordret til at ind- 26 •
træde som Medlem af Lanternecommissionen.

De constituerede Reservelæger A. V. C. Gregersen 27 •
og M. H. Fridriksson ansatte som Reservelæger ved Søværnet fra den 1ste i d. M. at regne.

Capitain N. C. R. Møller beordret til at forrette 28 •
Tjeneste hos Chefen for Orlogsværftet.

Hans Majestæt Kongen har paa Marineministeriets • •
derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling benaadet Efternævnte med følgende Ordens- og Hæderstegn:

Commandeur i Søofficeerscorpset Peder Holger Braëm, R.*, med Dannebrogsmændenes Hæderstegn;

Capitain i Søofficeerscorpset George Edward Fugl og Overlæge i Søværnets Lægecorps Hans Vilhelm Berg med Dannebrogordenens Ridderkors;

Fuldmægtig i Orlogsværftets Fabrikcontor Niels Adolph Frederik Nielsen, Overskibsmineur i Søminecorpset Nr. 5, Ludvig Carl Christian Høyer, Overskibsmineur i Søminecorpset Nr. 1, Christian Gerhard Sandberg, Qvarteermand i Haandværkercorpsets 1ste Afdeling Nr. 25, Andreas Frederik Mogensen, Værftsunderofficeer i Eqvipageafdelingen Nr. 6, Adrian Peter Holst og Værftsarbejdsmand i Eqvipageafdelingen Nr. 20, Henrik Ferdinand Klein med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Commandeur M. A. C. C. Wulff bestemmes til 2 Marts. Chef for Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog.

1888.

2 Marts.

Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe bestemmes:

i Dampskibet Dannebrog: Premierlieutenanterne H. P. Holm, H. T. Hedemann og Maskinmester C. F. E. Larsen som 1ste Maskinist.

i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog: Capitainerne F. C. Irminger som Næstcommanderende og G. H. N. Dreyer som Skoleforstander, Premierlieutenanterne J. T. Olsen, C. J. Petersen og O. P. F. F. Holck, Secondlieut. M. K. de Fine Licht, Reverse-lieutenanterne C. E. Lous, L. C. Degen, H. P. Olsen, J. L. Jessen og A. J. Andersen.

• • Secondlieutenant V. C. A. Jøhnke tiltræder efter Commandoens Strygning i Fregatten Sjælland Tjeneste ved Søminecorpsets 2den Afdeling.

• • Der vil fremtidig fra Orlogsværftet blive medgivet Skibene Skemaer til »Prøver og Observationer af Skibes Egenskaber«.

Disse Skemaer ville være at udfylde og indsende af Chefen samtidig med Generalrapporten.

• • Marinens Bibliothek er aabent for Udlaan og Tilbagelevering af Bøger hver Søgnedag fra Kl. 10 til 2.

3 • Underskibsintendant C. C. F. Rosendahl antagen til at forrette Tjeneste som Proviantforvalter ved de oplagte Skibe fra den 1ste April d. A. at regne, og fratræder han som Følge heraf Tjeneste og Lønning som Underskibsintendant fra samme Tid at regne.

8 • Allerh. Resol.: Commandeur J. S. C. Albeck, R.* og DM., Capitain S. Bojesen, R.*, og Secondlieutenant V. C. A. Jøhnke tillades det at anlægge og bære de dem af Præsidenten for Republiken Venezuela tildeelte Decorationer af Ordenen El Busto del Libertador, henholdsvis af 3die, 4de og 5te Classe.

• • Allerh. Resol.: Den til Flaaden under Bygning i England værende Torpedobaad af 1ste Classe gives Navnet Delfinen.

Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe foruden 8 Marts.
de i tidligere Kundgjørelser Nævnte bestemmes:

i Logisskibet Dronning Marie: Skibslæge P. Mortensen som Overskibslæge, Reservelæge A. V. C. Gregersen som Underskibslæge og Skibsintendant A. Beck som Skibsintendant og Skibssecretair;

i Exerceer- og Caserneskibet Dannebrog: Skibslæge S. M. H. Arntz som Skibslæge og Intendant B. W. Jordening som Skibsintendant og Skibssecretair;

i Skonnerten Fylla: Maskinmester S. A. Johnsen som 1ste Maskinist og Proviantforvalter C. P. Hansen som Skibsintendant og Skibssecretair;

i Skonnerten Diana: Undermaskinmester E. E. Fønnesen som 1ste Maskinist og Skibsintendant C. T. Beck som Skibsintendant og Skibssecretair.

De til Logisskibet Dronning Marie bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 16de og tiltræde Tjeneste i Skibet den 17de d. M.

Commandoen i Logisskibet heises den 17de d. M.

De til Exerceer- og Caserneskibet Dannebrog bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 28de og tiltræde Tjeneste i Skibet den 29de d. M.

Commandoen i Skibet heises den 30te d. M.

De til Skonnerterne Fylla og Diana bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 19de og tiltræde Tjeneste i Skibene den 20de d. M.

De til Kanonbaaden Hauch bestemte Officerer overgaae til Kanonbaaden Marstrand, der indtil Fuldendelsen af Kanonbaaden Hauchs Reparation benyttes ved Tilsynet med Fiskerierne.

Officererne fratræde deres Tjeneste den 27de og tiltræde Tjeneste i Skibet den 28de d. M.

Commandoen heises den 2den April d. A.

Lærerposten i Naturlære i Søofficersskolens 2 yngste Afdelinger vil blive at besætte fra den 1ste September d. A.

1888.

8 Marts.

Med Posten er forbundet et aarligt Honorar af 579 Kr. 60 Øre for et Timetal af 252 Timer aarlig, desuden er Læreren pligtig til udenfor de almindelige Underviisningstimer at være tilstede paa Skolen ved Lærermøderne, Prøverne og hvad anden Tjeneste Skoleordningen maatte kræve.

Det bemærkes, at den, der ansættes i Posten, vil fra 1ste September 1884 tillige have at overtage Underviisningen i Naturlære i Søofficersskolens 2 ældste Afdelinger, hvorved det samlede Timetal vil komme til at udgjøre 504 Timer og Honoraret 1159 Kr. 20 Øre aarlig.

Ansøgninger om denne Post indsendes til Marineministeriet inden 15de April d. A.

- 15 . Commandoen i Skonnerterne Fylla og Diana heises den 2den n. M., hvorefter Skibene udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.
- . . Secondlieut. M. K. de Fine Licht, der ved Kundgjørelse Nr. 6—1883 Punct 3 er bestemt til Tjeneste i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog forbliver til Tjeneste ved Søminecorpsets 1ste Afdeling.
- . . Proviantforvalter C. C. F. Rosendahl bestemmes til at forrette Tjeneste som Skibsintendant og Skibssecretair i Briggen Ørnen.
- . . De til Briggen Ørnen bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 31te d. M. og tiltræde Tjeneste i Skibet den 2den n. M.
- . . Premierlieutenanterne P. C. Bræstrup og H. T. Hedemann beordres til at tiltræde Tjeneste ved Søofficersskolen fra den 12te til den 28de n. M., begge Dage inclusive, for at assistere ved de forestaaende Prøver.
- . . Ministeriet har under 5te d. M. bestemt, at det værnepligtige Mandskab fremtidig paaklædes ved Orlogsværftets Foranstaltning, forinden det afgives til de Skibe, med hvilke det skal udcommanderes, og at de Værnepligtiges Beklædning ordnes som et Mellemværende mellem

Beklædningsmagasinet og Vedkommende, saaledes at de 15 Marts. udleverede Beklædningsgjenstande anføres i en særlig dertil indrettet Bog, efter hvilken deres Tilbagelevering senere finder Sted.

Udfærdiget nye Taxter, gjældende fra den 15de April . . for de til det vestlige Overlodsdistrict hørende Lodserier.

Allerh. Resol.: Allernaadigst meddeelt Premier- 16 . lieutenant A. F. M. Evers Orlov i indtil 3 Aar med Bibehold af Lønning for at ansættes paa den engelske Flaade.

Tilstaaet Capitain C. A. Bruun Orlov i indtil 6 19 . Maaneder fra den 15de n. M. for at føre det private Skoleskib Georg Stage.

Underlægerne, Cand. med. A. C. J. Bornemann, 20 . J. J. E. Nærum og J. G. V. A. Bruun ansatte som Reservelæger ved Søværnet og beordrede til at forrette Tjeneste som Skibslæger henholdsvis i Skonnerten Diana, i Skonnerten Fylla og i Briggen Ørnen.

Allerh. Resol.: Directeur for Skibbygning og Maskin- 27 . væsen ved Orlogsværftet Nicolai Elias Tuxen, C.* og DM., meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Alder med Pension efter Pensionsloven; der tillægges Directeuren Rang i 2den Classe Nr. 5 efter Rangforordningen, og Marineministeriet bemyndiges til at tilkjendegive ham Vor allernaadigste Paaskjønnelse af og Tilfredshed med hans lange og udmærkede Tjeneste.

Allerh. Resol.: Underdirecteur ved Orlogsværftet Knud . . Christian Julius Nielsen, R.* og DM., udnævnes til Directeur for Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet, og

Værftsingenieur, Premierlieutenant udenfor Numer i Søofficeerscorpset Aage Henning Michael Rasmussen udnævnes til Underdirecteur ved Orlogsværftet, og meddeles der ham Afsked i Naade af Søofficeerscorpset.

1883.

27 Marts.

Directeur N. E. Tuxen fratræder Posten som Chef for Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen, som overtages af Directeur for Skibbygning og Maskinvæsen K. C. J. Nielsen.

Directeur K. C. J. Nielsen fratræder og Premierlieutenant F. C. Mygind overtager Posten som Formand for Maskinistexamens-Commissionen og som Examinator ved Maskinistexamen.

Allerh. Resol.: Overbaadsmand i Matroscorpset Peter Nielsen Møller, DM., tillægges der ved hans Afskedigelse af Søværnet den 31te s. M. Krigsassessors Charakter med Rang i 9de Classe Nr. 4 efter Rangforordningen.

Commandeur M. A. C. C. Wulff vedbliver sammen med sin Tjeneste som Chef for Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog indtil videre at varetage Forretningerne som Commandant for Søværnets Caserne og Chef for Underofficeersskolen.

Capitain, Tøimester T. Jessen indtræder fra den 1ste n. M., som Medlem af den for Flaaden og Hæren fælles Constructions- og Forsøgsafdeling.

Under Capitain V. F. Koefoeds Fraværelse som Chef for Skonnerten Diana indtræder Capitain N. C. R. Møller som Medlem af Besigtelsescommissionen ved Munderingsdepotet for Søværnets Vedkommende.

30 Contoirchef ved Orlogsværftet Carl Christian Kildentoft, DM. og R.*, meddeles der paa Grund af Alder Afsked i Naade af Søværnets Tjeneste med den ham tilkommende Pension fra den 1ste April d. A. at regne, og udnævnes han ved sin Afgang til virkelig Justitsraad.

Ministeriet har bestemt, at det ved fremtidige Antagelser af Mesterkokke til de udrustede Skibe paalægges disse tillige at tillave Sygekosten mod en Godtgørelse, der efter Indstilling af vedkommende Skibschef

nærmere bestemmes af Ministeriet efter endt Tøgt, hen- 30 Marts.
seet til dettes Varighed og Sygeligheden ombord.

Skibsfører N. M. Jansen, DM., paa Grund af sin
fremrykkede Alder entlediget fra sin Bestilling som
Transportskibsfører under Marinen, med Tilkjendegivelse
af Ministeriets Paaskjønnelse af den Dygtighed og Nid-
kjærhed, hvormed han i en lang Aarrække har virket,
deels som Fører af Transportfartøier, deels i anden for-
forskjellig Tjeneste under Marinen.

Til at forrette Tjeneste i efternævnte Skibe foruden 3 April.
de i tidligere Kundgjørelser Nævnte bestemmes:

i Fregatten Sjølland: Skibslæge H. A. Breuning-
Storm som Overskibslæge, Maskinmester C. F. F. Hen-
richsen som 1ste Maskinist, Undermaskinmester P. J.
Møller som 2den Maskinist og Intendant B. W. Jorde-
ning som Intendant og Skibssecretair;

i Corvetten Dagmar: Skibslæge F. Halberg som
Skibslæge, Maskinmester T. C. Sørensen som 1ste
Maskinist og Skibsintendant L. Degenkolv som Skibs-
intendant og Skibssecretair;

i Corvetten Heimdal: Skibslæge S. M. H. Arntz
som Skibslæge, Maskinmester E. J. Bartz som 1ste
Maskinist og Skibsintendant A. P. J. Böttzauw som
Skibsintendant og Skibssecretair;

i Skonnerten Esbern Snare: Skibslæge J. Meyer
som Skibslæge og Maskinmester F. T. Lous som 1ste
Maskinist.

Ved den paa Reservelieutenantsskolen afholdte Slut-
ningsprøve have efternævnte Elever, nemlig: H. F.
Thomsen, E. P. Sonne, J. Axelsen, C. F. T. Nielsen,
H. S. T. Møller, N. C. Nielsen, H. J. J. Meyer,
F. C. C. H. T. Bonnez, J. C. S. Meyer, A. Neer-
gaard, K. T. B. Gjerløff, H. A. v. d. Recke, C. A.
Jensen, J. P. Jensen, T. R. T. Müller og M. A.
Gerhardt bestaaet Prøven og ere tagne til videre Ud-
dannelse.

1883.

3 April.

De Underdirecteurerne ved Orlogsværftet paahvilende Forretninger fordeles saaledes mellem disse, at Underdirecteur J. C. Tuxen overtager Forretningerne som Underdirecteur ved Skibbyggeriet og Underdirecteur A. H. M. Rasmussen Forretningerne som Underdirecteur ved Maskinvæsenet, i Overeensstemmelse med de under 31te Mai 1878 for disse Embedsmænd udfærdigede Instruxer.

F. BORCHORST.

Haandbog i Cricket, Langbold og Fodbold.

Tredie Oplag. Pris 50 Øre.

Lawn-Tennis.

Pris 50 Øre.

Haandbog i Roning.

Andet Oplag. Pris 60 Øre.

Kvartetter for Mandstemmer.

Udgivne af V. Sanne.

1ste Bind.

Pris 2 Kr., indb. 2 Kr. 50 Øre.

INDHOLD.

| | Side |
|------------------------------------|------|
| Steen Andersen Bille | 129. |
| Pandserforsøgene paa Amager..... | 140. |
| Franske Dybhavsundersøgelser | 148. |
| Blandinger | 158. |
| Efterretninger for Søfarende .. | 162. |
| Officielle Meddelelser..... | 175 |

Tidsskrift for Søværnen.

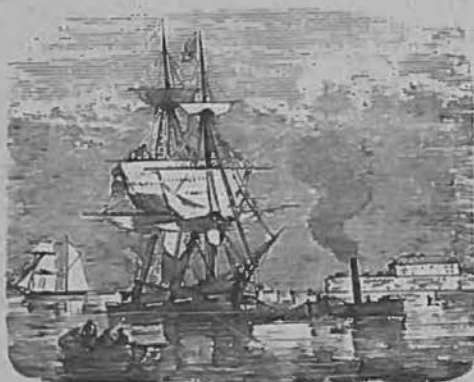
Ny Række. 18^{de} Bind.

4^{de}—5^{te} Hefte.

Udgivet

af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Captain **V. Hansen**.



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thiele's Bogtrykkeri.

1888.

- Beck, Charles, Generalmajor Olaf Rye's Tilbagetog gjennem Nørrejylland 1849. Med 3 Kort. 2det Oplag. 8vo. 1868. 3 Kr. 70 Øre.
- Bøgh, Erik, Huldrebakken. Sangspil paa rimede Vers. 1 Kr.
- Carstensen, Wm., Ombord og iland. Novellistiske Forsøg. 8vo. 1878. 3 Kr., eleg. indb. 4 Kr. 50 Øre.
- „Den gamle Skole“. Fortælling fra Orlogslivet. 8vo. 1882. 7 Kr. 50 Øre, eleg. indb. 9 Kr.
- Dagenes Perle eller Søndagen (Med Billeder). 50 Øre.
- Degenkolv, H., Den danske Flaade 1807—1872. En Haandbog. 8vo. 1873. 85 Øre.
- Fistaine, G., 100 Timer i Italiensk efter Ollendorfs Methode. 8vo. 1880. 5 Kr., indb. 5 Kr. 75 Øre.
- Nøgle til Opgaverne. 1 Kr. 35 Øre. Cartonneret 1 Kr. 60 Øre.
- Haandbog for Søværnet. 1883. 8vo. 1 Kr. 25 Øre.
- Haandbog i Cricket og Langbold. Første og andet Oplag. 40 Øre.
- Haandbog i Cricket, Langbold og Fodbold. Tredie Oplag. 50 Øre.
- Haandbog i Lawn-Tennis. 16. 50 Øre.
- Haandbog i Roning. Anden Udgave. 16. 60 Øre.
- Hamel, J., Om Tilberedning af Frugtvine. 50 Øre.
- Hornemann, W., Lægebog for Søfarende indeholdende Væledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleje i Handelsskibe. Autoriseret af Indenrigsministeriet. 6te gennemsete Oplag. 8vo. 1883. 3 Kr. 50 Øre, cart. 4 Kr.
- Lægebog for Søfarende. Forkortet Udgave for Skibe i Indenrigsk Fart. 8vo. 1867. Indb. 1 Kr. 70 Øre.
- Kalkar, Chr. H., Livsbilleder af Guds Riges Historie. Første Samling. Anden Udgave. 1881. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Indianerne i Nordamerika. 2. London og Elisabeth Fry. 3. Isabella eller Elisabeth, Dronning af Danmark. 4. Waisenhuset i Halle. 5. Evangeliet og Jernbanearbejderne. 6. Patrik, Irlandernes Apostel. 7. Træk af fromme Menneskers Liv i Middelalderen. 8. Ignatius og Polycarp. 9. Johannes Mathesius. 10. Lovise Henriette, Churfyrstinde af Brandenburg. 11. Carl Rieu. 12. Caspar Collgoy. 13. Johan Heermann. 14. Fenelon. 15. Johan Frederik Oberlin. 16. Felix Neff. 17. Thomas Fowel Buxton. 18. Kong David.
- Anden Samling 1858. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Severinus. 2. Olymptas. 3. Gregorius af Nazianz. 4. Alkuin. 5. Ansgar. 6. Anselm af Canterbury. 7. Robert Groshead. 8. Brødrene for det fælles Samliv. 9. Caspar Contarini. 10. Johanne Grey. 11. Johanne af Albret. 12. Vincents af Paula. 13. Johanne Francisca af Chantal. 14. Mechitar. 15. Johan Valentin Andreä. 16. Thomas von Westen. 17. Hottentotterne og van der Kemp. 18. William Wilberforce. 19. Caroline Chisholm. 20. Margarethe Baxter. 21. Jonathan Edwards. 22. Vincentius Ferrer. 23. William Knibb. 24. Profeten Jeremias.
- Tredie Samling 1882. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Ambrosius. 2. Franciscus af Assisi. 3. Johannes Picus Mirandula. 4. Johannes Amos Comenius. 5. Johan Albrecht Bengel og hans Skole. 6. Claudius Buchanan. 7. Johan Kepler. 8. Phillip Neri, den humoristiske Hellige. 9. Mathias Claudius. 10. Fray Fernando de Talavera. 11. Robert Boyle. 12. Tre Skomagere, a. Hans Sachs, b. Jacob Behme, c. Georg Fox. 13. John Knox. 14. Galeazzo Caraccioli. 15. Renata af Este.

Admiral Tegethoff og Helgolandsaffairen.

(En kritisk Undersøgelse.)

For faa Dage siden har den bekendte tyske Admiral Werner udgivet en Bog under Titlen: »Berühmte Seeleute« (Berlin, 1884), indeholdende Biographier af flere navnkundige Søhelte, og den sidste, der er nævnet, er Tegethoff. Siden Affairen ved Helgoland har dennes Navn herhjemme været omfattet med Agtelse og Sympathi, fordi man i ham saae en heltemodig og tapper Modstander, og fordi hans Rapport om hin Affaire gjen-nemgaaende var præget af en Værdighed og en Stræben efter Sandheden, som man maatte anerkjende, om den end maatte indeholde enkelte Urigtigheder, dels som en Følge af den gamle Regel, at det Seete afhænger af Øinene, der see, dels fordi løse Rygter vare optagne i Rapporten, og endelig fordi selv den Bedste har svært ved at erkjende sit eget Nederlag. Det turde derfor være af Interesse at læse en tysk Biographi af ham, og vi meddele i et kortfattet Uddrag det Afsnit af Admiral Werners Bog, der omhandler Tegethoff. Vi kunne imidlertid ikke fremkomme med dette Uddrag uden tillige kritisk at belyse den nævnte Bog, idet den indeholder en Masse urigtige Paastande, som ikke bør henstaae uimodsagte. Det synes nemlig at være Forf.'s Anskuelse, at, naar en eller anden Paastand ikke bliver imødegaaet, er den dermed fastslaaet som en be-viist historisk Kjendsgjerning. Dernæst ere de danske

Kilder ofte citerede paa en saadan Maade, at det er øiensynligt, at et mildelst talt overvæltet ringe Kjendskab til det danske Sprog har ført Forf. paa Vildspor, og endelig har Forf., naar de danske Beretninger udtalte sig saa tydeligt paa en saadan Maade, at de ikke stemmede med hans Opfattelse, uden videre betegnet disse Beretninger som falske. En saadan Fremstillingsmaade kan ikke andet end vække en ligesaa berettiget som bestemt Indsigelse. —

Vi ville nu først gaae over til selve Tegethoffs Levnetsløb.

Tegethoffs Familie stammer fra Westphalen, hvor den i Begyndelsen af det 18de Aarhundrede var bosiddende i Paderborn. Flere af Admiralens Forfædre tjente som kurpfaltziske og østerrigske Officerer, og Familien blev derfor adlet i forrige Aarhundrede. Tegethoffs Fader kæmpede ved Austerlitz, Aspern og Wagram, steg til Major, men maatte i 1840 paa Grund af Svagelighed tage sin Afsked.

Wilhelm Tegethoff var den anden af fem Brødre og blev født den 23de December 1827 i Marburg i Steiermark. I 1840 kom han paa Marineakademiet i Venedig, hvor han blev i 5 Aar. I September 1847 traadte han i activ Tjeneste som Søcadet og kom ombord paa Briggen »Montecuculi» paa et Togt til Dalmatien, hvilket dog kun i ringe Grad tilfredsstillede den unge Sømand. I Januar 1848 blev han Officer; kort efter udbrød Revolutionen i Venedig, og, da de fleste østerrigske Søofficerer vare af italiensk Herkomst, gik de over til Republikken. Den østerrigske Marine blev saa svækket derved, at den ikke kom i Kamp, og Tegethoffs Breve fra den Tid aande den dybeste Harme over denne Uvirksomhed. I Mai 1849 kom han ombord paa Corvetten »Adria«, der blokerede Venedig, og her havde han den længe ønskede Lykke at høre fjendtlige Kugler pibe. En østerrigsk Damper var om Natten strandet i Nærheden af nogle venetianske Batterier, og Tegethoff

blev sendt med et Fartøi for at bringe Damperen af Grund.

Efter Venedigs Capitulation blev han Næstcommanderende paa Dampskibet »Maria Anna« paa Togt til Levanten, blev 1851 Fregatlieutenant og allerede Aaret efter Linieskibslieutenant. Endelig i 1854 fik han sin første Commando paa en lille Skonnert »Elisabeth«, og i Efteraaret 1855 blev han Chef paa Krigsdamperen »Taurus« for at tage Station ved Sulinamundingen. Paa denne Reise havde han Leilighed til at vise, hvorledes han til det Yderste var bestemt paa at værne om sit Flags Ære.

Ved Ankomsten til Syra fandt han her en af en Viceadmiral commanderet engelsk Escadre og ankrede tidlig om Morgenen i dennes umiddelbare Nærhed. Det er jo ved saadan Leilighed almindelig Orlogsskik at heise Flaget, selv inden Kl. 8 Morgen, naar andre Orlogsskibe komme ind, og ligeledes at sende en Officer for at complimentere. Begge disse Høfligheder blev imidlertid undladt af Englænderne, enten af Forsømmelighed eller, hvad der ikke er usandsynligt, fordi de ikke ansaae den lille østerrigske Damper for fuldstændig Orlogsmand og troede at kunne byde den en saadan Til-sidesættelse.

Tegethoff var dog ikke den Mand, der vilde tage imod dette, og sendte strax den engelske Admiral et Brev, der ikke lod Noget tilbage at ønske i Retning af Tydelighed. Det lød saaledes: »Hr. Admiral! Ved min Ankomst imorges er jeg med den Damper, som jeg har den Ære at commandere, løbet tæt forbi Deres Escadre og er ankret i en halv Kabellængdes Afstand fra den. Fra den Escadre, som De, Hr. Admiral, commanderer, blev der undladt to Høflighedsacter, som ere Skik og Brug hos alle Nationer, idet nemlig Hendes Storbritanniske Majestæts Escadre undlod ved Ankomsten af Hans K. K. Majestæts Skib »Taurus« at heise Flaget og endvidere at sende et Fartøi for at hilse paa Chefen for

dette Krigsskib. Jeg anseer det for min Pligt at erklære Dem, Hr. Admiral, at en saadan Fremgangsmaade forekommer mig lidet egnet til Udvexling af Høflighedsacter mellem venskabelige Nationers Krigsskibe og næppe er til at bringe i Overensstemmelse med det gode og venskabelige Forhold, som der hersker mellem Hans Majestæt min ophøiede Souverains Regjering og Hendes Majestæt Dronningen af Englands Regjering. Modtag, Hr. Admiral, Forsikringen om min største Høiagtelse. von Tegethoff.«

Følgen heraf var, at den engelske Admiral strax gjorde en Undskyldning, idet han tillige erklærede, at den over Vandet liggende Morgentaage havde været Aarsag til, at man ikke kunde skjelne det østerrigske Flag og Skibets Charakter.

Tegethoff indlagde sig store Fortjenester ved Forbedringen af Sulinaløbene, men blev dog allerede i Januar 1856 kaldt tilbage med »Taurus«, og i hans Sted blev en Major udnævnt til østerrigsk Commissair, endskjøndt, idetmindste dengang, en Søofficeer var meget mere skikket til denne Stilling. Imidlertid fandt han nu en Velynder i Erkehertug Ferdinand Max, der for kort Tid siden var traadt i Spidsen for Marinen. Denne Prinds havde et aabent Blik for den Nytte, Marinen kunde gjøre, ikke alene til Beskyttelse og Forsvar af de østerrigske Søgrændser, men ogsaa til at hæve og udvide Østerrigs Søhandel, beskytte denne og aabne den nye Veie.

Anlægget af Suez-Canalen var dengang projecteret. Erkehertugen forudsaa, hvilke store Fordele der heraf kunde drages for de Stater, som i rette Tid stillede sig gunstigt ligeoverfor dette Foretagende, og tillige saa han, hvor vigtigt det vilde være for Østerrig at sikkre sig en Kulstation i det Røde Hav. For ikke at forsømme Noget besluttede han at lade dettes Kyster undersøge med Hensyn til et passende Anlægssted for en

saadan Station, og hans Valg til denne Undersøgelse faldt paa Tegethoff, som i Marts 1857 gik til Ægypten for der at træffe den bekjendte Afrikareisende Heuglin og sammen med ham udføre denne Mission. Den varede i 11 Maaneder, af hvilke Tegethoff maatte arbeide alene i de sidste 3 Maaneder; han og Heuglin bleve nemlig fangne i Bender Gam paa Somalikysten, maatte løskjøre sig for 1100 Maria Theresia Dalere, og ved den Leilighed fik Heuglin et Saar, der tvang ham til at vende tilbage til Cairo. Tegethoff havde udseet Øen Socotora til Kulstation, dens Kjøb af Sultan Saad vilde ikke have overstegit en Sum af 100,000 Thaler, og, da nu Canalsens Anlæggelse var besluttet, ja allerede paabegyndt, gjorde Erkehertug Max i en udførlig af Tegethoff udfærdiget Beretning Indstilling til Keiseren om at erhverve Øen. Han saae sig imidlertid skuffet i sine Planer; enten miskjendte Regjeringen de store Fordele ved en saadan Besiddelse i det Røde Hav, eller ogsaa opgaves Kjøbet paa Grund af den kroniske i Statskassen herskende Pengemangel. I 1878 toge Englænderne Øen i Besiddelse. Tegethoff vendte i Marts 1858 tilbage fra sin Sendelse og fik da Efterretning om, at hans Fader var død den 8de Februar. Mærkeligt nok havde han haft en Anelse herom, og den 23de Februar havde han i Aden skrevet i sin Dagbog: »Jeg skrev til Fader. Brevet kostede mig Umage, og alligevel bragte jeg kun noget Usammenhængende paa Papiret. Jeg maatte flere Gange holde inde, uvilkaarlig paatrængte sig mig Bevidstheden om, at jeg skrev til En, der ikke mere hørte til de Levende. Gud give, at denne min Anelse er falsk; men jeg nærer kun ringe Haab, jeg føler og veed det, at et haardt Slag har truffet mig.»

Den dygtige Maade, hvorpaa han havde skilt sig fra det ham overdragne Hverv, skaffede ham Befordring til Corvetcapitain, og han blev ved sin Tilbagekomst Chef for den første Section af Marineovercommandoen i Triest.

Samme Efteraar blev han Chef for Skruecorvetten »Erzherzog Friedrich» paa et Kryds til Marokko, men blev snart hjemkaldt paa Grund af den truende Krig med Frankrig og Italien. Til hans store Sorg kom den østerrigske Marine heller ikke denne Gang i Kamp, og han selv saae sig med sit Skib dømt til Uvirksomhed i Venedigs Laguner. Da Freden var sluttet, valgte Erkehertug Ferdinand Max ham til Adjutant. Allerede i 1857 havde Prindsen faaet Fregatten »Novara» udsendt paa en toaarig videnskabelig Expedition rundt om Jorden, og Resultaterne heraf havde været saa glimrende, at Erkehertugen selv ønskede at tage Deel i en paafølgende Forskerreise, der skulde strække sig til de brasilianske Urskove. Til denne Expedition valgte han Dampcorvetten »Elisabeth», og Tegethoff blev bestemt til dens Chef. Reisen, der gik over Madeira, de canariske Øer og Veracruz til Brasilien, varede i fem Maaneder fra November 1859 til April 1860. Snart efter sin Tilbagekomst blev Tegethoff Fregatcapitain, gjorde et Kryds til Levanten med Fregatten »Radetzky» og indtraadte derefter igjen i sin tidligere Stilling som Adjutant hos Marinens Chef. Allerede den 3die November 1861 avancerede han til Linieskibscapitain; han fik et Aar senere Commandoen af Fregatten »Schwarzenberg» og samtidig af en til Levanten bestemt Flaadedeling, en for en saa ung Capitain stor Udmærkelse, der ogsaa havde betydelig Indflydelse paa hans Fremtid og lagde Grundstenen til hans senere Ry. —

Vi komme nu til det Afsnit af Tegethoffs Liv, der har størst Interesse for os Danske, og vi skulle derfor her ordret citere Admiral Werners Bog:

»Han befandt sig endnu i denne Stilling, da i 1864 den preussisk-østerrigske Krig med Danmark udbrød, og fik i Slutningen af Februar d. A. Ordre til med sin af Fregatterne »Schwarzenberg» og »Radetzky» tilligemed Kanonbaaden »Seehund» bestaaende Deling at gaae Nord

paa for at fordrive de danske Krydsere og beskytte den østerrigsk-tydske Søhandel. I Lissabon blev han opholdt i tre Uger for at afvente Forstærkninger under Admiral von Wüllerstorff; da dennes Ankomst dog stadig forsinkedes, blev han med sin Division alene sendt forud til Texel. Der laae tre preussiske Krigsfartøier, Avisoen »Preuszischer Adler«, en tidligere Postdamper med 4 Kanoner, og begge Skruekanonbaadene »Blitz« og »Basilisk«, hver med 2 Kanoner. Denne lille Escadre havde været i Middelhavet, var der bleven overrasket af Krigens Udbrud og havde paa Hjemreisen maattet trække sig tilbage til Texel for ikke at blive angreben af de i Nordsøen krydsende og betydelig stærkere danske Skibe, mod hvilke en heldig Kamp vilde have været umulig. Disse tre Fartøier skulde Tegethoff undsætte, tage under sin Befaling og, hvis han troede sig stærk nok, angribe den danske Blocadeescadre udenfor Elben.

Tegethoff fik Ordre herom den 23de April 1864 i Brest, hvor han var løbet ind for at fylde Kul, og brød med den største Hurtighed op for at efterkomme den. »Seehund« havde endnu ikke faaet alle sine Kul; for ingen Tid at spilde sendte Escadrechefen den til Ramsgate for at tage Kul der, medens han selv med begge Fregatterne afgik til Texel. »Seehund« løb imidlertid, som man siger ved den engelske Lødses Uduelighed, paa Grund ved Ramsgate og blev temmelig beskadiget, saa at Tegethoff ikke vilde afvente dens Reparation. Efter Optagelsen af de tre preussiske Fartøier gik han til Elben, hvor han ankrede med sin Escadre ved Cuxhaven den 5te Mai under Befolkningens store Jubel. Den danske Blocadeescadre havde han ikke seet. Denne bestod oprindelig af Fregatten »Niels Juel« og Corvetterne »Heimdal« og »Dagmar«. Den sidste var kort Tid forinden detacheret til Indgangen af den engelske Canal for at opbringe et rigtladet Bremer Skib, men var bleven overrasket af Østerrigernes Ankomst og var for

deres Skyld flygtet ind i den neutrale Havn Helder i Holland for ikke selv at blive taget. Begge de andre danske Skibe vare seilede tilbage til Kattegattet, fordi de ikke troede sig Tegethoffs Escadre voxne, og gik først igjen i Søen, da de den 6te Mai vare b'evne forstærkede med Skruefregatten »Jylland« *). En Kjedelreparation paa »Heimdal« opholdt de Danske underveis, saa at de først den 8de kom i Sigte af Helgoland.

Den 6te Mai fik Tegethoff Efterretning om, at danske Krigsskibe vare seete udenfor Elben, og løb søm Følge deraf ud. Der kom ogsaa en Fregat i Sigte; men den viste sig at være den engelske »Aurora«, og, da Fjenden den følgende Dag ved Recognosceringen ikke blev opdaget, vendte Tegethoff meget skuffet tilbage til Cuxhaven. Den 9de fik han dog bestemt Efterretning om, at tre fjendtlige Skibe befandt sig i Sigte af Helgoland, og han styrede strax imod dem. De Danske havde den 8de af den dem imødegaaende »Aurora« erfaret det Nærmere om den forbundne Escadre, og deres Chef, Commandeur Suenson havde besluttet at modtage Kampen, da han nu, efter at »Seehund« var efterladt, vidste sig Modstanderne overlegen **).

*) Dette trænger dog til en Berigtigelse. Først efter »Dagmar«'s Afgang Vester paa, fik man Østerrigerne's Ankomst til Canalen at vide, og baade »Niels Juel« og »Heimdal« gik da ligeledes Vester paa for at optage »Dagmar«. Dette Skib vidste altsaa Intet om Østerrigerne, og det var selvfølgelig ikke for deres Skyld, at »Dagmar« »flygtede« ind til Texel. Det gik herind deals for at fylde Kul, deals for at afgive en af Hollænderne tidligere reclamationet Salut. Derefter gik den samlede Escadre, da man Intet vidste om Østerrigerne's Styrke, op til den nærmeste norske Havn, Christianssand, for her at faae sikker Besked, og altsaa ikke til Kattegattet.

Red.

**) Her og følgende Steder ere Udhævelserne af os for hermed at betegne de Steder, som det særlig er nødvendigt at berigtige.

Red.

Den 9de om Middagen kom begge Escadrer omtr. 10 Qml. sydøstlig for Helgoland i Sigte af hinanden og styrede imod hinanden, Tegethoff nordvestlig, de Danske sydøstlig, begge Escadrer i Kjølvandsorden, de Allierede i brudt Orden, det vil sige »Schwarzenberg« og »Radetzky« nærmere Fjenden end de preussiske Fartøier, som løb i parallel Retning, men noget længere vestlig. Tegethoff havde bestemt denne Ordning for ikke at bringe de Sidste formeget i Fare. »Adler« havde som tidligere bemærket været et preussisk Postskib, det var Hjuldampskib, og en Deel af dets Maskine laa over Vand, begge Kanonbaadene derimod løb daarligt og gjorde kun 7—8 Knob. En Bredside af de tre danske Skibe beløb sig til 51 Stykker Skyts, deriblandt 13 riflede, mod hvilke Preusserne kun kunde stille 7 (6 riflede og 1 glat). En saadan Overmagt troede Tegethoff med Rette ikke at turde udsætte sine Allierede for og anviste dem derfor at drage Fordeel af deres riflede Skyts til Enflering af de Danske paa større Afstand, medens det var hans Hensigt at rykke Modstanderne nær med sine Bredder.

Han signalerede til Sine: »Vore Armeer have tilkæmpet sig Seire, lad os gjøre det Samme.« Commandeur Suenson havde, da han stak i Søen, telegrapheret til Kjøbenhavn: »Gaaer tilsøes. Naar ikke anden Afdeling af Østerrigerne har sluttet sig til første, vil jeg angribe Fjenden«*). Begge de Commanderende vare altsaa besjælede af den Tanke at maale sig med hinanden; de Danske i den Hensigt med den fra gammel Tid bevarede Tapperhed at føie et nyt Blad til deres Marines berømmelige Historie, Østerrigerne for ligesom Preusserne ved Jasmund for første Gang at prøve deres

*) Dengang vidstes Intet om »Seehund«s Uheld, og dette havde altsaa ingen Indflydelse paa den danske Escadrechef's Bestemmelse om at angribe.
Red.

unge Marines Kraft i alvorlig Kamp, at modtage Bloddaaben og om muligt at beseire den overlegne Fjende.

Veiret var gunstigt for Kampforholdene, Vandet næsten glat, og der blæste kun en let østlig Brise. »Schwarzenberg« aabnede Ilden med sine svære Bougkanoner paa 3—4,000 Skridts Afstand, hvilket dog blev uden synlig Virkning. Den hurtige Fart førte snart Modstanderne nærmere; begge Flagskibe passerede hinanden paa 2,500 Skridts Afstand og gave hinanden gjen­sidig glatte Lag. Tegethoff lod da vende ved Contre­marche, hvorved det førende Skib beskrev en Halvcirkel og de øvrige fulgte Bevægelsen i dettes Kjølvand. Han styrede nu med de danske mod Sydost, idet han holdt sig noget østligere end de for at komme dem nærmere og hidføre en hurtigere Afgjørelse. Det Første turde han dog kun gjøre efterhaanden for ikke at vise Stævnen imod dem, fordi han da ikke kunde drage Nytte af sine Bredsidekanoner og desuden udsatte sig for den Fare at blive beskudt langs kibs af de Danske. Men disse imødegik ham dog i hans Hensigt. Ved Begyndelsen af hans Manøvre troede de, at han med sit Skib vilde omgaae dem Østen om og agtenom for at bringe dem imellem dobbelt Ild, og de holdt derfor vestligere for at forstyrre denne Plan. Derved formindskedes Afstanden mellem den danske Linie og begge de østerrigske Fre­gatter efterhaanden til 600 Skridt, medens Preusserne af de anførte Grunde holdt sig længere tilbage paa 2—3,000 Skridts Afstand.

Kampen blev nu i omtrent en Time ført fra begge Sider med stor Heflighed, dog var Skydehurtigheden og Skudsikkerheden paa de Danskes Side, hvis Besætninger havde været saa meget længere i Søen*) og vare mere

*) Lidt ovenfor meddeles det dog, at baade »Schwarzenberg« og »Radetzky« havde været i Levanten i længere Tid, da Krigen udbrod.
Red.

øvede end Østerrigerne, og især led »Schwarzenberg«. Alle tre danske Skibe concentrerede hovedsagelig deres Ild paa dette Skib, agtede kun lidt paa »Radetzky« *) og aldeles Intet paa Preusserne i den rigtige Forudsætning, at, naar de havde gjort det fjendtlige Flagskib ukampdygtigt, vilde de let kunne overvælde de øvrige. »Schwarzenberg« med sine 48 Kanoner saae sig derfor for det Meste stillet imod det mere end dobbelte Antal af fjendtlige Kanoner, og det kunde ikke undgaaes, at den blev haardt medtaget. Strax en af de første danske Træffere, en Granat, sprang paa Batteriet og satte en heel Kanonbesætning ud af Kamp. To Gange stak andre Granater Skibet i Brand, anden Gang i Seilkoien umiddelbart over Krudtmagasinet. Faren var truende; dog Tegethoffs Jernro, hvormed han gav Overbringeren af Meldingen det simple Svar: »Saa sluk«, forfeilede ikke sin Virkning paa de først af Skræk grebne Gemytter. Med sand Dødsforagt kastede de ved Krudtlangningen ansatte Folk sig med deres egne Legemer over de brændende Seilruller for at kvæle Ilden. Det lykkedes; men snart blev »Schwarzenberg« truet fra en anden Side. Kampen havde allerede varet i 1½ Time, og Tegethoffs Mandskab lidt svært, uden at dette dog havde haft Indflydelse paa deres Kampmod, da en dansk Granat slog ind i Bugen paa det beslaaede Foremørsseil og satte det i Flamme. Ganske vist søgte man strax at slukke Branden; men alle Anstrengelser vare forgjæves; Slangerne paa Haandsprøiterne naaede ikke til den store Høide, og den længere Slange paa Maskinsprøiten var gennemskudt og ubrugelig. Ilden bredte sig med rasende Hurtighed, da den saavel fandt Næring overalt i det tjærede Tougværk, som den ogsaa blev endnu mere pustet op ved Skibets

*) Hvorledes kan dette bringes i Samklang med »Radetzky's Tab og dens 50 Skud i Skroget?

Fart mod Vinden. Det skrækkelige, af alle Folkene seete Skuespil lammede naturligviis deres Kraft, med al deres Villie kunde de ikke naae til Ildens Arnested for at dæmpe den; de brændende Stumper af Seil og Tougværk regnede ned over hele Dækket, og trods den største Opmærksomhed og Anstrengelse maatte man hvert Øieblik være belavet paa, at det hele Skib vilde staae i Flammer. Det var derfor kun naturligt, at Østerrigerne Ild under saadanne Omstændigheder sagtnedes, medens Fjendens Nød fordoblede de Danskes Mod, og de be-tjente deres Kanoner med saameget større Iver.

Tegethoff selv indsaae, at hans Skib var tabt, hvis han fortsatte Kampen. Han havde ikke vaklet ved over en Time at slaaes med meer end den dobbelte Styrke*); men her var en ny frygtelig Fjende voxet op imod ham, mod hvilken han ingen Vaaben besad, og som ufeilbarlig truede med at tilintetgjøre ham. Med tungt Hjerte gav han derfor Befaling til at holde af for Vinden op mod Helgoland. Ved denne nye Cours blæste Vinden agterind paa »Schwarzenberg«; den fra Fortoppen nedfaldende Ild fløi over Bord forud, og derved blev idetmindste Hovedfaren formindsket, endskjøndt Tilstanden bestandig blev kritisk nok. Tegethoff maatte tage Preusserne ringe Fart i Betragtning og gav derfor Ordre til at danne Frontlinie, i hvilken Skibene kunde løbe ved Siden af hverandre. Derved beskyttede han hine, saa at de ikke kunde blive afskaarne af de hurtigere løbende Danske**). Disse havde dog bestandig betydelige Fordele. Til Neutralitetsgrænsen havde man endnu omtrent 5 Qvart-mile og omtrent $\frac{3}{4}$ Time at løbe. Naar de Danske

*) Vore Skibe havde 51 Kanoner i Laget, »Schwarzenberg«, »Radetzky« og Preusserne tilsammen 50; altsaa 51 er mere end det dobbelte af 50. Et mærkeligt Regnestykke! Red.

**) Preusserne vare dengang meget nærmere Helgoland end Østerrigerne og kom aldeles ikke med i Frontordenen, idet de strax søgte ind under Helgoland. Red.

udnyttede deres større Fart, kunde de uden at tabe i Afstand afvexlende lægge sig tværs og saaledes paa den farligste Maade beskyde Østerrigerne langskibs*). Den brave Chef paa »Radetzky«, Jeremiasch, saae, at en saadan Manøvre vilde være skjæbnsvanger for »Schwarzenberg«, der endnu bestandig var Hovedmaalet for de danske Kugler og til sit Forsvar var indskrænket til Brugen af sine Speilkanoner, hvorfor han besluttede at lægge sig imellem de Danske og Flagskibet for at dække dette. Han handlede dermed ganske vist imod den givne Ordre; men hvem vilde vel have Mod til at gjøre den Tapre Bebreidelser for denne Ulydighed. Han havde netop indtaget sin nye Stilling, da ogsaa de Danske forberedte sig til at dreie Nord over for at bringe »Radetzky« mellem deres tre Bredsider. I denne Bevægelse bleve de dog forstyrrede ved en Granat, der sprang i »Jylland«'s Kahyt, ødelagde Skibets Styredeskaber og satte det ud af Stand til at manøvrere. Denne Omstændighed gav Fegtningen en anden Vending; de Danske mindskede Fart**), og »Radetzky« undgik den Fare, som truede den. Den fik kun fra begge***) de andre fjendtlige Skibe endnu en Bredside tilsendt, som dog ikke var saa godt rettet som tidligere og anrettede forholdsviis ringe Skade. Den saa lykkelig indgribende Granat skal være affyret fra en preussisk Kanonbaad. I detmindste hævde Preusserne dette, og, da Østerrigerne ikke modsagde dem, tør man vel ansee det for en Kjendsgjerning og

*) Men som bekjendt løb Østerrigerne hurtigere end de Danske. Med 10 Miles Fart er man derhos kun $\frac{1}{2}$ Time om at løbe 5 Qml. Red.

**) Nei! Den officielle danske Rapport siger udtrykkelig: Vore Skibe forfulgte de fjendtlige med fuld Kraft. Red.

***) Atter en Urigtighed! »Jylland« laa mellem »Niels Juel« og »Heimdal«, støvnede i det nævnte Øieblik aldeles samme Vel som disse, havde fuld Besætning ved alle Kanoner og ikke en utjenstdygtig Kanon i hele Laget — hvorfor i al Verden skulde den da unnlade at skyde? Red.

tilkjende dem denne Fortjeneste, endskjøndt den danske Beretning paa en tilsyneladende søgt Maade ignorerer dem og kun nævner dem med faa Ord for at sige, at deres Ild ingen Virkning havde havt *).

Kampen, som havde varet næsten 2 Timer, endte med hine sidste Bredsider henimod Kl. 4. De Danske optog den ikke igjen, men dreiede Nord over, fordi de efter deres Angivelse havde befundet sig paa neutral Grund, tre Qml. fra Helgoland. Dette var vel noget vidt taget, og man tør antage, at ogsaa »Jylland«'s Beskadigelse spillede en Rolle ved deres Tilbagetog. Tegethoff siger i Slutningen af sin officielle Rapport: »Hvad der synes at være vist, er, at et af de danske Skibe efter Træfningen maatte tages paa Slæbetoug af et andet.«

Denne Yttring er fra dansk Side ikke bleven imødegaaet og i en snart derpaa udkommen Skildring af Fegningen i det danske Tidsskrift for Søvæsen er udtrykkelig anerkjendt, at Tegethoffs Beretning i Almindelighed udtaler Kjendsgjeringer. »Jylland«'s Havari har vel derfor været større, end de Danske offentlig have tilstaaet det, og havde sandsynligviis for længere Tid gjort Skibet ukampdygtigt.

Tegethoff holdt langsomt dampende under Helgoland, indtil man var bleven Herre over Ilden. Dette skeete dog først Kl. 10¹/₂ om Aftenen, da det paa Grund af de stedse nedfaldende brændende Stykker ikke var muligt før da at kappe den endnu alene staaende og

*) Da Preusserne under en stor Del af Fegningen og ubestridelig i det her nævnte Moment vare langt udenfor Skudvidde, tør man vistnok ansee det for en Kjendsgjering, at denne Granat ikke er kommen fra dem. Med Hensyn til, at den danske Beretning ignorerer Preusserne, da har Forf. ovenfor været saa oprigtig at indrømme, at ogsaa de danske Skibe Ignorerede Preusserne.

som en Kæmpefakkell brændende Undermast. Da satte Escadren Coursen paa Elben og løb ind til Cuxhaven den 10de Mai Kl. 4 om Morgenen.

Begge Parter tilskreve sig Seiren og med en vis Ret. Taktisk havde de Danske vundet en Seir, strategisk Østerrigerne (!) De Sidste bleve med langt større Tab af Mennesker end deres Modstandere tvungne til Tilbagetog paa neutralt Gebet, og denne Tilflugt reddede muligviis »Schwarzenberg«, det være sig fra Ilden eller fra Fjenden.

At de Danske dog ikke benyttede deres Seir, at de ikke lagde sig foran Elben for at spærre den forbundne Escadre Tilbageveien, beviser, at de selv ikke vare i Stand dertil og ikke lovede sig noget Resultat af en Fornyet Sammenstød med Fjenden derfor ikke ønskedes, og i en anden dansk Beretning bliver sagt: »Henimod Aften stode de Danske Øster i og paa Grund af en Depeche den næste Morgen Nord efter.« Allerede begge disse Læsemaader stemme ikke med hinanden, men endvidere er det usandsynligt, at, da de Danske styrede østlig, en fra Helgoland udsendt Baad, som dertil endnu skulde gaae imod Vinden, skulde have fundet dem om Natten. Endelig er det angivne Indhold af hiin Depeche derhos næppe troligt, fordi jo Ophørelsen af Fjendtlighederne paa ingen Maade var en Forudbetingelse for Underhandlingerne om Vaabenstilstand, og disse paa hiin Tid enten aldeles ikke fandt Sted eller idetmindste ikke havde overskredet Stadiet for foreløbige Aftaler uden bindende Kraft. Endnu den 19de Juli, altsaa over to Maaneder senere, tog den preussiske Kanonbaad

»Blitz« Capitain Hammers Flotille ved Föhr, og først Dagen derpaa kom Vaabenhvilen i Stand.

Det maa derfor have været andre og visnok de ovenanførte Grunde, der have foranlediget den danske Escadres Tilbagesøg til Christianssand og faa Dage efter til Kjøbenhavn. Ihvorvel de vare de stærkeste i Skyts, sloges meget tappert, stedse holdt sig i tætsluttet Linie, manøvrerede fortræffelig og skøde anerkjendt godt, kunde det dog ikke være undgaaet dem, at de havde at gjøre med jævnbyrdige Modstandere. Ved Preussernes nødvendige store Afstand formaaede deres Skyts kun at virke forholdsviis lidt, og de bleve desaaarsag næsten slet ikke paaagtede af de Danske. Derimod havde de med deres tre Skibe paa tilsammen 102 Kanoner (deriblandt 26 riflede) i to Timer næsten udelukkende kæmpet mod to østerrigske med kun 79 Kanoner (deriblandt, kun 5 riflede) og en Time i Nærkamp uden at bringe et eneste af dem ud af Kampstand. At »Schwarzenberg«'s Fokkemast høit oppe kom i Brand, og at man ikke formaaede at slukke denne, var et ulykkeligt Tilfælde, ved hvilket Skibet let kunde gaae tabt; men efter at være bleven Herre over Ilden var Tegethoff igjen beredt til at fortsætte Kampen og i en saameget gunstigere Stand, som nu »Jylland« faldt ud(!). Commandeur Suenson handlede derfor visselig rigtig ved ikke at lade det komme til et andet Sammenstød, ved hvilket han saameget snarere maatte trække det korteste Straa, som han maatte vente, at Tegethoffs fremfusende Kampmod vilde sætte Alt paa at lidføre en Entring af »Niels Juel«, og da vilde »Heimdal« have været tabt.

Men i ethvert Tilfælde havde den østerrigske Marine bestaaet sin første Kamp med fuld Ære og bedækket sit Flag med Hæder. I denne Betydning blev Udgangen ogsaa med Rette opfattet overalt, i Udlandet saavelsom i Tydskland og navnlig i Østerrig. Man anerkjendte villig Tegethoffs Mod, Koldblodighed, Ufor-

færdethed og Aandsnærværelse; han havde i enhver Retning viist sig som en dygtig Befalingsmand og bragt det til, at hans Navn blev nævnet med Agtelse i Europa. Keiseren af Østerrig befordrede ham til Contreadmiral; hans tidligere Chef, og man tør vel sige Ven, den imidlertid til Keiser af Mexico valgte Erkehertug Ferdinand Max sendte ham en i de naadigste Udtryk affattet Skrivelse med Storofficeerskorset af Guadaloupe Ordenen tilligemed 10,000 Francs til Fordeling blandt de Saarede. Handelskamret i Fiume skjenkede ham en Æressabel, Hamburg et kostbart Theeservice, og mange Ovationer fra Nordtyskland viste ham, hvor høit man skattede hans Fortjenester af den tyske Søhandels Beskyttelse.

De østerrigske Mennesketab vare store og afgave et Beviis paa Kampens Haardnakkenhed. »Schwarzenberg« havde 1 Officeer og 32 Mand døde, 1 Cadet og 43 Mand haardtsaarede, 2 Officerer, 1 Cadet og 22 Mand letsaarede. »Radetzky« havde 1 Søcadet og 4 Mand døde, 8 Mand haardtsaarede, Capitain Jeremiasch og 15 Mand letsaarede, saa at i det Hele 128 Mand*) vare gjorte ukampdygtige. De preussiske Fartøier havde intet-somhelst Tab lidt.

De Danske angave **) deres Tab til 12 Døde, 17 haardt- og 39 letsaarede, i Alt 68 Mand. »Schwarzenberg« havde 80, »Radetzky« 50 Skud i Skroget, medens de Danske kun ville have faaet 30 Skud i Skroget. Ved det første Øiekast synes dette Misforhold at vise paa en meget betydelig Overlegenhed hos de Danske i Betjeningen af Artilleriet; men, om det ogsaa maa erkjendes, at de af de ovenfor anførte Grunde skøde bedre og hurtigere end Østerrigerne, saa bør man ikke forglemme, at hiint Forhold bliver engang formindsket ved det større

*) Vi faae det rigtlgnok til 131.

Red.

**) Fremgangsmaaden følges consequent. Østerrigernes Tab »vare«, de Danske »angave« deres Tab.

Red

Antal af 22 danske Kanoner overhovedet, saavel som ved Overvægten af 21 riflede Kanoner, hvilke sidste ikke alene besade en betydelig større Skudsikkerhed, men ogsaa udøvede en meget større ødelæggende Virkning end glatte Kanoner, navnlig i Henseende til Mennesketab *).

Efter Fegtingen ved Helgoland lode de Danske sig ikke mere see i Nordsøen, saameget mere som de ikke i fjerneste Maade vare den østerrigsk-preussiske Escadre voxne, da denne var forstærket med Linieskibet »Kaiser«, Pandserfregatten »Don Juan d'Austria«, Corvetten »Friedrich« og Kanonbaadene »Seehund« og »Wall«, og den tydske Søhandel kunde desaaarsag ubindret udfolde sig igjen paa Nordsøeskysterne.

Efter Afslutningen af Freden, der blev undertegnet i Wien den 1ste September 1864, vendte den østerrigske Escadre tilbage til Hjemmet. Tegethoff blev nu kaldt til Wien. Det synes, som om man der virkelig nærrede den Tanke at reorganisere Flaaden, og han skulde da udspørges om sine Anskuelser. Dog han skulde her snart gjøre den Erfaring, at hans Ideer om Marinens nye Udvikling ikke kunde glæde sig ved de toneangivende Kredses Tilslutning. Ved hans Side stod ikke mere den indflydelsesrige Erkehertug Ferdinand Max som Støtte, og han fandt i Wien igjen den snevre Synskreds, som allerede tidligere havde modarbejdet Marinens Fremadstræben, »fordi den kostede formeget«. —

Resten af Tegethoffs Biographi ville vi nu meddele i et forkortet Uddrag efter Admiral Werner.

Det synes, som om Tegethoffs dristige Sprog ikke var blevet godt optaget i Wien. Han maatte atter forlade

*) De nævnte Tal ere meget snildt beregnede efter hele Kanonantallet; men, da kun den ene Side brugtes, maa altsaa Overvægten i Kanonantal halveres. Her ignorerer løvrigt Forf. Preusserne »paa en tilsyneladende søgt Maade.«

Hovedstaden i Unnaede for at krydse i Middelhavet med Fregatterne »Schwarzenberg« og »Donau«, med hvilke han i Høsten 1865 begav sig til Ægypten, hvorfra han skulde indgive en Beretning om Suezcanalens fremtidige Betydning for Østerrig. Han virkede ligeledes for en Expedition til Østasien; denne Plan fandt Gjenklang og skulde udføres i 1866, Tegethoff var udseet til Fører og havde allerede faaet Befaling om at komme til Wien til nærmere Raadslagning, da den preussisk-østerrigske Krig kom imellem.

Da Italien sluttede sig til Preussen, var den østerrigske Marines Stilling omtrent fortvivlet, kun faa Skibe vare klare; Resten trængte til Reparation, hvortil der efter Tingenes sædvanlige Gang vilde medgaae Maaneder. Besætningerne manglede, de maatte først indkaldes og indexerceres, ogsaa hertil krævedes der Maaneder, medens Krigen kunde udbryde hvert Øieblik.

Tegethoff forsømte Intet for at hidføre en Forandring, overalt, hvor han troede at kunne finde et villigt Øre, bankede han paa — men forgjæves. Hos Krigsministeren blev han ikke engang indladt, og andre Steder fandt han kun Ligegyldighed og Mistro til, hvad Marinen kunde yde. Kun Erkehertug Albrecht deelte fuldstændig hans Anskuelse om Nødvendigheden af hurtige Sødrustninger, men han var uden Indflydelse. Tegethoff maatte vende tilbage til Pola; Alt, hvad han havde opnaaet, var, at den til den østasiatiske Expedition allerede indrettede Fregat »Schwarzenberg« atter skulde sættes i Kampstand. Med Rette kunde Tegethoff skrive: »I Krigsministeriet arbeidede man med anstrengt Virksomhed, overalt bleve Regimenter satte i Bevægelse og dirigerede mod Bøhmen, Fæstningerne satte i Stand — kun i Marinen sov man.« Men endelig syntes man at komme paa andre Tanker i Wien, og den 18de April udgik der Befaling til, at Marinen ved den udbrydende

Krig skulde tage Deel heri; samtidig fulgte Tegethoffs Udnævnelse til Chef for den udrustede Escadre.

Glæden herover blev imidlertid betydelig formindsket ved, at han for alle større Operationer blev underlagt den commanderende General for den lombardisk-venetianske Hær og derved saae sig meget lammet i sin Selvstændighed. Med dette hindrede ham i ikke med fryg Iver at tage fat paa Udrustningerne, og hans Exempel opildnede Officerer og Besætninger. Men, da man stadig i de toneangivende Kredse kun besad ringe Tiltro til Marinen, holdt man det for nødvendigt at drage endnu snevrere Grændser for den dristige Escadrechef's Kampiver. En Ordre fra Krigsministeren gjorde ham det til Pligt »ikke at begynde noget Foretagende, som satte den k. k. Flaade paa Spil, eller hvor forudseelige Offre ikke opveiede de Fordele, der kunde naaes.» Han forlangte imidlertid kun 4 Uger for at faae Flaaden klar, endskjøndt Pandserskibene »Erzherzog Max» og »Habsburg» ikke engang vare pandsrede endnu, hvorhos deres Kanoner, der vare bestilte hos Krupp, men hvis Udlivering Preussen ikke tillod, maatte erstattes med andre. Ogsaa Linieskibet »Kaiser» og Fregatten »Novara» vare meget langt tilbage.

Ved den af Frankrig foreslaaede Congres, der ganske vist ikke førte til Noget, vandtes der dog Tid, saaledes at Italiens Krigserklæring først kom den 20de Juni. Til Ministeriets og Landets Forbauselse havde Tegethoff indløst sit Løfte om at faae Flaaden kampberedt. I den anden Halvdeel af Juni laa hans Escadre færdig paa Fasana Rheden ved Pola. »Habsburg» og »Erzherzog Max» vare pandsrede og armerede med glatløbende 42-pundige Kanoner, Besætningerne vare indøvede. Tegethoff havde her viist sig som en Mester i at organisere en Flaade. I Wien erkjendte man, at man havde gjort Marinen Uret og begyndte at skjenke den og navnlig dens Fører mere Tiltro, og, da han nu efter Krigserklæ-

ringen bad om næiere Instructioner for, hvor langt hans Handlefrihed gik, fik han det Svar, at den var ubegrændset, kun skulde han ikke gaae længere end Lissa.

Dette lød dog anderledes end de tidligere Bestemmelser, og Tegethoff turde være tilfreds dermed. Den ligesaa feilagtige som trykkende Afhængighed af den commanderende General, der som Landofficeer umulig kunde have den rette Forstaaelse af en Flaades Opgaver, var dermed ophørt, og Escadrechefen kunde handle efter sine egne Anskuelser.

Da Italienerne ikke lode sig see, gjorde Tegethoff en Recognoscering den 26de Juni imod Ancona, hvis Havn han den næste Morgen nærmede sig paa 2 $\frac{1}{2}$ Qml. Den italienske Flaade laa herinde og satte vel Damp op, men blev liggende stille, og, da Tegethoff ikke fandt Anledning til at angribe Fjenden i Havnen, hvor han ogsaa vilde have Landbatterierne imod sig, vendte han tilbage og ankrede Dagen efter atter paa Fasana Rhed. Her blev han indtil videre liggende med bakkede Fyr, benyttende Tiden til Exercits; han lod Træskibene pantsre med Ankerkjæder udfor Maskinen og lod alt det Inventarium, der paa nogen Maade kunde undværes, bringe iland for ikke at være belemret dermed under Kamp.

Atter den 6te Juli foretog han med hele sin Flaade en Recognoscering, til han havde Bjergene ved Ancona i Sigte, men traf heller ikke dennegang Fjenden. Allerede frygtede han for, at det ikke vilde komme til Kamp, idet der alt var aabnet Underhandlinger om Venetiens Afstaaelse til Frankrig, og den østerrigske Sydarmee havde begyndt sit Tilbagetog. Da kom der endelig den 17de Juli Depecher fra Zara og den 18de fra Lissa, der meldte den italienske Flaades Angreb paa denne Ø.

Først troede Tegethoff, at denne Manøvre af Fjenden kun var en Demonstration med det Formaal at lokke ham Sønder paa. Han blev derfor liggende tilankers.

Men, da der om Morgenen den 19de paany kom Depecher fra Lissa med Melding om Italienernes fornyede Angreb, besluttede han at løbe ud for at undsætte Lissa. Kl. 11 Fm. gik han tilsøes.

Hvad Italienerne angaaer, vil det erindres, at det var den offentlige Menings Tryk, der tvang Admiral Persano til at løbe ud. Den 8de gik han tilsøes, evoluerede 3 Dage og vendte saa tilbage til Havnen for atter at blive liggende uvirksom.

Den 15de Juli indtraf Ministeren selv til Ancona; Befolkningen blev stadig utaalmodigere, Vaabenstilstanden var nær, der skulde og maatte gøres Noget, og Ministeren kom med den faste Beslutning enten at bevæge Persano til at løbe ud eller fratage ham hans Commando. Man kom da overeens om et Angreb paa Lissa, da et Angreb paa Venedig eller Pola ikke syntes tilraadeligt paa Grund af den nære Vaabenstilstand. Ministeren lovede at sende de nødvendige 4-5,000 Mand Landgangstropper, og Persano gik da ud om Eftermiddagen den 16de Juli. Først tog han en anden Cours, sendte kun sin Stabschef til Lissa for at recognoscere med en Aviso under engelsk Flag og kom selv i Sigte af Øen den 18de. —

Om selve Angrebet paa Lissa og den derefter følgende Søkamp har Tidsskriftet tidligere indeholdt saa omstændelige Beretninger, at vi kunne gaae hurtig hen over disse Begivenheder, idet vi kun af det foreliggende Værk uddrage nogle Enkeltheder, som dog maae modtages med en vis Varsomhed, da vi ikke have italienske Kilder ved Haanden.

Det er bekjendt, hvor lidet Held Italienerne havde med deres gjentagne Angreb paa Lissas Fæstningsværker. For en stor Deel maa dette tilskrives den slette Hjælp, Persano havde af de ham underlagte Admiraler Vacca og Albini, og, da Avisoen »Esploratore« den 20de Kl. 8 Fm. kom i Sigte med Signal om, at fjendtlige Skibe vare i Sigte, netop som et nyt Landgangsforsøg skulde iværk-

sættes, vare Italienerne allerede temmelig medtagne af begge de foregaaende Dages Anstrengelser. «Formidabile» havde lidt saameget den 19de, at den maatte sendes tilbage til Ancona, to Pandserskibe vare detacherede 8 Qml. bort til Cornisa, to andre havde Havari i Maskinen, Træfregatterne og Kanonbaadene vare sysselsatte med Udslibningen af Tropperne, saaledes at Persano ikke befandt sig under gunstige Forhold. Han fik imidlertid saa hurtigt som muligt sine Skibe samlede og løb ud med dem, men uden at give Cheferne nøiagtige Instructioner, hvilket var en saameget større Feil, som han selv gik over paa «Affondatore», en Ombytning, der ikke var skikket til at gjøre den herskende Forvirring mindre.

Tegethoff havde som ovenfor nævnet forladt Fasana Rhed den 19de, idet han strax havde ladet Flaaden indtage Slagorden i Kileform i 3 Divisioner, Pandserskibene, de større Træskibe og endelig Kanonbaadene og Avisoerne.

Veiret, som havde været gunstigt den 19de, forværredes den 20de, saa at de fire mindste østerrigske Pandserskibe maatte lukke Portene, og, da det dertil blev usigtbart, var Situationen ikke hyggelig. Men Forholdene forandrede sig hurtig. Kl. 9 sprang Vinden om, Søen lagde sig, Kl. 10 klarede det op, og samtidig kom Lissa og den italienske Flaade i Sigte. Snart nærmede Østerrigerne sig dem, og Tegethoff gav Signal til tætsluttet Orden og til Pandserskibene om at løbe Fjenden i Sænk.

Det bliver af Forf. med Rette udtalt, at det var en Feil af Østerrigerne, at de begyndte Skydningen for tidlig, idet de derefter paa Grund af den tætte Krudtrøg ikke kunde see Modstanderne tydelig nok til at ramme dem.

Efterat Østerrigerne havde gjenembrudt Italienernes Linie, var al Orden ophørt og Kampen kun en forvirret

Løben rundt imellem hverandre. »Re d'Italia«'s Undergang afgjorde Slagets Skjæbne.

Flaaderne havde skiftet Plads. Østerrigerne befandt sig mellem Lissa og Fjenden, men ventede ham for-gjæves, og henad Aften gik Persano tilbage til Ancona.

Uddrager man Resultatet af Slaget, saa var dette vundet høist ærefuldt af Østerrigerne, og Tegethoffs strategiske Maal at undsætte Lissa naaet fuldstændigt. Dette Resultat havde han kjøbt med Linieskibet »Kaiser«'s midlertidige Ukampdygtighed (den varede dog kun 2 Dage*) og med et Mennesketab af 38 Døde (deraf 3 Officerer) og 176 Saarede (deraf 15 Officerer og Cadetter).

Paa italiensk Side vare 2 Pandserskibe gaaede tabt, et tredje »San Martino« blevet ukampdygtigt ved et Sammenstød med »Maria Paria«; 662 Mand vare omkomne med »Re d'Italia« og »Palæstro«, men forøvrigt havde Italienerne kun 5 Døde og 39 Saarede.

Flaadernes Styrkeforhold havde været saaledes:

Østerrigerne 7 Pandserskibe, 6 Træfregatter, 1 Corvet, 9 Kanonbaade og 4 Avisoer med tilsammen 516 Kanoner og 7,492 Mand.

Italienerne 11 Pandserskibe, 8 Træfregatter, 1 Corvet og 10 Avisoer med 654 Kanoner og 10,715 Mand**).

*) Dette Skib mistede Bogspryd og Fokkemaast, der styrtede over Skorstenen, hvorved Reisingen kom i Brand. Flere Kanoner bleve demonterede, Roret beskadiget og det Opstaaende skudt i Brand. Trods disse Havarier var det kampdygtigt efter 2 Dages Forløb, medens »Jylland« ved Helgoland skulde have været ukampdygtigt for længere Tid. Enhver, der var ombord i dette Skib, vil vistnok smile ad en saadan Paastand. Red.

***) Ved Lissa havde Østerrigernes 27 Skibe tilsammen et Tab af 214 Døde og Saarede, ved Helgoland havde deres 2 Skibe 131 Døde og Saarede. Ved »Lissa« havde »Kaiser« 24 Døde og 75 Saarede, medens »Schwarzenberg« ved Helgoland havde 33 Døde og 69 Saarede. Det er en ganske Interessant Sammenstilling.

Red.

Da Persano dampede tilbage til Ancona, gik Tegethoff med sine Skibe ind til Lissa for at begrave sine Døde, sætte de Haardtsaarede i Land*), udbedre den lidte Skade og melde den tilkæmpede Seir til Wien. Tegethoff blev derefter udnævnt til Viceadmiral, fik Maria Theresia Ordenen, og Keiser Maximilian sendte ham en meget naadig Skrivelse tilligemed Guadaloupe Ordenens Storkors.

I Slutningen af September blev den østerrigske Flaade oplagt, og kort Tid efter rygtedes det i Marinen og over hele Landet, at den endnu saa feirede Seirherre ved Lissa skulde være falden i Unaade og have ansøgt om sin Afsked. Det viste sig at være sandt, men det var tillige meget betegnende for de daværende østerrigske Tilstande.

Italienerne havde haardnakket paastaaet i deres Rapporter, at Linieskibet »Kaiser« skulde være gaaet under i Slaget. For at gjendrive dette, foranstaltede Tegethoff en stor Festmiddag ombord paa »Kaiser«, hvortil han indbød Repræsentanter for alle fremmede Nationer. Da han indgav sine Regninger, blev Betalingen negtet paa høiere Steder, fordi han havde overskredet sin Myndighed. Med Rette blev Tegethoff saa oprørt derover og over den skarpt udtalte Kritik, at han virkelig bad om sin Afsked. Denne blev vel negtet ham, men han fik en længere Orlov, som han benyttede til at besøge England og de Forenede Stater. Der blev gjort ham glimrende Tilbud fra andre Lande, og hans Svar skal have lydt: »Jeg har kun ophørt at være østerrigsk Admiral, ikke østerrigsk Patriot!«

Den 1ste Juli 1867 blev han pludselig kaldt tilbage til Wien for her at faae den særlig for ham smertelige

*) Ingen vil vel benegte Tegethoffs Seir ved Lissa, fordi han løb ind og landsatte sine Saarede; men Andet var det jo heller ikke Commandeur Suensons Agt at gjøre ved Føhr.

Efterretning om hans forhenværende Chefs, Keiser Maximilians Henrettelse.

Denne frygtelige Nyhed havde bortblæst det sidste Spor af Unaade, og den dybt rystede Monarch overdrog Tegethoff den meget delicate og vanskelige Mission at hente Keiserens Broders Lig. Tegethoff gik strax til Amerika; men Underhandlingerne trak i Langdrag, og først den 12te November blev Liget bragt ombord paa «Novara», der overførte det til Triest. Keiseren skjenede i denne Anledning Tegethoff Leopoldordenens Storkors.

En Maaned senere, den 25de Februar 1868, blev Tegethoff udnævnt til Overbefalingsmand over Flaaden og Chef for Marineanliggenderne. Han var dog bestandig underlagt Krigsministeriet, men mere formelt, og der var indrømmet den nye Chef en betydelig større Selvstændighed end tidligere.

Han havde selvfølgelig store Vanskeligheder at kæmpe imod, navnlig i finantsiel Henseende, idet Delegationerne strøg 1½ Mill. af det af ham forelagte Budget paa 2½ Mill. Gylden. Imidlertid opgav han ikke Haabet om at skabe sit Land en kraftig Marine; men da standse Døden ham i hans Virksomhed. Han døde den 7de April 1872.

Den 20de Juli 1877 blev et Mindesmærke over Tegethoff afsløret i Pola. Det fremstiller ham i almindelig Uniform staaende paa en Sokkel, ved hvis Hjørner er anbragt fire siddende Figurer fremstillende Havet, Krigen, Seiren og Hæderen. Indskriften lyder saaledes: «Viet Viceadmiral Wilhelm von Tegethoff af Keiser Franz Joseph 1877. Tappert kæmpende ved Helgoland, glørværdigt seirende ved Lissa erhvervede han sig og Østerriigs Sømagt udødelig Ry.»

Hans Fødeby Marburg har ligeledes reist ham en Statue; ogsaa Wien har besluttet at sætte et Mindesmærke for ham.

Det vil erindres, at Tidsskriftet i forrige Aargang*) tog til Gjenmæle imod en i »Army and Navy Gazette» fremkommen Udtalelse fra tre østerrigske Officerer. Med den meget slaaende Gjendrivelse, hvormed engelske Officerer fra »Aurora» imødegik denne Udtalelse, og med denne vor Erklæring, som blev sendt til og optaget af det anseete og udbredte engelske Blad, skulde man have troet, at Sagen nu var afsluttet, og at den paa Kjendsgjæringer støttede Sandhed endelig var trængt igjennem. Den ovenfor gjengivne Skildring af Helgolands-Kampen viser os imidlertid, at vi have forregnet os. Sandheden har desværre svært ved at trænge igjennem, især naar det gjælder en lille Nation, hvis Tunge-maal kun er lidet kjendt, ligeoverfor en stor Nation med et Verdenssprog. Vi skulle imidlertid ikke blive trætte af at optage Kampen mod falske Opfattelser hvorsomhelst og til enhver Tid.

Naar vi nu ville kaste de historiske Kjendsgjæringers Lys over den omtalte tyske Skildring, da maae vi forudskikke den Bemærkning, at den store Mangel paa Nøiagtighed og Paalidelighed, der er et gjennemgaaende Træk i hele Fremstillingen, vistnok kun kan tilskrives et fuldstændigt Ukjendskab hos Forf. til det danske Sprog; thi, kunde han Dansk, var det aldeles umuligt, at han kunde være kommen saaledes paa Vildspor. Denne Mangel paa Kjendskab til Sproget ytrer sig f. Ex. der, hvor han siger, at det i den danske officielle Beretning hedder: »Om Natten modtog de Danske ved en Baad fra Helgoland Depecher om at vende tilbage til Christianssand o. s. v.«, og at der i en anden dansk Beretning bliver sagt: »Henimod Aften stode de Danske Øster i og paa Grund af en Depeche den næste Morgen Nord efter.« Det er netop lige omvendt. Den sidste Udtalelse findes nemlig i den officielle Rapport, den første derimod i

*) 17de Bind, Side 337 ff.

en anden dansk Beretning, nemlig Artiklen »Søtræfningen ved Helgoland« i Tidsskrift for Søvæsen, 9de Aargang (1864) Side 81. Det fremgaaer altsaa allerede heraf, at hans Oversætter har ledet ham paa Vildspor. Denne Ombytning er forsaavidt temmelig ligegyldig, men tyder just ikke paa nogen særdeles stor Omhu og Nøiagtighed i hans Medhjælperes Benyttelse af Kilderne. Naar Forf. derefter siger, at de to Læsemaader ikke stemme med hinanden, taler han som den Blinde om Farverne; thi for danske Læsere ere de saa overensstemmende som vel muligt. Den ene Beretning siger, at de Danske i Løbet af Natten modtog en Depeche, den anden, at de paa Grund af en Depeche stode Nord efter den næste Morgen. En større Samstemmen kan vel vanskelig tænkes. Senere hen skulle vi dog udtale os nærmere om dette Depechespørgsmaal.

Det er imidlertid ikke alene i Benyttelsen af Kilderne, at Forf. røber Mangel paa Forudsætninger; thi ogsaa hans Hukommelse synes paa enkelte Puncter mærkelig ringe overfor Kjendsgjerninger, som dog kun ligge saa kort tilbage i Tiden, hvilket vi ligeledes nedenfor skulle constatere.

I selve Skildringen have vi til Paaviisning heraf med spærrede Typer udhævet endeel af de Puncter, der i væsentlig Grad trængte til at belyses og corrigeres. Man vil see, at disse mere væsentlige Puncter ere saa talrige, at adskillige mindre betydningsfulde Vildfarelser derfor ere forbigaaede eller mulig kunne være undgaaede vor Opmærksomhed. Vi nævne dette, for at det ikke senere skal hedde sig, at, da en eller anden løs Paastand ikke er imødegaaet fra dansk Side, saa er den dermed urokkelig fastslaaet som »historisk Kjendsgjerning.« Hvor det har været tilstrækkeligt at paavise Feilene med nogle faa Ord, er dette gjort i korte Anmærkninger under Texten.

Vi skulle altsaa nu gaae over til at behandle de større Urigtigheder.

Der siges ovenfor Side 200, at de Danske vidste sig Modstanderne overlegne, og til dette Resultat kommer Forf. ved først at sammenligne Preusserne alene med vor samlede Styrke og senere hen Østerrigerne alene med de Danske. I Sandhed, en mærkværdig Fremgangsmaade! I Tidsskriftets 9de Aargang Side 87 vil man see, at det østerrigsk-preussiske Lag var paa 50 Kanoner, de Danskes paa 51 Kanoner. Vel havde de Danske ialt 26 riflede Kanoner imod Fjendens 13; men saa havde Østerrigerne til Gjengjæld 10 Stkr. 60pundige Kanoner, hvoraf de Danske ingen havde, hvorfor man maa komme til det Resultat, der staaer i den danske Artikel, »at Artilleristyrken hos de to Modstandere var saa ligelig fordeelt, som det vel kan tænkes, naar man ikke netop kan opstille Kanon mod Kanon af samme Art.« Saavidt Overlegenheden.

Side 206 siges, at de Danske ikke gjenoptog Kampen — vi skulle dog her i Forbigaaende minde om, at denne endte med Skydning fra dansk Side — »fordi de efter deres Angivelse havde befundet sig paa neutral Grund, tre Qml. fra Helgoland.« Forf. paastaaer, at dette var noget vidt taget, mener, at »Jylland's Beskadigelse spillede en Rolle med ved deres »Tilbagetog«, og nævner som Begrundelse heraf Udtalelsen i Tegethoffs Rapport, »at et af de danske Skibe maatte tages paa Slæbetoug«. Dette Phantasiskib gjøres nu strax til »Jylland«, og, at det maa forholde sig saaledes, bevises ved, at det ikke er imødegaaet fra dansk Side, hvorhos det i Tidsskrift for Søvæsen udtrykkelig er anerkjendt, at Tegethoffs Beretning i Almindelighed udtaler Kjendsgjerninger. Der fremsættes da endelig den Paastand, at Skibet sandsynligviis for længere Tid er gjort ukampdygtigt.

Alt dette er jo ikke Andet end løse Paastande, som falde fuldstændig sammen overfor de klare og tydelige Erklæringer, der ere afgivne af den engelske Orlogsmænd, der var Øienvidne til Kampen. Vi skulle dog

tillige sammenholde dem med de Oplysninger, der foreligge fra dansk Side.

I den danske officielle Rapport, hedder det: »Vore Skibe forfulgte de fjendtlige med fuld Kraft, brugende deres Bougkanoner med Fordeel, indtil Kl. 4¹/₂ Em., da de vare Helgoland paa 4 Qvartmil nær, og Jagten maatte ophøre for ei at krænke det neutrale Territorium.« I sine Instructioner havde nemlig den danske Commanderende udtrykkeligt Paalæg om at respectere neutralt Territorium, 4 Qml. fra Land. Rapportens Udtalelser omskrives nu saaledes, at de Danske angive at have været paa neutral Grund, tre Qml. fra Helgoland. Vi ere fuldstændig enige med Forf. i, at »dette er noget vidt taget«, men vel at mærke fra hans Oversætters Side. Endvidere fremkommer han paany med den forslidte Historie om, at de Danske ikke gjenoptog Kampen. Men, naar Fjenden holdt sig heelt inde paa neutral Grund, endog bag den engelske Fregat, der dampede udefter imellem dem og de Danske, ligesom for at constatere, at Neutraliteten nu skjermede de medtagne østerrigske Skibe, hvorledes var det saa muligt for de Danske at optage Kampen med en Fjende, der ikke vilde forlade sit Fristed. Den danske Rapport siger herom: »Escadren kastede nu NO. over og blev liggende i nogen Tid observerende Fjenden.«

Vi komme nu til Paastanden om »Jylland's Ukampdygtighed, der skulde være beviist ved, at et af de danske Skibe maatte tages paa Slæb. Dette nævnes af Tegethoff i Slutningen af hans Rapport som et af de mange cirkulerende Rygter, som han dog ikke kan indestaae for, medens han dog tilføier, at det »synes« at være vist. Det hedder nu i Slutningen af den danske Rapport: »Vore Skibe have intet Øieblik under eller efter Affæren været utjenstdygtige.« Alle, der have været ombord paa de danske Skibe under Kampen, kunne dernæst bevidne, at der hverken under eller efter Slaget har været brugt et

eneste Varp eller Slæbetoug. Men hertil kommer endnu, at der i den danske Beretning, som Forf. gjentagne Gange henviser til, men som han stadig synes ikke ret at have forstaaet, findes en meget tydelig Tegning af »Jylland« med de Træffere, den havde faaet, og en særdeles detailleret Beskrivelse af de Beskadigelser, der var tilføiet dette Skib. Det fremgaaer heraf, at det havde ialt 11 Døde og 30 Saarede, og det er andensteds anført, at det ved Kampens Slutning kunde ved Hjælp af Folkene ved Seils Regjering mønstre med fuld Besætning ved alle Kanonerne. Med Hensyn til Artilleriet anføres: »Fjenden demonterede ingen af Fregattens Kanoner. Dens Kanoner i Marshallske Raporter rev under Skydningen med fuld Ladning Brogen ud af Bændlerne, hvorved et Par Valsler knækkedes — det var den eneste og hurtigt afhjulpne Skade paa hele Artilleriet.« Beretningen nævner endog saadanne Smaating, som at Skibsklokken knustes, at Fokkebraserne bleve overskudte, at Batterichefens Støvlehæl blev molesteret; men denne Skade kunde dog næppe gjøre Skibet ukampdygtigt for længere Tid. Nei, der var heldigviis Øienvidner nok, der kunde overbevise sig om, at Skibet var saa kampdygtigt og slagfærdigt umiddelbart efter Træfningen som nogensinde, og det ikke alene danske Øienvidner; ogsaa en Mængde Normænd vare ombord i Skibet strax efter Ankomsten til Christianssand, saa vi kunne med rolig Samvittighed erklære det for en beviist og uomstødelig Kjendsgjerning, at hele denne Fortælling om »Jylland«'s kortere eller længere Ukampdygtighed kun er det løseste Opspind.

Dog endnu et Ord herom. Forf. støtter sin Paa-stand paa, at det i det danske Tidsskrift for Søvæsen udtrykkelig er anerkjendt, at Tegethoffs Beretning i Almindelighed udtaler Kjendsgjerninger. Denne »udtrykkelige Anerkjendelse« vil man forgjæves lede efter i Tidsskriftet, og atter her har Forf. været et Offer for

den i sin Unøiagtighed saa hensynsløse og ubarmhjertige Oversætter, der kun har været consequent i Retning af at misbruge enhver Urbanitet fra danske Skribenters Side. I Tidsskriftets Artikel »Søtræfningen ved Helgoland« staaer der nemlig: »Den østerrigske Rapport om selve Affæren er, som ovenfor berørt, værdig og correct; kun Slutningen af den søger naturligviis at dække det uheldige Resultat med »Schwarzenberg«'s Brand, der fremføres som Grund til, at en Kamp afbrødes, som ellers kunde have været fortsat en Stund endnu med Udsigt til Held. At dette imidlertid er en vel stærk poetisk Frihed, vil sees — naar man ikke alt veed det — af en Sammenligning mellem Skibene efter Kampen.»

Der er i denne Udtalelse anført, at den østerrigske Fremstilling er »ovenfor berørt«. Dette refererer sig til følgende tidligere Bemærkninger: »Kaster man nu et Blik paa den Plantegning, »Illustreret Tidende« efter østerrigsk Kilde har givet over Affæren, vil man see, at hele Gangen i Kampen er meget rigtig holdt, men at den østerrigske Forfatter der, hvor de Allierede til Slutningen dreiede Styrbord over ind mod Helgoland, lader os dreie Bagbord over ud efter — kun dette, men dette er rigtignok Hovedmomentet, er reentud falsk!«

At denne Fremstilling kan af Oversætteren være bleven til »en udtrykkelig Anerkjendelse af, at den østerrigske Rapport i Almindelighed udtaler Kjendsgjæringer«, er dog noget nær ubegribeligt, naar man erindrer, at der aldrig har været Strid om selve Kampens Gang, men at det, hvorom der har været discuteret, er Kampens Afslutning. Det er jo med Hensyn til denne Afslutning, at Forf. tillægger selv de danske officielle Beretninger Upaalidelighed, og, naar han til Støtte for denne Anskuelse endog vil henvise til det danske Tidsskrift for Søvæsen, saa skylder han Sandheden at være fuldstændig paa det Rene med, hvad dette Tidsskrift har udtalt, og at vide, at Tidsskriftets Udtalelse vedrørende

det omtvistede Punct gaaer, som paaviist, ud paa, at Meddelelsen om, at den danske Escadre var dreiet bort fra Fjenden, da denne flygtede, er reentud falsk.

Vi komme dernæst til den meget vigtige Omstændighed med den om Natten modtagne Depeche. Forf. finder det her usandsynligt, at, da de Danske styrede østlig, en fra Helgoland udsendt Baad, som dertil endnu skulde have gaaet imod Vinden, skulde have fundet dem om Natten.» Vi ville her aldeles see bort fra, at han ved denne Ytring antyder, at saavel den officielle danske Beretning som Tidsskrift for Søvæsen have fareet med Usandhed, og holde os til selve Sagen ved reent objectivt at betragte Forholdene lidt nærmere. Der var nu ganske vist østlig Træk i Vinden, det vil sige, den var OSO. (se Admiral Tegethoffs officielle Rapport). Coursen fra Helgoland op til Smaldyb, hvor de Danske laae om Natten for strax den næste Morgen at landsætte de Saarede og for saa at gaae Sønder paa igjen, er misv. NOTO., og Forf. veed ligesaa godt som vi, at en Seilbaad kan ligge Vinden 5 Streger nær. Distancen fra Helgoland til Smaldybs yderste Tønde er 22 Qml.; vi regne endda ikke, at de danske Skibe laae 3 Qml. udenfor Tønden. Baaden kom til de Danske tidlig den næste Morgen og kan altsaa godt have havt en halv Snees Timer til Seiladsen, hvilket giver en Fart af et Par Knob, altsaa en Fart paa selve Coursretningen, hvorunder der endog gjerne kunde have været krydset, hvis dette havde været nødvendigt. I nautisk Henseende finder Forf.'s Opfattelse altsaa ikke den ringeste Støtte. Men eienommeligt nok skyldes Beretningen i Tidsskrift for Søvæsen to Officerer, hvoraf den ene havde Vagt, da Baaden fra Helgoland lagde paa Siden af »Heimdal» og herfra henvistes til Commandoskibet, efterat Baadføreren havde erklæret, at han overbragte en Depeche til den danske Escadrechef. Meddelelsen kan yderligere controleres ved, som vi have gjort, at eftersee den i det danske

Marineministeriums Archiv beroende officielle Skibsjournal, i hvilken er anført under den 10de Mai om Morgen: »En Helgolander Baad var ombord hos den Commanderende.»

Atter her see vi, hvorledes de danske Beretninger i Fremstillingen udviskes ved Sandsynlighedsberegninger, der ikke have noget virkeligt Støttepunct i det Passerede.

Men en yderligere Gjendrivelse af Beskyldningen for Usandfærdighed fra dansk Side med Hensyn til Depechen findes i det første Telegram, som Escadrechefen afsendte efter Kampen. Det lyder saaledes:

»Christianssand den 11te Mai 1864, Kl. 3 T. 40 M. EM.

Marineministeriet

Kjøbenhavn.

Den 9de Mai kæmpet med østerrigske Fregatter og preussiske Kanonbaade i Helgolandsbugten fra Kl. 2 til 4^{1/2} Em., dreven Fjenden ind paa Helgolands Territorium for Frelse, »Schwarzenberg« brændende og grundskudt. Eskadrens Tab 14 Døde 54 Saarede. Efter modtagne Depecher samme Nat fra London afgaaet til Christianssand den 10de*). Nu ankommen. Syge iland. Døde begravet om ingen anden Ordre. Rapport og Details med første Post.

E. Suenson.»

Admiral Suenson har bemyndiget os til at erklære, at han — saaledes som udtalt i dette Telegram — har modtaget den tidnævnte Helgolander Baad med Depeche om at gaae Nord paa, da en Vaabenstilstand var i Vente.

Der var alt den foregaaende Aften, altsaa endnu den 9de, truffet Aftale med Capitain Hammer om at bringe vore Saarede iland. Da han nu kom ud den næste

*) Udhævet af os.

Morgen, saae han til sin Forundring de danske Skibe staae Nord paa for Seil og Damp. I sin Beretning om Vesterhavsoernes Forsvar skriver Capitain Hammer videre herom saaledes: »I nogen Tid blev jeg imidlertid ved at løbe i samme Retning som vore Skibe, men da dette var ørkesløst Arbeide, holdt jeg ned efter en lille Helgolandsbaad, jeg netop fik isigte, og modtog en Skrivelse fra Commandeuren«, — nuværende Admiral Suenson — »hvori jeg underrettedes om, at der netop ved den samme Baad var bragt et Telegram fra Helgoland, ifølge hvilket han saae sig nødsaget til at gaae til Christianssand.« —

Naar nu Forf. mener, at det angivne Indhold af hiin Depeche derhos næppe er troligt, saa begrunder han denne Paastand i, at der paa hiin Tid aldeles ikke fandt Underhandlinger Sted, eller at disse idetmindste ikke havde overskredet Stadiet for foreløbige Aftaler uden bindende Kraft, og han siger fremdeles til yderligere Begrundelse: »Endnu den 19de Juni, altsaa over to Maaneder senere, tog den preussiske Kanonbaad »Blitz« Capitain Hammers Flotille ved Føhr, og først Dagen derpaa kom Vaabenhvilen i Stand.«

Heller ikke her skulle vi opholde os ved den ligefremme Sigtelse for Usandfærdighed, som Forf. udslynger mod de danske Beretninger, men kun beskæftige os med selve Sagen, og det vil da være nødvendigt at kaste et lille historisk Tilbageblik paa dette Punct.

Allerede i April Maaned var der aabnet en Conference i London, i hvilken flere neutrale Magter deeltog. Forhandlingerne dreiede sig hovedsagelig om Afslutningen af en Vaabenhvile; men de krigsførende Magters Fordringer stode modstridende mod hinanden. Danmark vilde først ikke opgive Blocaden, men gik dog efterhaanden ind derpaa under det Forbehold, at Preussen og Østerrig da vilde rømme Jylland og kun bibeholde de militaire Stillinger, saaledes at bl. A. Fregatten »Vineta«

forblev i Danzig, hvor den hidtil havde været blokeret. De gjensidige Forslag drøftedes i flere Møder, man talte frem og tilbage; men endelig den 9de Mai, altsaa netop Helgolandsdagen, blev man enig om at afslutte en Vaabenstilstand, for hvilken Betingelserne lode saaledes:

»Der skal være Vaabenhvile til Lands og til Vands i en Maaned fra den 12te Mai at regne.

Samme Dag hæver Danmark Blocaden.

Preussen og Østerrig forpligte sig under Vaabenhvilen til i de Dele af Jylland, som holdes besatte af deres Armeer, ikke at forulempe Handelen, Samkvemmet eller Administrationens regelmæssige Gang og til at ikke at udskrive Krigscontributioner, men betale Alt, hvad der ydes de tyske Tropper, som ville indskrænke sig til kun at beholde deres nuværende strategiske Stillinger.

De krigsførende Magter ere enige om at bevare deres militaire Stillinger til Lands og til Vands og forpligte sig til ikke at forstærke dem, saalænge Vaabenhvilen varer.»

Det var i Overeensstemmelse hermed, at der fra London sendtes Telegram til Suenson om at hæve Blocaden og gaae til Christianssand for nærmere Ordre. Man vidste jo dengang endnu Intet om, at han havde slaaet den østerrigsk-preussiske Escadre.

Vaabenhvilen, der altsaa skulde udløbe den 12te Juni, blev imidlertid i Mellemtiden yderligere forlænget i 14 Dage *).

Der var saaledes factisk Vaabenhvile fra den 12te Mai til den 26de Juni, og ved at see Forf.'s Udtalelse

*) Vi skulle her henvise Forf. til et Værk, som næppe kan være ukjendt for ham, nemlig: »Der Krieg gegen Dänemark im Jahre 1864 von G. Gr. W.» (nemlig Grev Waldersee), »Königl. Preussischem Generalstabs-Offizier der verbündeten Armee«. Han vil her Side 454 kunne see, at Rygtet om Vaabenhvilen udbredte sig i Hovedkvarteret den 10de, og at det den 11te Mai fandt sin tjenstlige Bekræftelse.

om, at der paa hiin Tid, lige før den 9de Mai, aldeles ikke fandt Underhandlinger om Vaabenstilstand Sted, maa det vistnok være gaaet de fleste af Tidsskriftets Læsere, som det er gaaet os, de have ikke kunnet troe deres egne Øine.

Naar imidlertid en historisk Forfatter viser et saadant Ukjendskab til de mest elementaire historiske Kjendsgjæringer, har man Maalestokken for, hvad Vægt der kan tillægges hans Fremstilling paa Omraader, der ere mindre lette at controlere. Heldigviis har der været upartiske Tilskuere ved Helgolands-Affæren, og det vil blive interessant at høre, hvorledes de ville betegne det Billede, hvormed Forf. slutter sin Fremstilling. For danske Læsere hører det fuldstændig hjemme i Phantasien Verden.

Men ved samme Leilighed benytter Forf. til sin Argumentation en Henvisning til Vesterhavsoernes Indtagelse, og hertil skulle vi i Sandhedens Interesse gjøre nogle Bemærkninger, endskjøndt de ikke directe vedrøre Helgolands-Affæren.

Fjendtlighederne begyndte igjen den 26de Juni, men allerede den 24de havde »Schwarzenberg«, »Radetzky« og de tre preussiske Skibe forladt Cuxhaven for at forene sig med den østerrigske Forstærkning ved Texel. Dette Skridt var altsaa et ligefrem Brud paa Vaabenstilstandsbetingelserne, hvilket iøvrigt ogsaa var Tilfældet med »Vineta«'s Forflyttelse fra Danzig til Swinemünde. Dog hertil indskrænkede sig ikke Bruddene paa Vaabenstilstandene; thi ogsaa Affæren ved Vesterhavsoerne maa nærmest betegnes som et saadant Brud. Umiddelbart efter Udløbet af den første Vaabenstilstand bleve Øerne angrebne. Capitain Hammer holdt imidlertid ud, og den 17de Juli om Morgenen havde han den Glæde at modtage et Telegram fra Hamburg, dateret 16de Juli Kl. 10 T. 46 Min. Fm., saalydende: »Waffenruhe bis Ende dieses Monats abgeschlossen. Pontoppidan.« Dette meddeelte

strax Østerrigerne, der imidlertid foregave, at de Intet vidste herom, men dog gik ind paa at standse Operationerne, indtil nærmere Underretning var indhentet. Trods dette Løfte satte de den paafølgende Nat Landgangstropper iland paa Nieblum Strand Vest for Wyk og begyndte herfra om Morgenen at beskyde Hammers Flotille. En Baad fra den engelske Orlogsdamper »Salamis«, som efter Ordre fra Lord Russel var afsendt for at bringe Hammer Efterretning om Fjendtlighedernes Standning, blev afviist af Fjenden den 18de om Aftenen i Smaldyb. Hammer skriver selv derom: »Sammenholder man dette med Generalconsul Pontoppidans Telegram, som lød paa, at Vaabenstilstanden var afsluttet den 16de, bliver det næsten til Vished, at Fjenden med Flid har skjult det for mig og uden videre opsat at lade den træde i Kraft, indtil han var i fuld Besiddelse af Vesterhavsøerne.«

Da Situationen nu var bleven uholdbar, navnlig som en Følge af, at Fjenden havde benyttet Overeenskomsten om at indstille Operationerne til at bringe Tropper iland paa det for Hammer farligste Sted, begav han sig ombord paa Kanonbaaden »Blitz«, der under Indseilingen var kommen paa Grund, og som tilfældig var det nærmeste Skib af den allierede Escadre. Her overgav han sig og sine Folk til den samlede østerrigsk-preussiske Styrke. Dog havde han forinden ødelagt Kanonjollerne og alt Krigsmateriel. Det er dette, som Forf. kalder, at Kanonbaaden »Blitz« tog Capitain Hammers Flotille. Alt, hvad den tog, var en uarmeret Toldkrydser med 4 Mands Besætning, i hvilken Anledning den preussiske Handelsstand skjenkede en større Pengebelønning til Besætningen paa »Blitz«.

Først da Hammer saaledes i Strid med Folkerettens Begreber var bleven »taget«, randt det pludselig Fjenden i Hu, at der fra den 20de om Middagen skulde indtræde Vaabenhvile. Havde Fjenden holdt sig den foreløbige

Overeenskomst efterrettelig, som blev sluttet den 17de, havde Hammer med Lethed kunnet holde ud en Dag længere, altsaa til Vaabenhvilen var indtraadt. —

Alt, hvad vi ovenfor have fremdraget af de forskjellige Begivenheder fra 1864, er jo for Tidsskriftets Læsere velbekjendt. Men det har været nødvendigt atter at kalde Kjendsgjernerne til Live for at stille disse Begivenheder i deres rette Lys og saaledes Skridt for Skridt modarbejde den systematiske Bestræbelse efter at udviske og efterhaanden udrydde Kjendsgjernerne og derefter ved Phantasiers Hjælp skabe en Søkrigshistorie, ifølge hvilken Danmark baade i 1848 og i 1864 trods sin materielle Overvægt paa Søen bukkede under for sin yngre og svagere Modstander, hvilken man ad denne Vei vil skaffe en Fortid, som han ifølge Sagens Natur endnu ikke har kunnet erhverve sig.

Officerscorpsets Størrelse.

(Af M. N.).

Det er en given Ting, at, jo mindre et Lands Flaade er, jo bedre ordnet og jo dygtigere maa denne Flaades Personnel være, for at det ringere Materiel under alvorlige Forhold kan blive udnyttet paa bedste Maade og fuldt ud komme til sin Ret; men selv den største Dygtighed hos den Enkelte vil kun inden visse Grændser kunne bøde paa den Svaghed, som er forbunden med, at de faste Befalingsmænds Antal ikke er tilstrækkelig stort. Hvor dygtige Reserveofficerer og Reserveunderofficerer end kunne være, kan man dog umulig vente, at de under alle Forhold, hvor de let kunne komme i Situationer, der ere dem heelt uvante, skulde kunne gjøre samme Fyldest som de faste Befalingsmænd, og man maa erindre, at en enkelt Feil, selv fra en Underordnets Side, ofte kan have skjæbnsvangre Følger for det Hele.

Det er nu sikkert nok, at den danske Flaade ikke er tilstrækkelig forsynet med Officerer. Selv i Fredstid er det ofte vanskeligt at faae de forskjellige Poster og Udcommandoer besatte, og det maa i ethvert Tilfælde koste Administrationen et ikke ringe Hovedbrud at holde det Hele i Gang. Dog, der bliver jo i Fredstid besørget saameget Andet, som i høi Grad gavner,

om det end ikke staaer i directe Forbindelse med Flaadens Udvikling, og der er desuden saa mange Officerer i Postfart, Vagerfart, Opmaaling eller til Koffardies med Orlov, at de nævnte Vanskeligheder ikke kunne afgive noget positivt Beviis paa, at Officererne ogsaa i Krigstid ere for faa.

Det kunde derfor være af Interesse at undersøge, hvormange Officerer andre Mariner ansee det for nødvendigt at holde i Forhold til deres menige Matroser. Det stiller sig da ogsaa saaledes, at der paa hver Officer kommer i England 28 Menige, i Italien 25, i Frankrig 17, i Tydskland 17, i Østerrig 13 og i Rusland 7 Menige. Hvad Admiralerne angaaer, da kommer der i Tydskland 2000 Mand, i England og Italien 1000, i Frankrig 700 og i Rusland kun 200 Mand paa hver Admiral. Det maa dog hertil bemærkes, at man i Rusland nu agter at indskrænke det uforholdsmæssig store Antal af Officerer.

Hvorledes stiller Sagen sig nu hos os? Vort Officerscorps tæller ialt 134, hvoraf 3 Admiraler. Antallet af Menige er det vanskeligere at bestemme. Den 1ste Januar 1883 stod der i Linien 5,833, i Forstærkningen 6,011, ialt altsaa 11,844 Mand. Det vil imidlertid være overdrevent at lægge dette store Tal til Grund for Beregningen. Ved derimod at undersøge, hvor stor Besætning der udkræves til alle vore Skibe og hertil lægge det nødvendige Mandskab til Søminetjeneste, Transporttjeneste, Værftstjeneste o. s. v., vil man naae op til et Behov af henved 7,000 Mand. Benyttes dette Tal som Udgangspunct, vil der paa hver Officer hos os komme c. 52 Mand, og paa hver Admiral c. 2,300 Mand. Man vil altsaa see, at Forholdet stiller sig meget uheldigt for vort Vedkommende, langt uheldigere end for noget af de andre ovennævnte Lande. Vi have ganske vist endeel Reservelieutenanter; men i den for de andre Mariner opstillede Sammenligning er der heller ikke taget

Hensyn til deres Reserveofficerer. Den Marine, der efter os har det forholdsviis ringeste Antal Officerer, er Englands, nemlig 1 pr. 28 Mand, og, skulde vi naae det samme Forhold, maatte vort Officeerscorps forøges til 250, altsaa med ikke mindre end 116 Numere.

En saa stor Forøgelse er vel ikke absolut nødvendig, skjøndt Enhver veed, hvor det vil knibe i England med at faae Officerer nok til hele Flaaden i Krigstid, og den vilde volde Vanskeligheder baade i Retning af Forfremmelsesforholdene og af Øvelserne. Det vilde jo ikke være muligt for os med det Beløb, som man raader over, at beskjæftige et saa stort Officeerscorps i Fredstid og navnlig at skaffe Officererne den nødvendige Uddannelse. Men af det Ovenstaaende maa det dog fremgaae, at vi ingenlunde have Officerer nok for Øieblikket, og denne Mangel vil som sagt let under Krigsførelse kunne blive Aarsag til meget bittere Skuffelser.

En Forøgelse af Officeerscorpset kan imidlertid ikke skee i Løbet af nogle enkelte Aar. Det er forsaavidt jo langt lettere at udvide Materiellet. Vil man have dette forøget, og vil man blot anvende Penge derpaa, kan man jo foruden vort eget Orlogsværft i en snever Vending benytte private eller udenlandske Værfter. Foruden Burmeister & Wain's Værft have vi herhjemme faaet det nye større Jernskibbyggeri i Helsingør. Torpedobaade kjøbes jo i Udlandet. Men, selv om man vil give nok saa mange Penge ud, kan man ikke i en Fart forøge Personnellet, det maa der en aarelang Forberedelse til, og netop derfor er det saameget nødvendiggere i Tide at henvende Tanken derpaa.

Et Middel er der dog, hvorved man kunde bøde noget paa Personnellets Utilstrækkelighed, og det er baade let og mindre bekosteligt at anvende, nemlig, som alt antydet i det Rigsdagen sidst forelagte Forslag om Forsvarsvæsenet: Indførelsen af en Marinereserve. I den nærmeste Fremtid ville efterhaanden ikke faa dyg-

tige Officerer falde for Aldersgrænsen og dermed være tabte for Marinen. Der er ingen Tvivl om, at mange af dem nære saa stor Interesse for deres Stand, at de med Glæde vilde træde ind i Reserven, hvis en saadan blev oprettet, og Marinen vilde derved kunne bevare dem for Tjenesten. Noget Saadant bruges i Sverige, hvor f. Ex. Commandeurer af »Reservstaten« have Befalingen paa de forskjellige Søforter, der ere besatte med Matroser.

En saadan Forholdsregel vil dog ikke komme Lieutenantsclassen til Gode, og her synes det nødvendigt i Tide at sørge for en Udvidelse. For hver ny Torpedobaad, kræves der en Lieutenant til, og, naae vi saa vidt, at vi faae 30 saadanne Fartøier, vil der altsaa hertil alene kræves næsten Halvdelen af hele Classen. Det forekommer os derfor paatrængende nødvendigt at udvide vort Officerscorps, hvis Flaaden med Haab og Fortrøstning skal kunne gaae de Krav imøde, som der under alvorlige Forhold vil blive stillet til den.

Sammenstød og vandtætte Skodder.

Den Artikel af den franske Marineingenieur L. de Maupeou, som vi her med nogle Forkortelser gjengive efter »Revue Maritime«, bringer i sin hist og her temmelig elementaire Form ikke noget Nyt; men, kunde den fra vore egne Sagkyndige fremkalde Udtalelser om det vigtige Spørgsmaal, der behandles, vilde Hensigten med dens Optagelse være naaet.

»Cimbria« forlod Hamborg den 18de Januar om Aftenen for at gaae til New York; den medførte ialt 500 Passagerer, Mænd, Kvinder og Børn. Næste Morgen i Taage blev den paaseilet af »Sultan«, der slap fra Sammenstødet med nogle lettere Havarier i Vandgangen og med en lidt alvorligere Skade i den forreste Deel af Overskibet, især i Forstævnen, uden at dog noget af disse Havarier forhindrede den i at naae ind til Hamborg. Hvad angaaer »Cimbria«, der blev ramt forude om Bagbord, agtenfor det saakaldte Sammenstødsskod, da var Stødet saa voldsomt, at Vandet strømmede i Mængde ind igjennem den oprevne Skibsside, medens Skibet samtidig krængede stærkt Styrbord over. Uden at spille et Øieblik fik man sat tre Fartøier i Vandet, og i dem stuvedes der saamange Mennesker, som de kunde rumme. Knap et Qvarter efter Sammenstødet satte »Cimbria« under med Forskibet og gik tilbunds. Nogle Timer senere traf Tremasteren »Theta« to af Fartøierne, hvoraf det ene havde taget saameget Vand ind, at det næppe

kunde flyde, og bjergede 39 Mennesker, hvorpaa Skibet »Diamant«, der tilfældigviis passerede Sammenstødsstedet, optog 17 Skibbrudne, som i ti Timer havde klynget sig til den Deel af det sunkne Skibs Reisning, som ragede op over Vandet. Hvad angaaer Dampskibet »Hansa«, som paa Efterretningen om Ulykken blev sendt til Hjælp, da saae det vel Skibets Ræer, men fandt intet levende Menneske. Ikkun en tresindstyre Mennesker bleve frelste, medens over fire hundrede gik til Grunde ved Sammenstødet.

Overfor en saadan Ulykke, som desværre ingenlunde er enestaaende blandt Begivenhederne paa Søen, gribes man af Tanken om alle de Kvaler, der gaae Haand i Haand med Forliset, og al den Sorg, som det afføder — og man spørger sig selv, om det menneskelige Snille ikke formaaer at afværge slige Ulykker, eller om den menneskelige Letsindighed er Skyld i, at man forsømmer at træffe Foranstaltninger, hvorved man kunde undgaae at sætte saamange Liv paa Spil.

Det er ikke vor Hensigt her at dvæle ved de almindelige Redningsmidler, saasom Fartøier, Boier, Bælter og Lignende; men vi ville dog minde om, at de i det foreliggende Tilfælde kun have gjort ringe Gavn, idet Halvdelen af Fartøierne bleve utilgængelige ved Skibets Krængning, og Redningsbælterne, som det synes, ikke vare ved Haanden. Det, vi ville undersøge, er, om det ikke er muligt at forhindre et Skib fra at synke efter et Sammenstød som »Cimbria«'s, om der ikke er et Middel imod saa stort et Onde.

De vandtætte Skodder have jo netop det Formaal at begrænde Vandets Indtrængning i Tilfælde af Havari: ved deres Hjælp kan jo et Jernskib indeles i ligesaa mange vandtætte Rum, som man ønsker. Faaer et af disse Rum ved en Grundstødning, ved en Paaseiling eller ved at rammes af Fjenden en saadan Læk, at Pomperne ikke kunne holde det læns, bliver det baaret oppe

af de øvrige Rum, saafremt de have en tilstrækkelig Bæreevne, saa at Skibet vil vedblive at flyde og endog vil kunne fortsætte sin Reise. De vandtætte Skodder ere altsaa det Sikkringsmiddel, som kan opfylde Hensigten, naar de anvendes paa en indsigtfuld Maade. For at drage den tilbørlige Nytte af disse Skodder, maa man først og fremmest gjøre sig Rede for Vandets Virkning paa Skibet, som det strømmer ind i. Det indstrømmende Vand er jo en Vægt, hvorved Skibet overlastes, og deraf følger ligefrem, at de vandtætte Rum bør være talrige. Naar »Cimbria« gik tilbunds meget hurtigt efter Sammenstødet, var det, fordi det Rum, der fyldtes, var for stort, og paa den anden Side kunde »Sultan« fortsætte sin Reise og naae ind til Hamborg, fordi Vandet kun trængte ind i det forreste Rum, der altid er meget lille. Men man maa tillige erindre, at Vandet ikke som Skibets Ladning er saa at sige en død Vægt; det har en stor Bevægelighed, strømmer til den Side, som Skibet krænger over til, og indvirker derved saa meget mere forstyrrende paa Stabiliteten, som denne af Hensyn til Bevægelserne i Almindelighed er temmelig ringe ombord i Dampskibe. Da »Cimbria« blev paa-seilet om Bagbord, krængede den Styrbord over, og det indstrømmende Vand forhindrede den fra at reise sig igjen. Naar et langskibs Skod forhindrer Vandet i at flyde fra den ene Side til den anden, virker Overlastningen udelukkende paa den ene Side, og Skibet maa da krænge til den Side, hvor Lækken er. I begge Tilfælde er Stabiliteten forstyrret. Den Krængning, som et Skib i Almindelighed faaer, naar et af Rummene løber fuldt, kan tilintetgjøre de vandtætte Skodders Virkning, hvis man ikke har sikkret sig derimod ved Skibets Bygning: Skodderne naae jo i Almindelighed ikke høit op over Vandgangen og trykkes endnu dybere ned af Vandet, der strømmer ind; under Rulning eller Slingring kommer saaledes let den ene eller den anden Side af

Skoddets Overkant under Vandfladens Høide, og, er ikke Dækket vandtæt iborde, strømmer Vandet fra det Rum, der er løbet fuldt, op igjennem Mellemrummene mellem Spanterne og løber ad samme Vei ned i de foran og agtenfor liggende Rum. Ligeledes kan Vandet ofte strømme fra Rum til Rum som Følge af den Forandring i Styrlastigheden, som fremkaldes ved, at et forligt eller agterligt Rum løber fuldt. Det er altsaa indlysende, at de vandtætte Skodder, naar alle disse Vanskeligheder skulle overvindes, maae anbringes med Deplacementet, Stabiliteten og Styrlastigheden for Øie; de maae desuden være saa solide, at de kunne modstaae Vandets Tryk, medens de forøvrigt kunne fordeles paa mange forskjellige Maader.

De tværskibs Skodder dele Skibet i flere eller færre særskilte Rum og modvirke derved tillige det Tryk, som Søen under Gang øver paa Skibet. De vigtigste af dem ere: Forskoddet, der betegnes som Sammenstøds- eller Collisionsskoddet, og det kommer hyppigere end de andre til Nytte, da det findes i Skibets mest udsatte Deel. Man har blandt andet i »Sultan« et Exempel paa, hvad Gavn det kan gjøre. Dette Skod maa man vogte sig for at forbinde altfor kraftigt med Forstævnen, da det derved vilde udsættes for at gaae i Løbet samtidig med denne. Agterskoddet har til Hensigt at bevare Skibet, hvis det støder med Hælen, og at dæmpe for Vandets Indtrængning i Skrueskibene, hvis der opstaaer Havarier om Axelhullet. To andre Skodder isolere Maskinen, Kjedlerne og Kulkasserne, og de yde derved en god Beskyttelse mod Ildens Udbredelse til hele Skibet i Tilfælde af Ildsvaade i Maskinrummet. Undertiden anbringer man et langskibs Skod, som tvedeler Skibet paa en stor Deel af dets Længde. Dette Skod kan kun benyttes paa Toskrueskibe, men her frembyder det store Fordele med Hensyn til Sikkringen, hvorfor det ogsaa anvendes paa mange Pandserskibe. Ved dets Anbrin-

gelse bliver Fartøiet forvandlet til et Slags Tvillingeskib, idet hver af Siderne har sine egne Kjedler, sin egen Maskine og Skrue.

Ved at anbringe en vandtæt Inderklædning paa Bundstokkene skaber man en dobbelt Bund, som det er let at inddele i et givet Antal Rum. Da det ikke er let at tilveiebringe den fornødne Tæthed, hvor slige horizontale Skodder gjenembrydes af Spanterne, undgaar man Vanskeligheden ved at forbinde Overenden af Bundstokkene med den indre Bund og ved igjennem denne at forbolte Opløberne til Bundstokkene. En dobbelt Bund er et udmærket Beskyttelsesmiddel mod Grundstødning og Torpedoer; den kan endvidere anvendes til Vandballast og saaledes tjene til at give Skibet en forskjellig Amning, naar Farten og Farvandenens Beskaffenhed kræver det. Under alle Omstændigheder maa man sørge for, at de Rum, som man lader Vand løbe ind i, blive fuldstændig fulde, da Vandet i modsat Fald under Slingringen kan give Skibet saa haarde Stød, at det lider derved.

Naar Dækkene ere construerede paa rette Maade, danne de horizontale, vandtætte Skodder, der ved at forbindes med lodrette Skodder frembringe vandtætte Rum, som ellers vilde være blevne for store. Men, benyttes Dækkene saaledes, maae Lugerne være indrettede til at kunne lukkes vandtæt, eller ogsaa maae de — og dette er at foretrække — forbindes ved en Brønd, der rager op over Vandgangen. Ved Dækkenes Construction maae Dækspladerne være solidt forbundne med Dæksbjælkerne for at kunne modstaae Vandets Tryk. Det er ogsaa her vanskeligt at tilveiebringe den fornødne Tæthed iborde imellem Spanterne, og maa tyer ofte til at anvende Sætstykker af Teak.

Dækkenes Tæthed bliver ofte benyttet ved Bjergningsforetagender, deels for at hindre Vandets Indstrøm-

ning, naar der er Læk i Bunden, deels for at pompe Luft ind og saaledes tømme Vandet ud af Skibet.

Det er indlysende, at, jo talrigere Skodderne ere, jo mere er Skibet sikkert mod de ødelæggende Følger af en Læk. Scott Russel har fremsat den Anskuelse, at ethvert Skib burde have i det Mindste saamange Skodder, som angives ved den Quotient, der fremkommer ved at dividere Skibets Længde med dets Brede; men Reed har hertil bemærket, at Spørgsmaalet er allfor indviklet til at kunne klares med en saa simpel empirisk Regel. Det, som det først og fremmest gjælder om, er saavidt muligt at sikre sig imod, at Skibet synker, naar det faaer en Læk.

Efterat have berørt Fordelene ved de vandtætte Skodder, gaae vi over til at omtale deres Ulemper, da det jo maa erkjendes, at den Uleilighed, de volde ombord, tiltager med deres Antal. Ved at inndele Skibet i afsluttede Rum, skaber man Hindringer for Færdselen og vanskeliggjør Tjenesten i saa høi Grad, at man ofte er nødsaget til at anbringe Døre, som altid medføre en Fare, hvad man end gjør for at faae dem vandtætte og for med Lethed at kunne lukke dem. Det er indlysende, at en eneste aaben Dør er nok til at tilintetgjøre Fordelen ved de bekostelige Skodder, og man maa derfor søge at begrænde Gjennemskæringerne saa meget som muligt, saavel i Retning af Dørenes Antal som Størrelse, tillige anbringe dem saa høit oppe som muligt og endelig sørge for, at de kunne lukkes fra øverste Dæk. De vandtætte Skodder fremkalde ikke blot Ulemper med Hensyn til Skibets Anvendelse, saa at Fartøiet taber i Simpelhed, hvad det vinder i Sikkerhed, men de forøge ogsaa Omkostningerne ved Skibets Bygning.

Orlogsmarinerne, hvis Bestemmelse er at kæmpe, altsaa at gaae Faren imøde, lade sig ikke holde tilbage af disse Hensyn; de have i alle Lande indseet, hvor meget man kan forøge de forskjellige Skibes Sikkerhed

ved de vandtætte Skodder, og de ere derfor paa det Rene med, hvilken Betydning man maa tillægge dem. Nedenstaaende Tabel, der er uddraget af »Transactions of the Institution of Naval Architects« (vol. XVII), oplyser deres Anvendelse paa forskjellige engelske Pandser-skibe:

| Engelske Pandser-skibe. | | Antallet af vandtætte Rum. | | |
|---|------------------|----------------------------|------------------------------|-------|
| Classe. | Skibenes Navne. | I Lasten. | I den dobb. Bund og Sidorne. | Ialt. |
| Ældre store Typer. | Warrlor..... | 35 | 57 | 92 |
| | Achilles..... | 40 | 66 | 106 |
| | Minotaur..... | 40 | 49 | 89 |
| Ældre smaa Typer. | Hector..... | 41 | 52 | 93 |
| | Resistance..... | 47 | 45 | 92 |
| Nye store Typer med Reisning. | Monarch..... | 33 | 40 | 73 |
| | Hercules..... | 21 | 40 | 61 |
| | Sultan..... | 27 | 40 | 67 |
| | Alexandra..... | 41 | 74 | 115 |
| Smaa Typer med Reisning. | Temeraire..... | 44 | 40 | 84 |
| | Vanguard..... | 23 | 40 | 63 |
| Skibe med Pandserbælte. | Triumph..... | 26 | 40 | 66 |
| | Shannon..... | 44 | 32 | 76 |
| Skibe uden Reisning og med ringe Selføring. | Nelson..... | 33 | 16 | 99 |
| | Devastation..... | 68 | 36 | 104 |
| | Dreadnaught..... | 61 | 40 | 101 |
| Vædderskibe. | Inflexible..... | 89 | 46 | 135 |
| | Hotspur..... | 26 | 32 | 58 |
| Monitorer. | Rupert..... | 40 | 40 | 80 |
| | Gorgon..... | 19 | 20 | 39 |
| | Glatton..... | 37 | 60 | 97 |

Man seer her, i hvilken Udstrækning Sikkringsmidlet er anvendt, og Erfaringen har flere Gange viist, at det ikke var spildt Umage. Da »Minotaur« løb paa »Bellerophon«, gjennembrød den med sin Spore Klædningen og trængte Pandserpladerne ind; men, takket

være dens vandtætte Sideskodder, fortsatte »Bellerophon« sin Fart og blev først repareret nogen Tid efter. Resultatet var ligesaa tilfredsstillende, da »Hercules« og »Northumberland« stødte sammen. At »Vanguard« gik tilbunds efter at være bleven paaseilet af »Iron Duke«, ligger i, at dens Sideskodder ikke vare anbragte paa den heldigste Maade; men det maa dog erindres, at »Vanguard« istedenfor at synke strax efter Sammenstødet, holdt sig oppe i halvfjerdsindstyve Minuter, saa at man havde Tid til at bjerge hele Besætningen.

Koffardimarinerne ere nødsagede til at være nøie-seende med Hensyn til Bygningsomkostningerne og til Letheden ved Skibets Anvendelse, hvilket medfører, at de vandtætte Skodder i Almindelighed ikke ere talrige paa Koffardiskibene; derfor beklage ogsaa de Forfattere, der have beskæftiget sig med denne Side af Spørgsmaalet, at Inddelingen i vandtætte Rum ved Anbringelsen af tværskibs Skodder er langt fra tilstrækkelig i Koffardiskibene. Ved at see hen til de Regler, som for Øieblikket gjøres gjældende, vil man faae et Indblik i Sagen. I den sidste Udgave (1880) af »Board of Trade's« Instructioner om Tilsynet med Passageerdampskibe læser man i § 14:

»Vandtæt Sammenstødsskod om Axelhullet i Agterstævnen. Andre Skodder. Enhver søgaaende Dampers, den være sig ny eller gammel, skal være forsynet med et vandtæt Sammenstødsskod, saavel som med et vandtæt Rum agter, der omgiver Hullet i Agterstævnen til Skrueaxlen. Hvad angaaer de øvrige Skodder, da vil den Tilsynshavende ikke negte Skibet at gaae i Fart, fordi det ikke er forsynet med dem, eller fordi de ere mangelfulde, medmindre deres slette Tilstand eller deres Fraværelse gjør Skibet uskikket til at holde Søen. I det sidste Tilfælde skal han give Indberetning til »Board of Trade« om Aarsagerne, der have

bevæget ham til at betragte Skibet som uskikket til at gaae tilsøes.»

Man seer her, at »Board of Trade» kun stiller smaa Fordringer, skjøndt det dreier sig om Passageerskibe. De Skodder, som det forlanger, svare kun til Formaalet under visse særlige Tilfælde og ere ikke istand til at beskytte Skibet mod Følgerne af en Paaseiling eller en Grundstødning midtskibs.

De Fordringer, Bureau Veritas opstiller for Jernskibe, ere lidt strengere; i Udgaven for 1882 læses under Art. 25:

»§ 2. — Alle Skibe skulle have mindst eet vandtæt Skod anbragt i en efter Expertens Skjøn passende Afstand fra Forstævnen og rækkende fra Bundstokkene til øverste Dæk.»

»§ 3. — Dampskibene skulle desuden have et vandtæt Skod saavel foran som agtenfor Maskinrummet, og disse Skodder skulle naae til øverste Dæk paa Skibe med to Rækker Dæksbjælker . . .»

»§ 4. — Skrueskibene skulle desuden have et vandtæt Skod ved det agterste Axelleie, og dette skal række fra Bundstokkene til øverste Dæk; hvis dette Skod ikke naaer til øverste Dæk, skal dets Overkant forenes med Agterskibet, saaledes at der dannes et vandtæt Rum, forsynet med et Mandehul.»

I Lloyd's Regler kræves der mere, idet der under Afsnittet 22 læses:

»Paa Dampere, som have 85 Meters Længde og derover, vil der endvidere være at anbringe et Tillægsskod i Hovedlasten, omtrent midt imellem Collisions-skoddet og Skoddet foran Maskinrummet; dette Skod skal naae op til Hoveddækket eller til øverste Dæk. I Dampere paa 100 Meters Længde og derover skal der endvidere anbringes et Tillægsskod i Agterlasten, og det skal naae op til den nysnævnte Høide.»

I alle disse Bestemmelser forlanges et vandtæt Rum agter omkring Skrueaxlen, og i det Skod, der adskiller dette Rum fra Maskinrummet, en vandtæt Dør, som manøvreres fra Dækket, foruden et vandtæt Leie til Axlen. Disse Forskrifter iagttages, og paa alle Koffardskibe finder man forude Sammenstøds- eller Collisions-skoddet, agterude Skoddet med det vandtætte Rum om Axelhullet, og midtskibs de to Skodder, der begrænse Maskinrummet. Disse Skodder svare til Skibets store Afsnit og volde ingen Uleilighed; de to første ere meget virksomme overfor Beskadigelser for og agter, der sikkert ere de hyppigste; hvad de to andre angaaer, tjene de snarere til at styrke Skibet og til at yde Beskyttelse under Ildsvaade end til at yde nogen virksom Modstand mod Vandets Udbredelse; thi de inddele Lasten i altfor store Rum, selv i Forbindelse med de Hjælpeskodder, der kræves af Lloyd. I denne Erkjendelse ligger forøvrigt Forklaringen til, at »Board of Trade« ikke forlanger, at Skodderne ved Maskinrummet skulle være absolut vandtætte.

I Virkeligheden findes der faa Koffardskibe, selv blandt dem, der føre Passagerer, hvis vandtætte Rum ere talrige nok til at holde dem oppe, naar et af Rummene løber fuldt. Følgen heraf er, at det ulykkeligviis ikke er sjældent, at store Dampere trods de vandtætte Skodder gaae tilbunds nogle Minuter, efterat de have faaet en Læk. Denne Kjendsgjerning har vakt en vis Tvivl med Hensyn til Skodderne i Almindelighed, idet man beskylder dem for at forfeile deres Virkning, dog med Undtagelse af Sammenstødsskoddet, hvis Gavnlighed man ofte maa erkjende. En saadan Tvivl er ganske forstaaelig hos Folk, der ikke gaae tilbunds i Tingene og kun dømme efter Resultaterne; men den maa vige for en nærmere Undersøgelse. I Virkeligheden er det i Mangelen paa vandtætte Skodder, at Feilen ligger, eftersom de, der anvendes, i Almindelighed ikke ere talrige

nok til at opfylde deres Bestemmelse. Istedendfor at for-dømme dem, maa man lære at anvende dem.

Man kan til en vis Grad forstaae, at Ulemperne ved Anbringelsen af et tilstrækkeligt Antal Skodder i Fragt-fartøjerne er en Hindring for deres Anvendelse og frem-kalder Modstand. Disse Skibes Besætning er ikke talrig, Redningsapparaterne ere forholdsviis lette at holde rede, og det er ikke vanskeligt at være forsynet med hensigts-svarende Baade i tilstrækkeligt Antal. Hvad angaaer selve Skibet og dets Ladning, kan man afveie paa den ene Side Risicoen og paa den anden Side Alt, hvad der fremkalder Uleilighed og Tidsspilde, det er Faktorer af samme Art, da de kunne omsættes i Penge. Men selv fra dette Synspunct er det tilladt overfor de stigende Assurancetaxter*) at opkaste det Spørgsmaal, om de Forsigtighedsregler, der nu følges, ikke ere utilstrækkelige.

Men, naar det gjælder Skibe, bestemte til at føre Passagerer, faaer Sagen et andet Udseende: Spørgs-maalet om Besværlighed, Vanskeligheder, ja selv Ud-gifter forsvinder overfor Fordringen om at bevare de mange Mennesker, der stuves sammen paa Paketterne. Man maa for enhver Priis værne om Skibets Sikkerhed; thi det er næsten umuligt at drage tilbørlig Nytte af Redningsapparaterne, naar det gjælder om en talrig Hob udisciplinerede Passagerer. Dampskibsselskaberne bør følge det Exempel, som Jernbanecompagnierne have givet dem ved efter et Mord at anbringe Alarmsignaler i alle

*) Assurandeurerne have som Følge af de Tab, som de i de senere Aar have lidt, efterhaanden forøget deres Taxter. Saaledes var Taxten i 1881 for Dampskibe af almindelig Construction 6%, i 1882 var den 7%, og i 1883 vil den vistnok naae op til 8%. Enkelte Skibe, der ere konstruerede med mere Omhu, og som ikke indtogs for store Ladninger, blive gunstigere stillede, medens omvendt andre maae betale endnu høiere Præmier.

Coupeerne. Hvad angaaer de af Staten understøttede Linier, kan Regjeringen gribe ind og stille Sikkringsfordringer, der staae i Forhold til Liniens Betydning og til Antallet af Passagerer, og det med samme Ret, som den stiller Fordringer til en ofte uheldsvanger Hurtighed. Hidindtil have de opstillede Betingelser kun indeholdt almindelige og meget ubestemte Fordringer, saasom de følgende: »Paketterne skulle være solidt byggede og skikkede til den Post- og Fragttjeneste, hvortil de ere bestemte; . . . de skulle være apterede som de bedste franske og fremmede Postskibe; . . . enhver Paket skal tillige være forsynet med Redningsfartøier og med alle de Udrustningsgjenstande, som fordres ombord i første Classes Handelsskibe . . .» Det vilde sikkert være gavnligt, om man traf nøiere Bestemmelser med Hensyn til de Sikkringsforanstaltninger, hvis Nytte Erfaringen har bekræftet.

Vi have ovenfor beskæftiget os med de vandtætte Skodder, og vi komme nu til de andre Midler, der under Skibenes Bygning maae drages til Nytte for at skaffe dem den størst mulige Sikkerhed. Alle Dampere ere i Besiddelse af mechaniske Midler til at holde Lasten læns, og de have endog stundom meget kraftige Pomper til at bortskaffe det Vand, der ved tilfældige Omstændigheder kan trænge ind. Men den Vandmængde, der strømmer ind i Skibet, naar det ved Grundstødning eller Sammenstød har faaet en større Læk, er overordentlig stor. Gjennem et Hul, der kun er en Decimeter i Fiirkant og befinder sig en Meter under Vandfladen, trænger der 100 Tons Vand ind i Timen, og for at hæve dette Vand syv Meter op udkræves der i Theorien et Arbeide af 2.5 Heste; men, naar der tages Hensyn til, hvormegen Kraft der gaaer tilspilde ved smaa Apparater, kan man gaae ud fra, at disse 2.5 Heste forbruge mindst ligesaa megen Damp som 10 af Hovedmaskinens Heste. Hvis dette Hul paa en Decimeter i

Fiirkant var fire Meter under Vandgangen, vilde den Vandmængde, som strømmede ind, være dobbelt saa stor, og den Kraft, som udkrævedes til at tømme den ud igjen, vilde voxe i samme Forhold. Den Vandmængde, som vilde trænge ind igjennem et Hul paa en halv Meter i Fiirkant, vilde gaae op til Tusinder af Tons og vilde udkræve Hundreder af Heste for at skaffes bort fra Skibet. Man kan altsaa betragte Pomperne som ude af Stand til at bekæmpe en alvorlig Læk, men de ere fortræffelige til at overvinde Indsivningen i de vandtætte Rum, der støde op til det Rum, som er løbet fuldt; det er derfor kun i Forbindelse med de vandtætte Skodder, at Pomperne komme til deres Ret.

Overfor Spørgsmaalet om Sammenstød staaer Jernskibene ubestridelig under Træskibene. For det Første er Træskibenes Forstævn bredere, altsaa mindre skarp og farlig end Jernskibenes, og for det Andet har Træskibenes Yderklædning, der er omtrent ti Gange tykkere og støttes af langt bredere Spanter, langt mere Modstandsevne overfor et normalt Stød. Dertil kommer, at Træet ved sin Elasticitet giver efter, saa at Skibene dreies ud af deres Cours og glide langs hinanden, medens derimod Jernpladerne trykkes ind mellem to Spanter og derefter revne. Det paaseilede Jernskib er altsaa langt uheldigere stillet end Træskibet, og man har søgt ad adskillige Veie at bøde herpaa. Paa Bugseerbaade og lignende Fartøier anbringer man saaledes undertiden en Forstævn af Træ, der fastboltes til Bougen; Træet virker her som Stødpude, og derved undgaaes mange Havarier. Mange af de Dampere, der benyttes til Kystfart, have et jernklædt Træbælte i Nærheden af Vandgangen, og dette Bælte tjener som Fender, naar de lægge til Bolværk. Paa søgaaende Dampskibe ville træklædte Forstævne medføre mindre Fare end de nuværende Jernstævne. Ogsaa Stævnens mere eller mindre Fremspring har sin Betydning, idet en Paaseiling over Vandet er at

foretrække for en Paaseiling under Vandet. Ogsaa et Træbælte, anbragt indenbords lidt under Vandgangen, vilde frembyde Fordele, idet det i høi Grad vilde forøge Modstandsevnen under en Paaseiling og bidrage til Flydeevnen, der ofte svigter, naar et af de vandtætte Rum løber fuldt. Men man maa erindre, at Kraftudviklingen under et Sammenstød ofte er overordentlig stor, hvorfor et saadant Bælte maa have en rigelig Styrke. For at give det den tilbørlige Støtte, maa det anbringes udfor et af Dækkene.

Vi ville nu vende tilbage til de Fordringer, som bør stilles til Skibe, der føre Passagerer, for at undgaae saa alvorlige Ulykker som den, der ramte »Cimbria«.

Overfor Strandingstilfælde synes Anvendelsen af den dobbelte Bund at kunne fyldestgøre Formaalet, og dette saa meget mere, som denne Bygningsmaade ikke fremkalder Vanskeligheder ved Skibets Anvendelse*). Da den Oprivning af Pladerne, som fremkaldes ved Grundstødning, i Almindelighed har en stor Længde, er det nødvendigt at inddele den dobbelte Bund i flere vandtætte Rum ved at give et passende Antal af Bundstokkene en saadan Høide, at de naae op til Inderhuden.

Spørgsmaalet om Sikringen imod Sammenstød er visselig langt vanskeligere end det foregaaende, idet Anvendelsen af dobbelte Sider vilde volde langt mere Besvær end Anvendelsen af dobbelt Bund, og det er derfor naturligt, at man søger at undgaae denne Bygningsmaade. Det, som det først og fremmest gjælder om,

*) Man vil erindre, at »Great Eastern«, da den stødte ved Amerikas Kyst, fik en Revne paa 25 Meter i Yderstiden; men, da Inderhuden i den dobbelte Bund ikke tog Skade, trængte Vandet ikke ind i Skibet. Det engelske Panderskib »Agincourt« havde et lignende Tilfælde ved Gibraltar og slap derfra uden alvorlige Følger.

er, at Skibet ikke bringes til at synke ved, at et hvilket-somhelst af de vandtætte Rum løber fuldt, men at det tværtimod bevarer sin Flydeevne, sin Stabilitet og sin Amning i saa stor Udstrækning, at man idetmindste har Tid til at faae Bjergningsmidlerne i Orden eller til at afvente Hjælp. Skibet maa bevare en passende Høide over Vandet, for at Passagererne, som ere tyede op paa Dækket, ikke skulle skylles bort af Søen, og det maa ikke kaste sig saameget over eller trykkes saameget ned med For- eller Agterskibet, at Vandet fra det fyldte Rum gaaer over i de øvrige. For at naae dette Maal maa Antallet af Skodderne staae i Forhold til Skibets Længde og dets Høide paa Vandet; men det er umuligt forud at fastslaae en bestemt Regel for deres Antal, som i hvert enkelt Skib maa være Gjenstand for en omhyggelig Undersøgelse med Skibets Tegning og Aptering til Grundlag. De vandtætte Rum, man har tænkt sig at anbringe, maae beregnes et for et for at bestemme, hvad Indflydelse hvert enkelt af dem vil have paa Skibets Dybgaende og Stabilitet, naar de fyldes. Denne Beregning maa foretages med megen Omsigt paa Tegningen til alle de Paketter, man vil sætte paa Stabelen, og det er ligeledes nødvendigt at føre Tilsyn med selve Skoddernes Anbringelse, thi man maa sikre sig deres Tæthed, før man gaaer over til Apteringsarbejderne.

Man maa dernæst forlange, at Passageerskibene forsynes med kraftige Pomper, som ere fordeelte paa flere Rum, saaledes at de ikke alle paa engang kunne blive lammede. De Kjedler, som levere Damp til Pomperne, bør ligeledes være fordeelte paa flere Rum. De Hjælpekjedler, som ere anbragte paa Dækket, have den store Fordeel, at Ilden under dem ikke er udsat for at slukkes som under selve Skibsmaskinens Kjedler, naar Vandet stiger i Lasten. Rørledningerne til Udpompingen bør være let at eftersee og holde i Orden, og de maae anbringes saaledes, at man samtidig kan pompe paa For-

og Agterkant af hvert enkelt Rum, da man altid maa være forberedt paa en stærk Gjennemsvivning i Nærheden af det havarerede Sted.

Fyldestgjørelsen af de to her opstillede Fordringer vil sikkre Skibet mod at synke, naar Lækken kun har ramt en enkelt Afdeling; men den sikkrer ikke overfor det mindre hyppige Tilfælde, der dog stundom indtræder, hvor to Afdelinger samtidig beskadiges, enten fordi Stødet har været tværs ud for et Skod, eller fordi Skibet har faaet en længere langskibs Flænge. Anvendelsen af stærke pladeklædte Træbælter vilde sikkert formindske Udsigten til slige Havarier; men det sikkraste Middel til at værne imod den Slags Uheld vilde være en saa rigelig Anvendelse af Skodder, at Skibet kunde holde sig oppe, selv om to vandtætte Rum bleve fyldte. En saadan Fordring kan synes streng og vanskelig at opfylde; men man maa vel erindre, at det her dreier sig om at bevare Hundreder af Menneskeliv. I sin Haandbog over Skibbygningen siger Hr. White: »I Almindelighed vilde man ansee et Skib for at være inddeelt i et passende Antal vandtætte Rum, hvis det kunde flyde, naar to af disse Afdelinger, ligegyldig hvilke, samtidig løb fulde. Denne Anskuelse gjorde sig gjældende i »Institution af Naval Architects«; men i den engelske Orlogsmarines Skibe finder man ikke sjældent Skodder nok til, at tre og selv sex af de største Afdelinger samtidig kunne fyldes, uden at Vandet naaer Overkanten af Skodderne eller kan løbe fra det ene Rum til det andet«. Man seer saaledes, at den nysnævnte Fordring støttes af erkjendte Autoriteter, og desuden kunde man jo mildne den ved at paapege de Rum, som det gjælder om, naar Talen er om to Rum. Det vil jo saaledes næppe kunne hændes, at to af de midtskibs Rum samtidig fyldes, naar man har Sideskodder og dobbelt Bund; dette Tilfælde kunde derfor udelades og Fordringen stilles saaledes: to Rum i umiddelbar Forbindelse med Ydersiden,

eller ogsaa eet af disse og det midtskibs Rum, som ligger det nærmest.

En tredje Fordring, der vel er mindre vigtig end de to første, men dog har sin store Betydning, er, at Bevægkraften ikke fuldstændig lammes ved, at et Rum løber fuldt. Denne Fordrings Fyldestgjørelse udkræver to Maskiner og to Sæt Kjelder, anbragte i særskilte Rum, og Systemet kan let bringes til Anvendelse paa Toskrueskibe, hvor man ved et langskibs Midterskod kan afsondre de to Skruer med deres Bevægkraft. Naar Skibet ikke skal stikke dybt, er der desuden andre Hensyn, som tale for en saadan Fordeling af Bevægkraften*). Man kunde forøvrigt paa Dampskibe med enkelt Skrue anbringe en lille Hjælpemaskine, der kunde give Skruen tilstrækkelig Bevægelse til at faae Skibet til at lystre Roret; thi, er Styret fra det, er Fartøiet et hjælpeløst Vrag**). Paa meget lange Skibe kan man jo ikke gjøre Regning paa at bjerge Skibet ved Hjælp af Seilene, især naar Stabiliteten er meget forringet af Vandet, der er trængt ind.

Af de tre Fordringer, vi have opstillet, forekomme de to første os uafviselige for Passageerskibe, ved deres Fyldestgjørelse bliver Skibet istand til at holde sig oven Vandet, og man faaer Tid til at sørge for Bjergningen — det er det Mindste, der kan forlanges. Fordringen om Lænsningsmidler kan ikke møde nogen alvorlig Modstand, og Bekostningen er i og for sig ikke betydelig; men ved Lænsningen kan man kun overvinde Gjennem-

*) Under et af de senere Møder i «Association of Naval Architects» var der 6 Medlemmer af de 7, som deeltog i Forhandlingen, der stemte for Tvillingeskruernes Anvendelse i de store Paketter.

**) «Picardie»'s Undergang, som er i frisk Minde, fremkaldtes ved, at Skibet som Følge af Havarier ikke længere kunde styre og derfor efterhaanden blev sønderslaaet af Søen.

sivningen eller mindre betydelige Læk. Ved Hjælp af de vandtætte Skodder kan man derimod optage Kampen med de alvorligste Beskadigelser; men, jo høiere man stiller sine Fordringer i denne Retning, des mere forøger man Vanskelighederne saavel som Udgifterne, og des flere Ulemper skaber man ombord. Træbælter, anbragte paa hensigtsmæssig Maade, kunne tjene som Støtte for Skodderne og bidrage til at formindske deres Antal, men Bevægkraften maa beskyttes; thi, gaaer den tabt, er Skibet som sagt kun et Vrag, medens det i modsat Fald vil kunne lægge bi, ja maaskee vedblive at styre Cours.

Ved internationale Regler til Forhindring af Paa-seiling har man bestemt, hvilke Lanterner Skibene skulle føre under de forskjelligste Forhold, og hvilken Fremgangsmaade der skal følges under Seilads i Taage. Man kunde ved Siden heraf indføre andre Forsigtigheds-Bestemmelser: saaledes kunde man forbyde Stævne af en saadan Form, at de ramme Skibet under Vandgangen, og anbefale Træstævne eller træklædte Jernstævne. Men, hvad man end gjør, er det umuligt fuldstændig at undgaae Sammenstød paa Søen og de Havarier, som de medføre, især med Nutidens bestandig voxende Hastighed, og det er derfor af Vigtighed, at Passageerskibene ved selve deres Construction sikkres imod Ulykker som den, der har ramt »Cimbria«.

De Fordringer, der maae opfyldes for at naae dette Maal paa en nogenlunde fyldestgørende Maade og uden at fremkalde for mange Vanskeligheder, kunne i Korthed betegnes saaledes:

Dobbelt Bund til Sikkring i Strandingstilfælde,
Tværskibs-Skodder i tilstrækkeligt Antal til, at Skibet kan klare sig, skjøndt et af Rummene, ligegyldig hvilket, løber fuldt af Vand,

Vandtætte Sideskodder til Beskyttelse for Maskiner og Kjedler,

Træbælte i Nærheden af Vandgangen til at styrke Skibet og give det Modstandskraft.

Disse Fordringer, som forøvrigt meget nær tilfredsstilles af endeel af de store franske Liniers Paketter, kunne betragtes som et Minimum; men, hvad der bør stræbes hen til, er for det Første, at Skibet kan modstaae Trykket af Vandet i to af de Rum, som staae i Forbindelse med Yderklædningen, eller i et af de ydre Rum og det midtskibs Rum, som støder til det — i hvilke Tilfælde man kunde undvære Træbæltet; for det Andet, at Bevægkraften ikke fuldstændig lammes ved, at et enkelt Rum bliver fyldt, saaledes at man undgaar at tabe Styret selv efter en alvorlig Læk.

Efterat ovenstaaende Linier vare nedskrevne, udkom anden Udgave af Hr. White's Haandbog i Skibbygning, og i denne findes følgende Udtalelse: »Admiralitetet forlanger en effectiv Inddeling i vandtætte Rum paa de Koffardidampere, som indføres paa den officielle Liste, idet den Hovedfordring, som stilles, er, at Skibene kunne holde sig oven Vandet i stille Sø, naar et af de vandtætte Rum, ligegyldig hvilket, løber fuldt. Man maa yde Rhedere og Skibbyggere sin Anerkjendelse for den Maade, hvorpaa de i Forening stræbe hen til at udvikle Anvendelsen af de vandtætte Rum ombord i Koffardiskibene, idet Admiralitetets Fordring er mere end fyldestgjort paa et bestandig voxende Antal Skibe.»

Man maa ligeledes paaskjønne det Initiativ, som Bureau Veritas har taget ved under 10de Mai 1883 at udstede følgende Circulaire:

»Bestyrelsen for Bureau Veritas har herved den Ære at meddele, at i Fremtiden, naar Skroget paa Jern- eller Staalskibe bliver deelt i et tilstrækkeligt Antal vandtætte Rum til at sætte dem istand til at flyde med Sikkerhed i Tilfælde af en betydelig Læk i et hvilket som-

helst af de nævnte Rum, da ville disse Skibe blive indregistrerede med et af de følgende Mærker:»

»For at opnaae et saadant særligt Mærke, maa man til Bestyrelsens Approbation opgive en Maximums-Ladelinie, udover hvilken Skibet ikke maa lades, en fuldstændig Plan over de forskjellige vandtætte Rum, saavel som Beregningerne over Deplacementet og over den tværskibs og langskibs Stabilitet under Forudsætning af, at et af Rummene er fyldt af Vand»

Sluttelig skulle vi tilføie, at der i den nye Concession til Postfarten paa New-York opstilles den Fordring, at der i Paketterne findes saamange vandtætte Skodder, at Skibet endnu flyder med Sikkerhed, naar et af dets Rum er opfyldt af Vand.

Den maritime Styrke og dens sandsynlige Anvendelse i Krig.

Capitain Harris af den engelske Marine har holdt et Foredrag om det ovennævnte Emne i »Royal United Service Institution«. Endskjøndt det selvfølgelig gik ud fra de store engelske Forhold, er der dog Afsnit i det, som ogsaa kunne være af Interesse for mindre Mariner, og vi skulle derfor i det Følgende fremdrage disse enkelte Afsnit.

Foredragsholderen begynder med nogle almindelige Bemærkninger om, hvor særdeles vigtigt det er for ethvert Land, der grændser til Søen, at have en kraftig Søstyrke. Er man i Besiddelse af en saadan, bliver Søen en Ven og Forbundsfælle, i modsat Fald bliver den en Kilde til Svaghed, ja Landets værste Fjende. Det næste Spørgsmaal af Vigtighed maa for en Marine være Kjendskab til paa den dygtigste Maade at haandtere de Classer af Skibe, som i det givne Øieblik danne Grundlaget for Landets maritime Styrke.

Magt paa Søen kan man tillægge de Nationer, der formaae at udsende en velbemandet, veludrustet og virksom Styrke af kraftige Pandsterskibe med et tilsvarende Antal Corvetter, hurtige Krydsere og andre Krigsskibe, hvormed det nationale Behov kan tilfredsstilles i Krigstid. Som Modsætning kan man sige, at maritim Svaghed kan tillægges enhver Nation, som, uden en forholdsmæssig Styrke af Krigsskibe, har en stor Handelsflaade, spredt

over hele Jorden, en udstrakt Handel og langtbortliggende, ubeskyttede Colonier. Man kan derfor som Regel paa-
staae, at en maritim Magt med kun ringe Søhandel har
meget mindre at frygte i Begyndelsen af en Krig end
den Fjende, der med lige Krigsflaade har en stor og
udstrakt Handelsflaade. Den sidste har Meget at tabe
ved Nederlag, den første har kun Lidt at tabe, men Meget
at vinde, hvis den er seierrig.

Det maa saaledes indrømmes, at hver Deel af en
Handelsflaade, med Undtagelse af dens hurtigste Dampere,
er en national Svaghed i en Søkrig; det Samme gjælder
om enhver ubefæstet Kyststad, medens enhver mod Søen
befæstet Havn, isærdeleshed naar den kan benyttes som
Kulforsyningsplads, er en Kilde til maritim Magt og en
strategisk Fordeel. En fordeelagtigt beliggende Havn af
denne Slags kan benyttes som en værdifuld Basis for Opera-
tioner paa Søen, baade til Beskyttelse af egne og til Øde-
læggelse af Fjendens Foretagender. Et Lands geographiske
Beliggenhed har naturligviis meget at gøre med den
Stilling, det indtager som Sømagt. For et Øfolk som
Englands kan Nødvendigheden af en stor maritim Magt
siges at have naaet sit Høidepunct.

I mange Aar har Nation kæmpet med Nation med
ustandset Opfindsomhed om, hvem det skal lykkes at
bygge det kraftigste Krigsskib. Det er denne Kamp,
som har ført til den bestandig tiltagende Tykkelse og
Styrke af det beskyttende Pandser med dets tidt for-
andrede Anbringelsesmaade, til den uhyre Forøgelse i
Kanonernes Størrelse og Kraft, til Torpedoens Indførelse
og dens hurtige Udvikling — det er denne Kamp, som
har bragt Verdens Krigsflaader Skibe af saa uendelig
forskjellig Type, Størrelse, Classe, Hastighed og Kraft.
Hver Tegning besidder noget Særegent, som i visse
Henseender gjør Skibet enten stærkere eller svagere end
andre iøvrigt tilsvarende Skibe. Det er blevet et over-
ordentlig vigtigt Spørgsmaal for Marinebestyrelserne,

hvorledes de bedst skulle anvende de til Raadighed stillede Penge, saa at de omsættes i Skibe, der have den størst mulige Kraft, og det bliver et ligesaa vigtigt Spørgsmaal for Sømanden, hvorledes han paa den fordeeligste Maade skal anvende de stedse forandrede Søkrigsmaskiner, som betroes ham.

Ved at sammenligne de forskjellige Sømagters Handelsflaader bliver man slaaet af den Forrang, England indtager, og Erkjendelsen heraf maa sikkert føre til, at det kommer til at staa klart, hvilket stort Ansvar derved paalægges Marinen. De mange forskjellige og modstridende Vanskeligheder, som Skibbyggeren for at gjøre Ansvaret lettere maa søge at overvinde, kan give Anledning til følgende Spørgsmaal: Skal England bygge Skibe, der i Hastighed, Kulbeholdning, Artilleri og Pandsertykkelse langt overgaae andre Nationers første Classe Skibe uden Hensyn til Størrelse og Bekostning? Er det nødvendigt at angribe og blokere Fjendens Havne til Trods for Torpedoen, og hvilken Classe Skibe egne sig i saa Fald til dette Angreb? Bør Krigsskibe bygges med Styrke og Fart nok til at kunne tage Skibe som »Servia« og »Alaska« og disses større og endnu hurtigere Efterfølgere, eller er det ikke bedre at søge at udruste lignende Skibe til denne Tjeneste? Naar Vædder og Torpedoer blive anvendte, hvad kan man da vente sig af det hurtige Artilleri- og Torpedoskib med Dækspanser under en Kamp? Bør første Classe Kampskibe føre Kanoner af det største Kaliber, som kan anbringes og manøvreres ombord, eller skulle vi nøies med at lade Kanonen skride langsomt frem ligesom Panseret.

Af en Discussion af disse Spørgsmaal kunne vi idetmindste haabe at høste noget Udbytte, selv om man ikke bestemt kan afgjøre dem eller opstille faste Regler om Materiellets Anvendelse.

Der er ingen større Sandhed, end at en Flaades Fart afhænger af det langsomste Skibs Fart; derfor maa

det første dristige og afgjørende Slag for Overherredømmet i Begyndelsen af en Søkrig føres af hurtige Skibe; Opholdet, som kunde foraarsages ved at vente paa et eller to langsomme Skibe, kan være skjæbnesvangert for den bedste Plan. Det vilde være en forfærdelig Calamitet ikke i rette Tid at kunne naae eller undgaae Fjenden, fordi man ikke havde Fart nok. De hurtigste Skibe ere Herre over at angribe eller undgaae Angreb, de kunne vælge, naar og hvor de ville kæmpe, og de kunne bestemme, om Kampen fra først af kun skal føres med Artilleriet alene. Ved at opnaae den første Fordeel bliver det muligt at udvikle Reserverne.

Hurtig Handling i en Søkrig vil altid blive den største Nationaløkonomi.

Vi ere ikke berettigede til at antage, at et Søslag nutildags vil tabes eller vindes alene ved Artilleriet; tværtimod er der gode Vidnesbyrd for, at Vædderen og Torpedoen ville komme til at spille en vigtig Rolle i en Méléé, som ganske sikkert maa indtræde i en varm Kamp paa Søen. Hvis altsaa hvert enkelt Skibs Kraft omfatter Artilleri, Vædder og Torpedo, og hvert Vaaben kan benyttes med Held, saa maae vi ikke udelade noget Skib fra Kampen, fordi det er svagere armeret med Skyts eller har lettere Pandser; thi selv om det i disse Retninger er svagere, kan det dog være mange andre overlegent i de andre Vaaben.

Det kan ikke paavises, at ti første Classe Pandser-skibe, hvis Værdi kan anslaaes til 130 eller 140 Millioner, ere 14 eller 15 anden Classe Pandserskibes Ligemænd i en Søkamp, naar de sidste have samme Fart og tilsammen have kostet det Samme. Dersom Raisonnementet fortsattes, og Antallet af Modstandere blev det dobbelte, medens Farten og Pengeværdien var eens paa begge Sider, er det da ikke muligt, at det overlegne Artilleri og det sværere Pandser ikke vilde være tilstrækkeligt til at veie op mod Misforholdet mellem de andre Factorer?

Det vil dog være urigtigt at fornægte den Fordeel, som Skibe af »Lepanto« Classen ved deres store Fart og uhyre Kraft have i Enkeltkamp, eller at tvivle om den store strategiske Magt, de have i en Flaade ved at kunne bringe en undvigende Flaades agterste Skibe til Kamp. Men Muligheden for, at et saa kostbart Skib kan gjøres utjenstdygdigt af Skibe af ringere Størrelse og forholdsvis ubetydelig Priis, gjør, at det ikke noksom kan overveies, om det er klogt at sætte en altfor ubetinget Lid til nogle faa saadanne Uhyrer.

Det er øiensynligt, at i en Kamp enten mellem Flaader eller enkelte Skibe vil den Flaade eller det Skib, som har den største Fart, altid have Valget af Stillingen, hvori man vil begynde Kampen, og Evnen til udelukkende at anvende Artilleriet. De hurtigste Skibe kunne altid holde sig borte fra deres langsommere Modstanderes Vædder og Torpedoer. Foredragsholderen ønskede ikke at anbefale en saadan Manøvre; men Fjenden kan tage sin Tilflugt til den, indtil det viser sig, at Artilleriet er utilstrækkeligt for ham. I Enkeltkamp vil det hurtigste Skib ved stadig at gire, medens det trækker sig tilbage, kunne benytte sine Sidekanoner, medens Forfølgeren kun kan bruge Bougkanonerne.

Vi have kun faa Data, hvorpaa man kan bygge en Forestilling om en nutildags Sokamp; men vi have enkelte Facta, ved hvis Hjælp vi kunne danne os et Begreb om, hvad der er sandsynligst. Det er næsten umuligt, at to Flaader uden itide at vide det kunne komme hinanden isigte, heller ikke vil nogen Fjende oppebie et Angreb tilankers eller vil blive liggende stille. Det er sikkert rimeligt at antage, at to fjendtlige Flaader, der begge ville indlade sig i Slag, ville søge hinanden under Dækning af vidtspredte Forpostskibe, som hurtigt og itide kunne bringe Melding om Fjendens Nærmelse. Ere begge Parter lige mange, og have de besluttet at levere et afgjørende Slag, da ville de møde hinanden Stævn

mod Stævn og i nogen Tid flere Gange gennemskære hinandens Linier, idet de søge at ødelægge hinanden ved Artilleri, Vædder og Torpedo. De endnu kampdygtige Skibe ville for hver Gang ordne sig saa hurtigt som muligt til fornyet Angreb, indtil et stort Antal skjæbnesvangre Havarier eller et kølnet Mod enten har ladet den skrækelige Kamp udvikle sig til en Méléé eller ogsaa hidfører en Flugt. Skulde derimod den hurtigste Flaade, stolende paa sit Artilleri, søge ved en tilbagegaaende Bevægelse at forhindre en Kamp paa nært Hold, da er det sandsynligt, at den Forfølgende ved at føre sine hurtigste Skibe frem vil kunne angribe Fjendens agterste Skibe og saaledes fremtvinge en Méléé. Paa dette Tidspunct i en Søkamp er det rimeligt, at de hurtige Vædder- og Torpedoskibe ville spille en betydelig Rolle, og at der er Udsigt til med de mindre, men hurtige Skibe at bringe Ødelæggelse over de større Modstandere; her er Antallet muligen mere afgjørende end den Enkeltes individuelle Styrke.

I Enkeltkamp behøver det hurtigste Skib aldrig at frygte for at blive væddret, medens det med lige Dreiningsevne er Herre over at væddre det langsommere. I Skibe med lige Fart kan det hurtigst dreiende altid undgaae det mere uhandelige Skibs Vædder. Whiteheads Torpedoer kunne maaskee siges at bringe Vædderen indtil 300 Alen frem foran Skibet. En Slæbetorpedo vil vel kunne bringe den hurtigste Modstander til at betænke sig paa et Væddringsforsøg, fordi det kunde bringe ham over den Angrebnes Torpedo, hvis det mislykkedes.

Det næste Spørgsmaal gjælder Anvendelsen af de langsommere Panderskibe; de kunne enten tage Deel i den fremkaldte Méléé eller danne en Reserve, paa hvilken de hurtige Skibe kunne falde tilbage. I en hed uafgjort Søkamp vil en Reserves Ankomst i rette Øieblik gjøre Udslaget. Ved Slutningen af en heldig Søkamp vide vi ikke, hvormange af Seierherrerne der endnu kunne

holde Søen; men det er sikkert, at den forårsagede Skade vil nødvendiggjøre Reparationer og Dokning.

Det er ikke sandsynligt, at Pandserskibe ville blive benyttede som Blocadeskibe, allermindst om Natten, i umiddelbar Nærhed af Havne, i hvilke man veed, at der findes Torpedofartøier: tværtimod maa det antages, at den egentlige Blocade vil blive besørgt af mindre, hurtigere Skibe, der bestandig ville vedligeholde Forbindelsen med Pandserskibene, som de ere underlagte, og give dem Underretning om enhver Bevægelse af de Blokerede.

Det er vanskeligt at sige, hvorledes Anvendelsen af de ikke søgaaende Pandserskibe vil blive ved Begyndelsen af en Søkrig; naar undtages Havneforsvar (hvor deres Bevægelighed sikkert vilde gjøre dem mere værdifulde end faste Forter), vil deres Tjeneste være begrændset; men senere kunne de med Fordeel finde Anvendelse til at bombardere fjendtlige Forter.

Ved at gjøre et Overslag over Sømagten, som de hidtil nævnte Skibe repræsentere, maa det erindres, at større, end Styrken er i Begyndelsen af Krigen, bliver den ikke: den kan aftage, men ikke tiltage*); den lange Tid, et Skib og dets Maskiner behøve for at construeres og bygges, udelukker Muligheden af at begynde og fuldende Bygningen af et Skib under en Nutidskrig; det maa ogsaa erindres, at en saa sammensat Maskine som et Krigsskib behøver hyppige Reparationer, og at det er haabløst at vente, at alle Skibene skulle kunne være vedvarende tjenstdygtige under den haarde Medfart, som de under en Krig ville være udsatte for.

For fuldtud at kunne udnytte en Flaades maritime Kraft er det nødvendigt, at der medgives den mange Skibe, som ikke ere pansrede. Hurtige og kraftige Cor-

*) Man kunde dog tænke sig Muligheden af, at Styrken blev forøget ved Erobring af fjendtlige Skibe. Ovs. Anm.

vetter ville fremtidig indtage den Plads, som Fortidens Fregatter havde. Næst efter Panderskibene ville disse Skibe komme i Betragtning, naar man vil vurdere en Nations maritime Styrke. De skulle være en Pandserflaades Øine, de maae forjage Fjendens Krydsere fra Søen og ødelægge Modstanderens Handel ved at holde krydsende paa de Steder, hvor hans Handelsskibe i indsnævrede Farvande mest samle sig paa de forskjellige Hovedrouter. Endeel af denne Tjeneste vil kunne udføres med Corvetter paa 12 à 14 Miles Fart; men ofte vil endnu større Hastighed være en uundgaaelig Nødvendighed. Da deres Tjeneste er af den største Vigtighed lige fra en Krigs Udbrud, er det øiensynligt, at deres Bygning ikke kan udsættes, indtil en Krig kan ventes eller er erklæret, selv om det kan forudses, at Skibbygningskunstens rivende Fremskridt vil have berøvet nogle af dem deres Fortrin, naar Krigen kommer, og deres Tjeneste behøves. Den overordentlige Nytte, de kunne yde i vanskelige Tilfælde, vil rigelig holde skadesløs for Bekostningen af de Corvetter, hvis bedste Dage maatte være forløbne under en Fredsperiode. Skonnerter ville kunne benyttes til noget af den ovenomtalte Tjeneste, men som Regel ville de være for langsomme.

Store og hurtige Handelsdampere kunne med en let Armering benyttes med Fordeel paa forskjellig Maade; saaledes ville de kunne være ypperlige til Forposttjeneste og til at opbringe andre hurtige Handelsskibe; men man maa vel vogte sig for at begaae den Feil at antage, at de ere istand til med Held at inlade sig i Kamp med et af Fjendens Kampskibe; deres lette Construction maa fjerne enhver saadan Tanke. Ogsaa maa det erindres, at under Krig ville netop disse hurtige Dampere kun vanskeligt kunne undværes fra den Deel af Handel og Trafik, som kan fortsættes, idet man nok tør forudsætte, at saa hurtige og store Skibe som »Alaska» og »Servia»

med næsten fuldkommen Sikkerhed kunde seile med deres Ladninger fra Havn til Havn, hvorimod lang-sommere Dampere maatte skifte Flag eller vente paa at blive convoierede.

Depeche- og Kanonbaade danne endnu en Classe Krigsfartøier. De første ville let kunne findes iblandt Handelsflaadens hurtige mindre Dampere; ogsaa Torpedobaade kunne benyttes til denne Tjeneste. Under Fredsforhold kunne Kanonbaadene gjøre god Tjeneste, men for Krigstjeneste synes den svageste af to krigsførende Magters Kanonbaade at være henviste til at søge Tilflugt i en neutral Havn^{*)}. Kanonbaade af »Staunch« Classen ere brugelige ved Forsvar af Havne, hvor deres svære Kanoner og ringe Dybgaaende kunne have stor Betydning. Men foruden disse Typer af Kanonbaade har Sir William Armstrong søgt at indføre en ny; den skulde have 1,300 Tons Drægtighed, 16 Knobs Fart og være bevæbnet med to 10" Kanoner istand til at gennemtrænge 18" Pandser. Vi kunne være sikre paa, at der ikke vil standses herved, men at Tegningerne til disse Skibe ville blive forbedrede; deres store Fart, svære Kanoner og Torpedoer ville være en alvorlig Trusel mod Panderskibene, og en Pandersflaade, der har nogle af disse Fartøier til sin Tjeneste, vil faae sin offensive Kraft forøget i en betydelig Grad. Paa den dygtige Anvendelse af slige Skibe i Forbindelse med Torpedobaade maa Pandersflaader stole for at kunne holde en effectiv Blocade. Den uhyre Bekostning af de meget store Panderskibe og deres begrændsede Antal vil forhindre, at de unødvendig udsættes under ufordeelagtige Omstændigheder ved at føres i Kamp mod sammenlignelsesviis ubetydelige, men derfor ikke mindre farlige Fjender. Vi kunne saa-

^{*)} De egne sig dog som bevægeligt Positionsskyts til det reent locale Forsvar af vanskelige og grunde Farvande, som det under en Krig ofte kan være af Vigtighed at bevare. Red.

ledes sige, at, naar Klogskaben byder at trække en blokerende Flaade bort fra den blokerede Havns Nærhed, da vil det være nødvendigt for de hurtige Kanonbaade at nærme sig Havnen og dristigt vove Existentsen for at sikre Blocadens Overholdelse eller for at give betimelig Underretning om et Udfald.

Det vil fordre en vidtløftig Undersøgelse at afgjøre, hvilken Virkning Indførelsen af active og passive Torpedoeer vil have paa Sømagten og dens Anvendelse; Torpedoskibene og den hurtige Udvikling, som vi kunne vente, at de ville tage i de nærmeste Aar, synes næsten at være Dagens brændende Spørgsmaal. Det er jo endog muligt, at pandsrede store Skibe engang i Fremtiden fuldstændig ville bukke under for Torpedoskibenes Udvikling. For Øieblikket vil det sikkert være klogt at tildele Pandserflaader et rigeligt Antal Torpedoskibe og Torpedobaade bevæbnede med Whiteheads Torpedoeer — Torpedoskibene for selvstændig at holde Søen, Torpedobaadene for at følge med Pandsterskibene eller med Dampere, der som »Hekla« ere indrettede til Torpedo-Depotskibe.

Mange vægtige Udtalelser ere faldne om, at Torpedokrigen vilde være mere til Forsvar end til Angreb. Fra først kan dette mulig have været rigtigt; men efter de seneste Fremskridt synes det rimeligt, naar man seer bort fra det Skrækkebillede, som passive Torpedoeer altid maae være for store og kostbare Skibe, at Torpedoeer ville blive et ligesaa virksomt Vaaben i Angribernes Hænder, som de have havt Ord for at være i Forsvarernes. Minespærringer kunne ligesaagodt benyttes til at indeslutte en Modstander i en Havn, som til at holde Fjenden ude af den.

Vil man vurdere Størrelsen af de Kanoner, hvormed det er fordeelagtigst at armere første Classe Skibe, da er det vigtigt at erindre, hvad Erfaringen utvivlsomt har viist os, at let Skyts og langsomme Skibe snart blive forældede, medens hurtige Skibe og svære Kanoner have

en meget længere Levetid; hurtige Skibe, der kun føre faa, men svære Kanoner, ere altid saadanne Skibes Ligemænd, der have tykkere Pandser, men svagere Artilleri. Hvor svært Pandser vilde være unyttigt, er atter Artilleriet det bedste Forsvar mod Torpedoskibe og Væddere; det er bedre at have et vel armeret end et vel beskyttet Skib. —

I Discussionen, som førtes efter Foredraget, var der kun enkelte Puncter, der ere værd at fremhæve.

At sætte Farten for første Classe Skibe til 12 Miil var ikke tilstrækkeligt, 14 Miil burde være det Mindste, hvorved man nutildags følte sig tilfredsstillet.

Nødvendigheden af at have et tilstrækkeligt Antal Dokker fremsattes af Admiral Gore Jones ved at henvise til, at hans Flagskib «Euryalus» kunde gjøre 17 Miils Fart, naar det var reent i Bunden, medens det vanskeligt holdt 13 Miils Fart, naar det havde været sex Maaneder ude uden at være blevet rensat i Bunden.

Capitain Noel bestred Rigtigheden af, at smaa Kanoner skulde være forældede; et rimeligt Antal Kanoner af rimelig Størrelse ansaae han for langt fordeelagtigere end en enkelt svær Kanon, fornemmelig fordi det bevægelige Underlag gjorde Skydningen saa usikker, men ogsaa fordi et enkelt uheldigt Skud kunde gjøre Kanonen uljensdygtig. Meget mere var han overbeviist om, at Orgelskyts havde en stor og langvarig Fremtid for sig.

Sir Thomas Brassey fremhævede, at, ihvorvel de overordentlig store Skibe ikke alene kunde have større Fart og sværere Pandser end de mindre, men ogsaa afgav bedre Plads for Artilleriet, var det dog næppe forstandigt at overskride visse Grændser, da Skibene derved bleve altfor uhandlelige, ligesom ogsaa andre Ulemper opstode. Noget Lignende gjaldt Artilleriet, og han ansaae det derfor for rigtigt, saaledes som det skete i «Admiral», at lade Bestykningen bestaae af baade sværere og lettere

Kanoner. Farten vilde blive 16 Miil, hvilket for en Deel skyldes kunstig Træk og desuden en bedre Construction. Hvad de hurtige Corvetter angik, da havde de i »Leander« Typen naaet en Fart af 16 og i »Mersey« og »Severn« af mindst 17 Knob. Man maa have store Skibe saavel som smaa, de ere lige uundværlige.

Den private Eiendomsret paa Søen under Krigsforhold.

(Efter Revue des deux Mondes.)

Der er i forrige Aar i Paris udkommet en Bog, som fortjener en nærmere Omtale, da den beskæftiger sig med et internationalt Spørgsmaal, der i lange Tider har interesseret alle civiliserede Folk. Bogens Titel er: »De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi par M. Charles de Boeck«, og den behandler Spørgsmaalet: »Bør fjendtlig Privateiendom være ukrænkelig tilføes, saaledes som det er Tilfældet tillands?« et Spørgsmaal, der ogsaa har været behandlet her i Tidsskriftet sidst i 17de Bind (1864) i en Artikel om de confedererede Kapere og Folkeretten. Hr. Charles de Boeck har ikke alene læst, gjennemtænkt, undersøgt og sammenlignet Alt, hvad der er sagt og skrevet om denne Sag, men efter at have samlet alle Vidnesbyrd bedømmer han deres Værd; han raadfører sig med Philosophien, Statsøkonomien og Historien og kommer saaledes igjennem en udførlig Udvikling af Grunde til Problefnets Løsning.

Hvad der i Praxis finder Sted, er absolut mangelfuldt. Rigtignok har Pariser Congressen i 1856 udtalt den internationale Regel: »Det neutrale Flag dækker den fjendtlige Ladning, med Undtagelse af Krigscontrebande.« Men der tales kun om saadanne Ladninger, som seile under neutralt Flag.

I Principet er fjendtlig Privateiendom paa Havet, hvad enten det er selve Skibet eller den Ladning, det

fører, Gjenstand for Beslaglæggelse og Confiscation. Bluntschli har uimodsigelig kunnet fremsætte, at «Logiken af den historiske Udvikling maa nødvendigviis medføre Anerkjendelsen af Privateiendoms Ukrænkelighed paa Havet, ligesom den allerede nu anerkjendes paa Landjorden», og vi glæde os ved at kunne godtgjøre, at Bevægelsen i den offentlige Mening i det sidste halve Aarhundrede er saaledes, at der ikke er noget Taabeligt i denne Gisning. Da den amerikanske Præsident den 4de December 1854 notificerede i Europa, at de forenede Stater ikke vilde give Afkald paa at anvende Kapere, tilføiede han, at, saafremt de europæiske Stormagter kunde blive enige om at foreslaae som Folkeretsprincip, at Privateiendom paa Havet er ukrænkelig, da var han rede til at komme til en Forstaaelse med dem angaaende dette store Spørgsmaal, og Marey bragte den 28de Juli 1856 det i denne Note indeholdte System frem paany. Noget senere udtalte den brasilianske Udenrigsminister i en diplomatisk Note af 18de Marts 1858 Ønsket om, at de Magter, som havde undertegnet Pariser Tractaten, skulde for at fuldstændiggjøre deres Retfærdigheds- og Civilisations-Arbeide sætte al uskadelig Privateiendom, Handelsskibe ikke undtagne, »under Sørettens Beskyttelse, saa at de vare sikkrede mod Angreb af Krydserne.» Snart begyndte den Anskuelse at gjøre sig gjældende endog i England, at de nordamerikanske Fristater havde seet klart og dømt rigtigt: paa Handelsstandens Petition i Liverpool, Bristol, Manchester, Leeds, Hull, Belfast og Gloucester fulgte i Marts 1862 den Deputerede Horsfalls Forslag; i Februar 1866 de Delegeredes Resolution fra det engelske Handelskammer; i Marts 1866 den Deputerede Gregorys nye Forslag, som fordrede Afskaffelsen af Retten til at tage Priser. Ved samme Tidspunct, d. 21de Juni 1865, havde Italien i sin Handelsmarines Lovbog indført Ukrænkeligheden af den private fjendtlige Eiendom

under fremmed Flag. Under Krigen i 1866 behøvede det kun at udføre denne sin Lovs Forskrift for at svare paa Østerrigs og Preussens Initiativ, som formelt renoncerede paa deres Ret til at opbringe Handelsskibe. Men Conventionen af 1866 er enestaaende, og de Bøeck maa selv erklære, at, uagtet den ikke kan undlade at udøve en gunstig Indflydelse, maa man indrømme, at dette Exempel vilde have større Betydning, hvis de tre Magter, som vare indviklede i denne Krig, havde været tre store maritime Stater. I 1870 afslog Frankrig at forlade den gamle Praxis; et Medlem af det engelske Cabinet forsvarede den ivrigt i 1877 i Underhuset. Hvad end den unge lærde Folkeretsforfatter kan haabe af Nutidens fortærende Virksomhed og Tankens Begeistring, saa er Afskaffelsen af Misbrugen endnu ikke skeet, men staaer tilbage at udføre.

Men, hvis der over den vedtagne Folkeret staaer en ideel Ret, som de civiliserede Nationer nærme sig til, hvilket Motiv er der da ikke til at udføre den! Hvis det var tilstrækkeligt at have Ret for at vinde sin Sag, da har aldrig Noget havt et vissere Udfald.

Krigen er ligesaagodt tilsoes som tillands et Forhold mellem Stater, og hverken mellem enkelte Individider eller mellem en Stat og et Individ. Den tilintetgjør derfor ikke de private Rettigheder, og de krigsførende Magter kunne ikke directe eller hovedsagelig angribe hinanden gennem Privatmænd. Naar der saaledes ikke kan lægges Beslag paa en Privatmands Mark eller Huus, og disse i Landkrigen ikke kunne være Gjenstand for Confiscation, hvorfor er da hans Skib og Varer god Prise i Søkrigen? Rigtignok svarer man, at Raisonnementet er feilt i sin Grundvold; thi de private Eiendomme blive ikke respecterede i Landkrigen, hvor den Krigsførende uden at krænke Folkeretten udskriver Contributioner, som kun ere Løskjøbelse for Plyndring, og foretager Udskrivninger, som kun ere en

systematisk Indskrækning af den private Eiendomsret. Men den Krigsførende, som udskriver Contributioner i et Land, handler i Kraft af den Souverainetetsret, som Besættelsen i Øieblikket har givet ham; Udskrivningerne, som indskrænke sig til Krigsfornødenheder, skjelne sig netop derved fra Kaperiet, som gaaer ud paa at ødelægge Fjenden og ikke paa at bidrage til Kaperens Fornødenheder. Altsaa finder der her en Uregelmæssighed Sted; man er indskrænket til at fremsætte, at det at ødelægge Fjendens Krigsflaade ikke er tilstrækkeligt for at føre en Søkrig til en lykkelig Ende, men at det er uundgaaelig nødvendigt at udtømme hans Indtægter og forstyrre hans Handel ved at tilintetgjøre hans Handelsflaade. Nutidens Krigshistorie gjendriver paa den mest glimrende Maade denne Paastand; saaledes have de franske Krydsere i den fransk-tydske Krig i 1870 kun opbragt 75 Handelsskibe, som af de tydske Rhedere ere vurderede til 17¹/₂ Mill. Francs, Ladningerne indbefattede, men som i Virkeligheden kun vare 6 Millioner værd. Det var ganske sikkert ikke Noget, der kunde bringe Preussen til Fortvivelse, og aldrig har Udfaldet bedre beviist Rigtigheden af den af Lord Palmerston først fremsatte Anskuelse, som han udtrykte i sin Tale til Handelskamret i Liverpool: »Man kan ingensteds finde et Exempel paa, at et Land er blevet undervunget ved de private Tab, som dets Borgere hver for sig have lidt.»

Ingen har endnu kunnet angive en antagelig Grund, som berettiger til Beslaglæggelsen af en Ladning paa Havet, naar Krigscontrebande undtages. Hvad de private Skibe angaaer, da har man forsøgt at retfærdiggjøre deres Beslaglæggelse ved at anføre, at Handelsflaaden baade i sit Mandskab og i sit Materiel er et Middel til Magt paa Søen, som stedse er klart til at omdannes til Krigsredskab; den skulde for Krigsflaaden være, hvis man kan troe nogle Forfattere, hvad Reserven

er for den active Armee. Dette er en stor Overdrivelse. Journal des Débats for 28de November 1881 bragte den Meddelelse, »at den tydske Flaadebestyrelse var ifærd med at tage Forholdsregler for at kunne omdanne de transatlantiske Dampere, der seile under tydsk Flag, til Krydsere«; men hvormange har man omdannet? Den franske Lov af 29de Januar 1881 organiserer et Præmie-System for Dampere, der ere construerede efter Planer, som Marineministeren har bifaldet, saa at de kunne benyttes under Fjendtligheder; men, da det paa-byder en Hastighed for saadanne Dampere af 13¹/₂ Knob, blive Maskinerne saa kostbare, at det kun er saa Rheldere, som have forsøgt at vinde Præmien. Endelig tilstod en af Admiralitets-Lorderne offentlig for tre Aar siden, at der i England kun fandtes 30 eller 40 Handelskibe, som kunde omdannes til Krigsfartøier. Er dette tilstrækkeligt til, at man har Ret til at opbringe alle Sømagters Handelsskibe, for Exempel den engelske Handelsflaades 22,000 Skibe, baade dem, som man aldrig udskriver, og dem, som man ikke kan udskrive? Hvad kan iøvrigt berettige til Beslaglæggelsen? En mulig militair Nødvendighed? Eftersom Alt, Klæder, Levnetsmidler og Varer, i et givet Øieblik indirecte kan have Betydning for Krigen, saa vilde man kunne have Ret til at udhungre og udplyndre hele Befolkningen i en krigsførende Landsdeel. En anden Grundsætning har gjort sig gjældende i Nutidens Krigsret: Beslaglæggelsen, Udskrivningen og den forlods Kjøberet kunne kun berettiges ved den militaire Nødvendighed, naar denne er »virkelig og godtgjort.« Det er tilstrækkeligt at anvende denne Grundsætning.

Man kan iøvrigt med Forfatterne i Statsøkonomi spørge, om der virkelig findes nogen »fjendtlig« Handel. Hvis det er sandt, som Bastiat har skrevet, at »den Enkeltes Fordeel begunstiger Alles Fordeel, og Alles Fordeel begunstiger den Enkeltes«, da ere de fleste af

de Slag, som en krigsførende Magt retter mod en Fjendes Handel, indirecte ligesaa skadelige for ham selv. Dette økonomiske Særsyn, som allerede Mably antydede i 1748 med en mærkværdig Skarpsindighed, er nutildags, efterat de internationale Forbindelser ere voxede og sammenflttrede i en saa høi Grad, af en iøinefaldende Klarhed. Saaledes er det for Exempel fuldt beviist, at Frankrig og England under Krimkrigen lede ligesaa meget som Rusland ved alle de Onder, som overgik den russiske Handel, ikke alene ved Formindskelse af den franske og engelske Udførsel og af den russiske Indførsel, ved den meget byrdefulde Nødvendighed at benytte enten Jernbanetransport eller Befragtning af neutrale Skibe, men ogsaa fordi endeel Franskmand og mange Englændere vare deels Chefer for, deels Creditorer i Huse i Rusland, saa at Fallitterne i Rusland paa dobbelt Maade ramte de to Vestmagters Handel. England har rigtignok ikke draget Nytte af denne Advarsel. Dets Statsmænd slutte sig til den gamle Praxis, og de, der havde ladet sig føre med af Strømmen, bestræbe sig for, som Lord Palmerston har gjort i 1862, at seile op imod den igjen! Saalænge man ikke har overvundet denne Modstand, vil Principet om Privateiendoms Ukrænkelighed paa Havet ikke blive fremmet i de civiliserede Folks internationale Ret.

Det er netop det, som de Boeck fuldtvel har forstaaet. Derfor kan heller Intet være mere indtrængende, dygtigere eller mere overbevisende end hans Henvendelse til den engelske sunde Fornuft og til de velforstaaede engelske Interesser. En af Redacteurerne ved *Revue des deux Mondes*, de Laveleye, havde aabnet Ilden i en Brochure, som udkom i Brüssel i 1875, i hvilken han i meget livlige Udtryk og med stor Fasthed i Beviisførelsen paapegede, at England er ligesom et stort Værksted, der arbejder for hele Verden, og, da alle dets Ind- og Udførsler skee ad Søveien, saa er

intet andet Land saa afhængigt som det af, at Havet er frit. Hvis en Krig udbryder mellem England og en hvilkensombelt anden Stat i den nye eller gamle Verden, og denne Stat sender ti eller tyve Krydsere tilsæes, som ere hurtigere og bedre armerede end «Alabama», saa vil hele den engelske Handel gaae over i Neutrales Hænder, alene paa Grund af Assurancernes Stigen. Da nu neutrale Skibe ikke vilde være tilstrækkelige til at besørge alle de Forsendelser, som den engelske Handelsflaade nutildags besørger, vilde Ind- og Udførslerne, som Englands industrielle Liv fordre, blive haardt medtagne. De Boeck optager og forfølger dette Raisonnement ved at forudsætte England i Krig enten med Frankrig, Rusland eller Tydskland og drager den Slutning, at Kaperiet kan være et meget virksomt Middel til at skade England, medens dette Land ikke vil have stor Gavn af at benytte det samme Middel. Man kan ikke gjøre nogen større Anstrengelse for at løsrive England fra en ulykkebringende Fordom, og, hvis det ikke lader sig overbevise, saa er det, fordi ingen statsretslig Forfatter kan overbevise det, og da ville kun Tiden og Begivenhederne være istand til at bringe det til at indsee Feilen.

Hvor ivrigt end de Boeck forsvarer den private Eiendoms Ukrænkelighed paa Søen, saa skriver han ikke for at skrive, og hans Reformforslag have en virkelig praktisk Charakter. Han studerer selv med den videstgaaende Omhu de retmæssige og nødvendige Indskrænkninger, som Principet tilsteder. Efter hans Mening, som ogsaa efter vor, vil Krigscontrebandede altid være god Prise, og Blocade vil ikke blive ulovlig. Hidtil har Theorien om Blocade kun interesseret de Neutrale, fordi det fjendtlige Skib med den fjendtlige Ladning kan gjøres til god Prise, blot fordi det i aaben Sø møder en af den anden krigsførende Magts Krydsere; fremtidig vil denne Theori interessere saavel Fjender som neutrale Magter, fordi der kan lægges Beslag paa den fjendtlige

Privateiendom, skjøndt den er ukrænkelig i Principet, naar den overtræder Blocadeloven. Det bliver derfor nødvendigt med den største Nøiagtighed at fastsætte Betingelserne for Blocade; i modsat Fald, naar kun den blokerende Magt udlægger dem til sin Fordeel, vil Priseretten kun være et tomt Bogstav, og endog de Neutrales Handelsfrihed, saaledes som Nutidens Folkeret har stadfæstet den, vilde fremtidig paa den alvorligste Maade blive skadet.

Saaledes anerkjendes det, at Blocaden kun er gyldig, naar den er effectiv og erklæret. Men naar er den effectiv og erklæret? Her ophører man at være af samme Mening. Saaledes begaaer det Skib, der forsøger at løbe ind i en blokeret Havn, selv efter den almindelige og diplomatiske Notification, ikke noget Blocadebrug efter de i Frankrig anerkjendte Principer, naar det ikke har faaet nogen speciel Bekjendtgjørelse; i Modsætning hertil dømme Priseretterne i England og de nordamerikanske Fristater, at ethvert Skib, som seiler til en blokeret Havn i den Hensigt at bryde Blocaden, kan opbringes, ligegyldig i hvilken Afstand fra Havnen det end befinder sig, og condemneres tilligemed Ladningen. Det er et beklageligt Retsprincip; kan ikke, selv efter den diplomatiske Notification, Adgangen til den blokerede Havn igjen blive fri? Kan den Neutrale, der seiler henimod den blokerede Havn, ikke lovligt nære dette Haab? Dersom hans Haab skuffes, vil han da i sidste Øieblik forsøge at overskride Blocadelinien? Ingen veed det. Man standser altsaa en Overtrædelse af Folkeretten ikke alene, førend den er begaaet, men førend Nogen overhovedet veed, om den Neutrale vil forsøge at begaae den. Og dog have de amerikanske Domstole gjort et Skridt videre ned ad denne glatte Skraaning; den Dom, som de have fældet i Sagen om "Springbock", bryder saa aabenbart med den internationale Sædvane, at de Boeck undersøger

den for sig som noget frygteligt Nyt, der er indført. Gessner har erklæret den for vederstyggelig, Bluntschli har viist, at den berygtede Blocade paa Papiret mindre alvorligt vilde sætte den neutrale Handel paa Spil; selv i England have Kronadvocaterne Sir R. Phillimore, Sir W. Atherton og Sir Roundell Palmer fordømt den. I dette Tilfælde dreier det sig virkelig om at vide, om man vil gjøre et Skridt, ikke fremad, men afgjørende tilbage, om altsaa hele det Terrain, som var vundet, pludselig skal gaae tabt, og om alle de Folkeretsforfattere, alle de Statsmænd, som have troet at have virket til at fastsætte de Neutrales Rettigheder, have opholdt sig med tom Snak.

»Springbock«, som var engelsk Eiendom, ført af en Englænder, befragtet af en Englænder, var gaaet fra London den 2den December 1862, bestemt til Nassau paa Øen Ny Providence, en af Bahamaøerne, som er engelsk, med en Ladning Stykgods, hvoraf en ringe Deel, anslaaet til en Værdi af 600 £, bestod af Krigscontrebande, nemlig Sabler, Bajonetter, Støvler, Uniformsknapper osv., medens hele den øvrige Ladning, som bestod af Thee, Caffé osv., var vurderet til 66,000 £. Den 3die Februar 1863, da Skibet seilede lige mod Nassau, men endnu var 150 Miil fra denne Havn, blev det opbragt af det nordamerikanske Krigsskib »Sonoma«. De forenede Staters Høiesteret løslod Skibet, fordi det ikke gik længere end til Nassau, en neutral Havn, men condemnerede Ladningen ved en Dom, der var saaledes affattet:

»Vi kunne ikke tvivle om, at Ladningen er taget ombord i den Hensigt at krænke Blocaden, at Befragterne have villet omlade den i Nassau i et Skib, der egner sig bedre end »Springbock« til uden Fare at naae en blokeret Havn, at Reisen fra London til den blokerede Havn, hvad enten man seer hen til Ladningen eller til de interesserede Parters Hensigt, kun har udgjort

en enkelt Reise, og at Ladningen har kunnet beslaglægges fra det Øieblik, den er gaaet tilsøes.» Man seer, at Høiesteretten ikke comdemnerer Ladningen paa Krigscontrebandens Vegne: »enten den indeholdt Krigscontrebande eller ikke», siger Retten, »vilde Ladningen ikke være bleven comdemneret, hvis den virkelig var bestemt til Nassau og ikke til en længer bortliggende Havn; men, hvad enten den indeholder Contrebande eller ikke, bliver den comdemneret, naar den er bestemt til en oprørsk Havn; thi alle de oprørske Havne ere under Blockade.» Til stor Forbauselse for de Retslærde stadfæstede den blandede Commission, som blev nedsat i Kraft af Tractaten i Washington, denne Dom.

Hele dette Raisonnements Beviisførelse hviler paa en juridisk Spidsfindighed; thi der er kun, hvad Ladningen angaaer, fra Afsendingshavnen til Bestemmelsesstedet, det vil sige denne foregivne Havn, som Ingen kjender, een enkelt Reise! Nu har en Reise i den mest udstrakte Betydning af Ordet i Søretssproget aldrig bestaaet af mere end de Toure, et Skib udfører, fra det udrustes, til det oplægges. Men, naar Expeditionen er til Ende, naar Handelsforetagendet er opgjort, da at ville paastaae, at Reisen vedbliver, det er dog Topmaalet af juridisk Dristighed. Sætningen bliver endnu mere anstødelig, hvis man antager, at Reisen ender for Skibets Vedkommende; thi hvorledes kan den da fortsættes for Ladningens Vedkommende. Det er endnu uforklarligere, naar man, eftersom den anden Søreise endnu ikke var paabegyndt, slet ikke har kunnet vide, hverken naar Ladningen atter vilde afgaae, eller til hvilken Havn den skulde forsendes, ja om den overhovedet skulde videresendes. Saaledes at knytte denne problematiske Reise, som er ubestemt med Hensyn til Tidspunct og Maal, til den første Reise for at kunne forvandle det virkelige Bestemmelsessted til en anden og ligegyldig hvilken blokeret Havn som Bestemmelsessted, det er at forvanske Kjends-

gjerningerne og begrunde Retten til at condemnere paa et Ordspil.

Det er i Virkeligheden i vore Øine at miskjende de sande Principer for Folkeretten at erklære, at Skib og Ladning kunne opbringes, blot fordi de styre mod en blokeret Havn. Det var virkelig næsten unyttigt, at Pariser Congressen i 1856 forkastede de ikke effective Blocader, naar England vedblev at paastaae, at Hensigten alene udgjør et Blocadebrud, og fremdeles hævder, at det, at man seiler henimod en blokeret Havn, beviser Hensigten. Men Paradoxet bliver aldeles uholdbart, naar Skibet, som er afseilet fra en neutral Havn, kun er bestemt til en anden neutral. Det burde da i alt Fald være vedtaget i den engelske Retslære, at man maatte kunne føre Beviser for, hvad der var det foregivne Bestemmelsessted. Hensigten vilde være saa meget desto klarere, naar det var forsøgt at holde den skjult ved at skuffe de Krigsførende angaaende Reisens virkelige Maal. Men, naar denne svingagtige Forstillelse nu ikke er beviist, naar man er henviist til Gisninger, som i Sagen med »Springbock«, hvad da? I saa Fald ere vi ved de yderste Grændser for Vilkaarligheden. For det Første bliver Blocaden anseet for brudt, fordi man har havt til Hensigt at bryde den; for det Andet blive de Neutrale anseete for at have til Hensigt at bryde den, ikke fordi de have seilet henimod en eller anden blokeret Havn, men fordi de, medens de seile henimod en neutral Havn, derefter kunne styre mod hvilkensomhelst blokeret Havn. Nei, dette kan ikke, ihvad man end siger, være den internationale Retfærdigheds sidste Ord, og Affattelsen af Folkeretten hviler ligesaalidt i de forenede Stater som i Europa paa saadanne Spidsfindigheder! Sagen med »Springbock« er af den Slags, hvorover den offentlige Mening, selv i Amerika, senere fælder en Dom, der gaaer imod Domstolenes.

Man har iøvrigt altfor megen praktisk Sands i de forenede Stater til ikke at forstaae, at, dersom Høieste-rettens Dom blev ophøiet til almeengyldig Regel, vilde de Neutrales Handel ved enhver ny Krig blive fuldstændig ødelagt. Om end de amerikanske Kystfarere i den bedste Tro af Verden føre deres Bomuld fra New Orleans til New York, udfordres det blot, at denne Bomuld senere føres til en Havn, som er under Blocade, og at en af de Krigsførendes Krydsere er mistænksom, for at gjøre Alt til god Prise. Der hørte da en høi Grad af Mod til for under Krig at vove at sende et neutralt Skib fra en neutral Havn til en anden neutral Havn. Hvis de fjendtlige Kjøbmænd blive hjemme, fordi fjendtlig Privateiendom endnu ikke er ukrænkelig paa Havet, og de neutrale ikke røre sig af Frygt for, at man skal tillægge dem et eller andet Reisesorehavende paa ukjendte Skibe til ukjendte Havne, hvad vil der da blive af de internationale Omsætninger ad Søveien og af de Folkeslag, der ikke ere sig selv nok og ikke paa nogensomhelst Maade kunne undvære dem? Spørgsmaalet er meget alvorligt, og vi ere glade ved at de Boeck har givet os Anledning til igjennem hans fortrinlige Værk endnu engang at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa denne Sag, hvori alle søfarende Nationer ere interesserede.

Blandinger.

Et elektrisk Fartøi. Allerede ifjor blev der ved flere Leiligheder fremviist en elektrisk Baad paa Themsen, hvor den tiltrak sig endeel Opmærksomhed. Den blev dreven af en Skrue, som sattes i Bevægelse ved en Siemens Motor og Sellon-Volckmars Accumulatorer. Iaar har Yarrow & Co. optaget Sagen sammen med «the Electric Power and Storage Company» og udstillet en meget smuk Baad paa den elektriske Udstilling i Wien. Der blev forinden anstillet flere Forsøg med den, og den 31te Juli gjorde den en Prøvetour fra Temple Pier til Greenwich, en Afstand af 6 miles, som blev løbet i 37 Min. med Strømmen; den opnaaede Fart ansloges til 7; men der blev kun løbet fuld Kraft en Deel af Veien. Paa den maalte Miil er der naaet en Gjennemsnitsfart af 8.

Baaden er 40 ft. lang. Paa Prøvetouren var der 21 Personer ombord, og der var dog god Plads, da Baaden er fuldstændig ryddelig fra for til agter, idet der ikke er det Ringeste at see til Maskineriet, om man kan kalde det saadan. Dette bestaaer af 80 Celler af Sellon-Volckmars Accumulatorer, af hvilke 14 ere anbragte under Agtersædet, 7 paa hver Side, og Resten i Bunden af Baaden under Bundbræderne. Skruen dreies ved en A. Siemens Dynamo-Motor. Ingen Forbindelsesstang benyttes, idet Axlen af Armaturen kobbles directe til Enden af Skrueaxlen. Trykpenden er netop lige

agtenfor Dynamo-Motoren, der er anbragt under det agterste Bundbræt. Den ligger fladt ned og tager kun ringe Plads. Der er fire Børster, to til at gaae frem, to til at bakke, og to smaa Liner, der gaae op til en Klampe ved Siden af Rørgængerens, sætte ham i Stand til med et Øiebliks Varsel at gaae an eller bakke blot ved at trække i den ene eller den anden af Linerne; en cylindrisk Strømfordeler sætter ham desuden i Stand til at stoppe eller gaae an. Denne Strømfordeler er indeelt saaledes, at man efter Behag kan bruge Strømmen fra 40, 60 eller 80 Celler. Vægten af hele Apparatet — Batterier og Dynamomotor — er c. 2 Tons eller meget nær den samme som Vægten af Maskine, Kjedel med Vand, Kulbeholdning osv. til en Dampmaskine, der vilde være i Stand til at give Baaden den samme Fart.

Denne Baad er i mange Retninger fortrinlig; den maa saaledes egne sig fortræffeligt ikke alene til Lystfartøi, men ogsaa til Orlogsbrug; der er ingen Hede eller Røg, ingen Damp eller Kulstøv, ingen Olielugt, ingen Sprøiten af Pumper. Den eneste Lyd, der høres, er Vandets Boblen ved Skruen og den svage Hvislen af Strømvexlerens Gnidning mod Børsterne. Baaden kan løbe uafbrudt i 6 Timer eller omtrent 10 til 12 danske Mile.

Paa det Prøveløb, vi ovenfor have nævnet, var den Strøm, der gik gennem Dynamoen, 41,22 Amperes fra 60 Celler, den elektromotoriske Kraft var 112,5 Voltas, og $\frac{41,22 \times 112,5}{746} = 6,21$ Hestes Kraft. Krafttabet ved Gnidning

osv. maa have været meget ringe; thi 6 indicerede Hestes Kraft vilde sikkerlig ikke have kunnet bringe Baaden op til den Fart, som den med Lethed naaede. Man har længe vidst, at Skruen var et overordentlig kraftspildende Fremdrivningsapparat; det kan dog være, at videregaaende Undersøgelser ville vise, at det ikke er Skruen selv, der er saameget at dadle som Forbindelsen mellem Skrue og Maskine. I ethvert Tilfælde vil Systemet

med elektrisk Fremdrivning aabne et nyt Felt for disse Undersøgelser, fordi det muliggjør Brugen af Skruer med en overordentlig fin Stigning og med meget hurtige Omdreininger. Dynamo-Motoren i Yarrows Baad gjør omtr. 680 Omdreininger pr. Minut; Skruen er af Staal, tobladet, 19 inch i Diameter og 13 inch Stigning. Der er ikke den ringeste Rystelse under Gangen og meget lidt Forstyrrelse af Vandet i Baadens Kjølvand.

Denne Baad er i det Hele taget et udmærket Arbejde; hvad Omkostningerne angaaer, vil det vel omtrent koste det Samme at holde Baaden i Gang, som om den havde haft en almindelig Dampmaskine. Dette spiller imidlertid ingen stor Rolle. Hvad der derimod ikke maa forglemmes, er, at en 20 Fod lang elektrisk Baad vil være nok saa rummelig som et 30 Fods Dampfartoi. Det er netop den bedste Deel af Baaden, der nu optages af Maskine og Kjedel; det er jo bekjendt nok, hvor ringe Plads der er i vore Dampbarkasser, og en Baad, der kunde drives frem med den samme Fart og samtidig rumme adskilligt mere, vilde have en betydelig Fordeel. Dertil kommer, at den bevægende Kraft i den elektriske Baad kan anbringes saa langt nede, at den er mere skjernet mod Riffelkugler, ligeoverfor hvilke Dampmaskine og Kjedler ere et meget saarbart Materiel.

En vigtig Sag er Forbrugen af den fremdrivende Kraft. Vore Dampbarkasser kunne i Reglen have Kul ombord til 8 eller høist 10 Timer; den ovennævnte elektriske Baad er forsynet med Celler til 6 Timers Gang. Hvad Fornyelsen angaaer, da maa det vel indrømmes, at en Baad har lettere ved at faae Kul end ved at faae Elektricitet. Men i Reglen har en Barkas jo altid et større Skib at falde tilbage paa, og her kan man let have en Maskine til at lade de enkelte Celler. Man kunde jo ogsaa have et Reservesæt af Celler ombord, der altid kunde være lige rede til at skifte med. I større Byer, hvor der findes Dampmaskiner, vilde det

ogsaa være let at faae installeret Apparater til at faae Cellerne ladede.

Der er en ubestridelig Fordeel ved en elektrisk Maskine, idet den altid, naar blot Cellerne ere paa Plads, er lige klar til at kunne gaae an, hvorimod man jo med en Dampbarkas maa vente maaske et Par Timer, inden man kan faae Dampen sat op. En anden god Egenskab ved en elektrisk Baad er, at den i Krigstid ganske anderledes end en Dampbarkas egner sig til Forpost- eller Recognosceringstjeneste om Natten. Maskinen gjør ingen Støi, og den udsender ikke disse Masser af Gnister og dette Lysskær, som ofte ville være Hovedaarsagen til, at Fartøiet bliver opdaget.

Vi staae i andre Retninger saa høit herhjemme paa Elektricitetens Omraade, at det nok kunde være ønskeligt, om vi ogsaa i denne Retning kunde faae Leilighed til at anstille et Forsøg.

Suez-Canalen. I den sidste Indberetning fra Bestyrelsesraadet findes en Liste over Antallet af de Skibe, der have passeret Canalen siden dens Begyndelse og de derved opnaaede Indtægter, nemlig:

| Aar | Antal Skibe | Drægtighed i Tons | Indtægt ved Gjennemfarten |
|----------|-------------|-------------------|---------------------------|
| 1870 . . | 486 . . | 435,911 . . . | 5,159,327 Francs. |
| 1871 . . | 765 . . | 761,467 . . . | 8,993,733 - |
| 1872 . . | 1082 . . | 1,439,169 . . . | 16,407,591 - |
| 1873 . . | 1173 . . | 2,085,072 . . . | 22,897,319 - |
| 1874 . . | 1264 . . | 2,423,672 . . . | 24,859,383 - |
| 1875 . . | 1494 . . | 2,940,708 . . . | 28,886,202 - |
| 1876 . . | 1457 . . | 3,072,107 . . . | 29,974,999 - |
| 1877 . . | 1663 . . | 3,418,949 . . . | 32,774,344 - |
| 1878 . . | 1593 . . | 3,291,535 . . . | 31,098,229 - |
| 1879 . . | 1477 . . | 3,236,942 . . . | 29,686,061 - |
| 1880 . . | 2026 . . | 4,344,519 . . . | 39,840,488 - |
| 1881 . . | 2727 . . | 5,794,401 . . . | 51,274,353 - |
| 1882 . . | 3198 . . | 7,122,125 . . . | 60,545,882 - |

Det er saaledes kun ganske enkelte Aar, der vise en Tilbagegang mod det foregaaende Aar, nemlig kun 3 for Skibsantallets Vedkommende, 2 for Drægtigheden og ligeledes for Indtægten. Aaret 1882 viser en Forøgelse for Skibsantallet af 17,27 pro Ct., for Drægtigheden af 22,91 pro Ct. og for Indtægten af 18,08 pro Ct.

Gjennemsnittsdrægtigheden pr. Skib er 2,227 Tons.

Med disse Tal for Øie er der ingen Tvivl om, at Panama Canalen ligeledes vil have en stor Fremtid for sig. Vel er der ikke den Skibsfart omkring Cap Horn, som der i sin Tid var omkring det gode Haabs Forbjerg; men det maa da tillige erindres, at man paa denne sidste Vei kun skulde ned paa 35^o Brede, medens man omkring Cap Horn maa ned paa over 56^o Brede, saaledes at en større Procentdeel af Skibene sikkert ville søge gennem Panama Canalen, naar den bliver færdig.

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).

Samlende af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkaart-Archivet.

April—Juli 1883.

Afsluttede den 31te Juli 1883.

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- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | o / | i Fod | Hoide | Farve, Form | |
| Danmark | Skagerrak | Forandring af Hirshals Fyr | FB. | hvidt Bl. hvert 2 Min. | .. | .. | 182 | 5 | N 57 35,1 Ø 9 56,7 | .. | .. | Blussets Varighed er 6 Secunder; Fyret viste hidtil Blus hvert 4de Minut. | |
| do. | Kattegattet (Samsøbelt) | Forandring af Hjelm Fyr | FB. | hvidt Bl. hvert Minut | .. | .. | 160 | 4 $\frac{1}{2}$ | N 56 8 Ø 10 48,5 | .. | .. | Blussets Varighed c. 3 Secunder; Fyret viste hidtil Blus hvert 4de Minut. | |
| do. | do. | Forandring af Vestborg Fyr | FB. | hvidt Bl. hvert Minut | .. | .. | 115 | 4 | N 55 46,2 Ø 10 33,3 | .. | .. | Blussets Varighed er 5 Secunder; Fyret viste hidtil Blus hvert 3de Minut. | |
| do. | Ebeltoft Vig | Nye Ledefyr | 2 F. | hvide | Sp. | 4de | .. | 2 | N 56 14 Ø 10 37 | .. | .. | ventes tændte i Septbr. 1883 i Bun- den af Vigen nær Normandshuset; holdte overet skulle de lede fri Ø om Skadegrunden og V om Sandhagen til Ebeltoft. | |
| do. | do. | Nyt Havnefyr ved Ebeltoft | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 56 11,6 Ø 10 40,3 | .. | .. | tændes i Septbr. 1883 paa Havne- armen. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|---------------|---|--------------|-------------|-------|-----------------|---|----------------|----------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o , i Fod | Farve, Form | | | |
| Danmark | Lillebelt | Nyt Fyr paa Æbele | B. | 2 hvide Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds. | 3dle | 65 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 55 38,7 Ø 10 10 | 42 | Granit | ventes tændt i Septbr. 1883; det skal lyse fra S 29° V over N og Ø til S 61° Ø. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Strib | F. | hvidt | Sp. | 3dle | 50 | 3 | N 55 32,6 Ø 9 45,8 | 19 | Jern | ventes tændt i Septbr. 1883, c. 450 Alen Ø for Strib Færgegaard; det skal kun lyse fra N 58° Ø til N 76° Ø. | |
| do. | Sundet | Nyt Havnefyv ved Sletten | F. | rødt hvidt | | | | | | | | | |
| do. | do. | Forandring af Trekroners Hovedfyv | FB. | hvidt Bl. hvert Minut | | | 63 | 3 | N 55 42,2 Ø 12 37,2 | | | Blussets Varighed er 5 Secunder; Fyret viste hidtil Blus hvert 3dle Minut. | |
| Sverrig | Skagerrak | Nyt Fyr paa Kløfskær | B. | ..... | Lds. | 4de | | | N 58 28 Ø 11 12 | | | i Sotefjord, ventes tændt i 1883. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Islandsberg | B. | ..... | Lds. | 4de | | | N 58 12 Ø 11 25 | | | paa Sydenden af Skafte, ventes tændt i 1883. | |
| do. | Kattegat | Nyt Fyr paa Vinga Skær | F. | rødt og hvidt | | | | | ved Hallands Vædere | | | ventes tændt i 1883. | |
| do. | Østersøen | Nyt Fyr paa Smyge Huk | B. | rødt og hvidt | Lds. | 3dle | | | Skaanes sydligste Punkt | | | ventes tændt i 1883. | |
| do. | do. | Nye Havnefyv ved Carls- krona | 1 F. | grønt | | | | | p. Østend. af Damp- skibs- broen | | | holdte overet lede disse Fyr gennem det dybeste af Renden fra Koffardireden til den store Dampskibsbro; de ere slukkede i Juni og Juli hvert Aar. | |
| | | | 1 F. | rødt | | | | | paa Yder- enden af den nordre Skibsbro | | | | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------------------|--|---------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|---|----------|----------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | | Høide | Farve, Form | |
| Sverrig | Østersøen | Nyt Havnefyv ved Cimbris- hamn | ..... | ..... | .. | .. | .. | .. | 0 , N 55 33,5 Ø 14 22 | i Fod | ..... | ventes tændt i 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Carlshamn | F. | grønt | .. | .. | 19 | .. | paa Vest- enden af Sødiget | .. | ..... | lyser mellem S 11° Ø og S 30° Ø i den smalle Rende mellem Havne- molen og Kastellet. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Søgerstad | B. | rødt | Lds. | 3die | .. | .. | paa Ølands Sydøstkyst | .. | ..... | ventes tændt i 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Spårø | FB. | 2 hvide Bl. hv. Minut | Lds. | 4de | .. | .. | ved Vestervik | .. | ..... | ventes tændt i 1883. |
| do. | do. (Gottland) | Nyt Fyr ved Slitehamn | F. | ..... | .. | .. | .. | .. | p. Enholms Skanse | .. | ..... | ventes tændt i 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Gottska Sandø | Bl. | rødt | Lds. | 4de | .. | .. | paa Syd- østenden af Gottska Sandø | .. | ..... | ventes tændt i 1883. |
| do. | do. | Forandring af Gottska Sandø Fyr | 2 F. | hvide | .. | .. | .. | .. | N 58 23 Ø 19 13 | .. | ..... | de 2 Fyr, der nu brænde paa NV- Enden af Øen, skulle forstærkes, og det ene bliver forandret til at være Blinkfyv med korte Blink. |
| Rusland | Riga Bugt | Nyt Fyr paa Dom eller Blaubergen | ..... | ..... | .. | .. | .. | .. | paa S. Michaels Taarn | .. | ..... | ventes tændt i Efteraaret 1883. |
| Sverrig | Bottniske Bugt (Øregrundsgrepen) | Flydefyret ved Grepén | F. | hvidt | Lds. | 5te | 19 | 2 | N 60 28 Ø 18 17 | .. | rødt | istedetfor Fyrskibet er udlagt en Ponton i Form af et Skib, 44' langt, 20' bredt, hvorfra der vises sta- digt brændende Gaslys; fra 24 Mai til 24 Juli er Lyset slukket, men Pontonen bliver paa Plads som Dagmærke og Klokkebøle. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------------|------------------------------|---|---------------|-----------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|---|----------|------------------|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | | Hoide | Farve, Form | |
| Neder- landene | Nordsøen (Maasfloden) | Flytning af Bokkegat ydre Fyrskib | F. | hvidt | Sp. | .. | 16 | 2½ | N 51 51,8 Ø 3 57,4 | o Fod | .. . . . | flyttet 400 Alen mod S paa Grund af Løbets Forandring; det ligger nu paa 17 Fod Vand ved Lavvande. |
| Belgien | Nordsøen | Nyt Fyr ved Nleuport | F. | rødt | Lds. | 3die | 96 | 3¼ | N 51 9,4 Ø 2 43,5 | .. | Skant. | paa Dynerne Ø for Byen; det gamle røde Fyr ved Havnens Vestsida er nedlagt. |
| England, Østkyst | do. (Themsen) | Forandring af North Fleet Fyr | F. | .. . . . | .. | .. | 46 | 3 | India Arms Værft | .. | .. . . . | fra 16 Juli 1883 forandres Fyret til pludselig at formærkes 3 Sec- cunder hvert halve Minut. |
| do. | do. (Themsmun- dingen) | Nyt Flydefyr ved Longsand Head | B. | 2 hvide Bl. hvert ½ Min. | .. | .. | .. | .. | 2 Kvm. Ø t. N for Longsand Head Tønde | .. | .. . . . | ventes udlagt i Efteraaret 1883; naar dette er tændt, vil Kentish Knock Fyrskib blive flyttet 1½ Kvm. i S t. V ½ V og Sunk Fyrskib 1½ Kvm. i N. |
| do. | Nordsøen | Forandring af Maplin Sand Fyr | F. | rødt | Lds. | 2den | 35 | 2½ | N 51 35 Ø 1 3 | .. | Skrue- piller | dette Fyr bliver nu pludselig formærket i 3 Sec. hvert halve Minut. |
| do. | do. | Forandring af Shipwash Flydefyr | B. | 3 Bl. hvert ½ Min. | .. | .. | .. | .. | .. . . . . | .. | .. . . . | Bløkkene følge saaledes: 1 Bl. i 1½ Sec., Formærkelse 4 Sec., 1 Bl. i 5 Sec., Form. 4 Sec., 1 Bl. i 1½ Sec., Form. i 14 Sec. o. s. v. |
| do. | do. | Flytning af Lowestoft lave Fyr | B. | .. . . . | .. | .. | 38 | 2½ | N 52 29 Ø 1 46 | .. | .. . . . | Taarnet flyttes 120 Alen i V t. N paa Grund af Klitens Udgravning af Havet. |
| do. | do. (The Wash) | Forandring af Hunstanton Fyr | FB. | 2 Bl. hvert ½ Min. | Lds. | 2den | 106 | 4 | N 52 56,9 Ø 0 29,8 | .. | .. . . . | Fyret vil fremtidig lyse i 24 Sec., formærkes 2 Sec., atter lyse 2 Sec. og derefter formærkes 2 Sec., hvert halve Minut. |
| do. | do. (Humberfloden) | Forandring af Spurn høie Fyr | FB. | .. . . . | .. | .. | .. | .. | N 53 34,7 Ø 0 7,2 | .. | .. . . . | Fyret formærkes pludselig i 3 Sec- cunder hvert ½ Minut; det lave Fyr forbliver fast som hidtil. |

| Land | Beliggenhed | Navn, Sted og Slags | Karakter | Farve | Apparat | Styrke | Hoide | Lysvidde | OG | | Farve, Form | Anmærninger. |
|-------------------|----------------|--------------------------------------|----------|--|---------|--------|-------|----------|-----------------------------|-------|-------------|--|
| | | | | | | | | | Længde | Hoide | | |
| England, Østkyst | Nordsøen | Forandring af Outer Dowsing Flydefyr | B. | rødt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | Blinkene vises nu hvert 30te Secund, tidligere hvert 20de Secund. |
| England, Vestkyst | Bristol Kanal | Breaksea Fyrskib | B. | hvidt Bl. hv. 15 Sec. | .. | .. | 34 | 2½ | N 51 49,3 Ø 3 17,8 | .. | .. | det faste røde, mindre Fyr, som hidtil vises fra Skibet, er slukket. |
| do. | Irske Hav | Nyt Flydefyr for Selker Rock | B. | 1 hvidt og 1 rødt Bl. hvert ½ Min. hvidt | .. | .. | 37 | 2½ | N 54 16,2 V 3 29,6 | .. | .. | Blinkene følge umiddelbart efter hinanden; Fyrskibet ligger paa 10 Favne Vand ved L. V. S. T.; det fører en Rude paa Toppen. |
| Skotland | Firth of Forth | Forandring af Cockenzie Havnefyr | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | paa Østmolen i Havnen | .. | .. | hidtil grønt. |
| Irland, Nordkyst | Lough Swilly | Forandring af Eanad Pynt Fyr | FB. | .. | .. | .. | .. | .. | N 55 16,6 V 7 37,9 | .. | .. | fra et nyt Fyrtaarn, som er under Bygning, skal der vises et Fyr med pludselige Formærkelser samt et fast Bifyr med hvidt Lys over Limeburners Rock og rødt Lys over Swilly Rocks. |
| Irland, Sydkyst | Irske Hav | Forandring af Tuskar Rock Fyr | B. | .. | .. | .. | .. | .. | N 52 12,1 V 6 12,4 | .. | .. | forandres til at vise afvekslende rødt og hvidt Blink hvert Minut. |
| Frankrig. | Kanalen | Fyret ved Calais | FB. | 4 korte hvide Blink | Lds. | 1ste | 184 | .. | N 50 57 Ø 1 51 | .. | .. | forandres i Septbr. 1883 til at vise elektrisk Lys med en Lysvidde af 19 Kvartmile. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Boulogne | F. | rødt | Lds. | 5te | 27 | 1½ | N 50 43,9 Ø 1 35,2 | 18 | Jernstativ | tændt d. 10 Mai 1883 paa SV-Molen; leder, holdt til det røde Fyr paa NØ-Molen, ind i det vestlige Havneindløb. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|--------------------------------|--|---------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------|-------------------|---------------------------------|------------------|---|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoido | Lys- vidde | o / | Fod | Hoide | Farve, Form | |
| Frankrig | Kanalen | Nyt Havnefyv ved Havre | B. | rødt Bl. hver 5 Sec. | .. | .. | 27 | 3 | N 49 29 Ø 0 6,4 | 18 | .... | tændt 15 Mai paa Yderenden af den nye søndre Mole; det midler- tidige Fyr der er slukket. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa C. Levi Mole | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | paatænkt. | |
| do. | do. | Nyt Havnefyv ved Port Mieux | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .... | paatænkt. | |
| do. | do. | Nyt Havnefyv ved Dahouet | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | i Bugten ved Saint Brieux | .. | .... | paatænkt. | |
| do. | Atlantehavet | Nyt Fyr ved Camaret | F. | grønt | .. | .. | .. | .. | N 48 16,8 V 4 35,5 | .. | .... | paatænkt opført paa Yderenden af Havnemolen. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Combrit | .. | .. | .. | .. | .. | .. | N 47 51,5 V 4 6,9 | .. | .... | paatænkt opført i Benodet Bugten; Fyret paa Pynten du Coz ved Odet skal vise rødt Lys over en Bue af 12°; hidtil over 30°. | |
| Spanien | do. (San Sebastian Havn) | Forandring af Montigueldo Fyr | B. | rødt Bl. hv. 2 Min. | Lds. 3de | 415 | 3½ | N 43 20 V 2 0 | 45 | hvidt | viste hidtil hvidt Blink hvert 2det Minut. | | |
| do. | do. (Lequeito Havn) | Forandring af Catalina Pynt Fyr | F. | rødt | Lds. 5te | 143 | 2½ | N 43 23 V 2 32 | 42 | .... | viste hidtil hvidt Lys. | | |
| do. | do. (Floden Llanos) | Forandring af St. Antonio Pynt Fyr | F. | grønt | Lds. 6te | 61 | 2½ | N 43 27 V 4 46 | 26 | Skant., hvidt | viste hidtil hvidt Lys | | |
| do. | do. (Aviles Havn) | Forandring af Castillo Pynt | F. | rødt | Lds. 6te | 112 | 2½ | N 43 38 V 5 56 | 47 | .... | viste hidtil hvidt Lys. | | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | Og | | Farve, Form | Anmærkninger. |
|---------------|---------------------------|---|---------------|---|--------------|-------------|----------|----------------------------------|------------------------------------|-------|------------------|---|
| | | | | | | | | | Længde | Hoide | | |
| Spanien | Atlantehavet | Forandring af C. Penas Fyr | B. | afvexl rødt og hvidt hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds. | 1ste | 330 | 5 | N 43 41 V 5 50 | 32 | .... | hidtil hvidt Blink hvert $\frac{1}{2}$ Minut. |
| do. | do. (Ribadea Havn) | Forandring af Øen Panchas Fyr | F. | rødt | Lds. | 5te | 77 | 2 | N 43 34 V 7 4 | 30 | .... | viste hidtil hvidt Lys. |
| do. | do. (Barquero Havn) | Forandring af Øen Cone- jeras Fyr | F. | grønt | Lds. | 6te | 265 | 2 | N 43 46 V 7 39 | 23 | .... | viste hidtil hvidt Lys. |
| Italien | Middelhavet | Nyt Fyr i Genua Havn | B. | hvidt Bl. hver 15 Sec. | .. | .. | .. | .. | paa Batteriet della Suola | .. | .... | under Bygning paa Nordøstsiden af Indløbet; det hvide Fyr med Blink paa den gamle Mole skal vise fast grønt Lys. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa C. Vado | B. | hvidt Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds. | 4de | 137 | 4 $\frac{1}{2}$ | N 44 15,4 Ø 8 27,2 | 25 | Skant., hvidt | tændt d. 23 April 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Vestenden af Diget ved Spezia | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | ..... | .. | .... | Flydefyret, som hidtil laa der, er inddraget. |
| do. | do. | 2 nye Fyr paa Østenden af Diget ved Spezia | 1 F. 1 F. | rødt grønt | Lds. | .. | 38 43 | 1 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ | N 44 4,1 Ø 9 51,2 | .. | gul Mast | Fyrene ere anbragte paa en Pæl over hinanden. Flydefyret, som laa for Enden af Diget, er ind- draget. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Fenajo Pynt paa Giglio | B. | hvidt Bl. hvert Minut | Lds. | 4de | .. | .. | N 42 22 Ø 10 54 | .. | .... | tændt 20 April 1883 paa Nord- enden af Øen Giglio; Fyret paa Vaccherece Høien er nedlagt. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|--|---------------|-----------------------|--------------|-------------|----------------|----------------|------------------------|----------|------------------------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Heide | Lys- vidde | | Heide | Farve, Form | |
| Italien | Middelhavet | Nyt Fyr paa Capel Rosso | FB. | hvidt Bl. | Lds. | 2den | Orden i Fod | 1 Min | N 42 19 Ø 10 55,2 | .. | .. | tændt 20 Juni 1883 paa Sydenden af Øen Giglio. |
| do. | do. | Pynt paa Giglio | B. | hvidt Bl. | Lds. | 5te | .. | .. | N 42 14 Ø 11 6 | .. | .. | tændt 20 April 1883 paa Sydenden af Øen Gianutri; det faste Fyr dersteds er nedlagt. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Capel Rosso Pynt paa Gia- nutri | F. | hvidt Bl. | Lds. | .. | 30 | .. | N 40 47,5 Ø 14 11,3 | 25 | sort-og hvidt- stribet | tændt 7 April 1883. |
| Sardinien | do | Nyt midlertid. Fyr p. Øen Rossa | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | N 40 17 Ø 8 29 | .. | .. | tændt 16 April paa Bosa Pynt ved Floden Temo. |
| Tunis | do. | Nyt Havnesyr ved Sfax | F. | rødt | .. | .. | 42 | .. | .. | .. | .. | paatænt. |
| Grækenland | Øen Hydra | Nyt Fyr paa C. Zourva | FB. | hvidt Bl. hv. | Lds. | .. | 115 | 4½ | N 37 21,8 Ø 23 35,1 | 34 | .. | tændt 2 Juni 1883 paa Øens Øst- ende. |
| Azorerne | Øen Fayal | Nyt Havnesyr ved Horta | F. | rødt | .. | .. | 27 | ½ | .. | .. | .. | .. |
| C. Verds Øerne | Øen St. Antonio | Nyt Havnesyr paa Punta do Sol | F. | rødt | .. | .. | 22 | ¾ | N 17 12,6 V 25 6 | 17 | Steen- pille | tændt 25 Mai 1883. |
| N-Amerika | Nyfundland | Nyt Fyr paa Plate Pynt | B. | hvide korte Bl. | .. | .. | .. | 5 | N 46 49,1 V 56 24,1 | .. | sort m. hvidt Belte | paa Øen Langlade; viser rød Lys- stribe mod Seal Rock. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa C. Blanc | B. | hvidt Bl. hv. | .. | .. | .. | 4 | N 47 6,2 V 56 23,9 | .. | do. | paa Øen Grand Miquelon; viser rød Lysstribe mod Seal Rock |
| do. | Fundy Bugt | Nyt Fyr paa Quaco Pynt | B. | hvidt Bl. hv. | Sp. | .. | 106 | 4 | N 45 19,5 V 65 32 | 48 | 4kant, hvidt | tændt 20 April 1883, istedetfor det i 1841 nedbrændte Fyr; det midler- tidige Fyr dersteds er nedlagt. |

| Stat, Land | Farvand, Bellggenhed | Fyrets | | | | | | | Bredde og Længde | | Tårnets | | Anmærkninger. |
|--------------------------|--|---|---------------|----------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|----------------|------------------------|--|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | Hoide | Farve, Form | | | |
| N-Amerika do. | Øen C. Breton (St Peter Bugt) Syd Carolina | Nyt Fyr paa Jerome Pynt | F. | rudt | Sp. | .. | 54 | 2½ | N 45 39,1 V 60 52 | 38 | 4kant, hvidt | tændte 20 April 1883; de staae ¾ Kv. NV ½ N—SØ ½ S fra hinanden. | |
| | | Nye Ledefyr ved Bloody Pynt | 1 F. | rødt | Sp. | .. | 19 | .. | N 32. 5,3 V 80 51,8 | .. | Vindue i et Huus | | |
| | | | 1 F. | rødt | Sp. | .. | 80 | .. | N 32 5,8 V 80 52,3 | 48 | Jern- stativ | | |
| Vestindien do. do. | Guadeloupe (Pointe à Pitre) do. do. | Forandring af Fyret paa Øen Goziér | F. | hvidt | Sp. | 3dle | .. | 3 | .. | .. | rundt, hvidt | lyser fra N 80° Ø til N 64° V eller fra Vagthauspynten til lidt S for Øen Mouroux. | |
| | | Forandring af Fyret paa Øen Monroux | F. | hvidt | .. | .. | 32 | 1¼ | .. | .. | .. | | |
| | | Forandr. af Fyret paa Fouillole Pynt | F. | rødt | .. | .. | 75 | 1½ | .. | .. | Jern- stativ | | |
| S-Amerika do. | Brasilien do. | Nyt Fyr paa C. St Agostinho | F. | hvidt | Lds. | 1ste | 335 | 6 | S 8 20,5 V 34 56,5 | 154 | hvidt | tændt d. 25 Marts 1883. | |
| | | Nyt elektrisk Fyr paa Øen Raza | B. | 2 hvide og 1 rødt Bl | Lds. | 2den | 300 | 6 | S 23 5,8 V 43 8,3 | .. | .. | ventes tændt i Sept. 1883 istedet- for det nuværende Blinkfyrt med afvejlende rødt og hvidt Blink. | |
| Egypten | Røde Hav | Nyt Fyr paa Klip- pen Brødrene (The Brothers) | F. | hvidt | Lds | 4de | 70 | 3 | N 26 18,9 Ø 34 50,8 | .. | rundt, hvidt | tændt 4 Juni 1883 paa den nord- ligste af Holmene. | |
| Japan | Kjusiu Nord- vestkyst (Yobuko Havn) | Nyt Fyr paa Taka Sima | F. | .. | Lds. | 6te | 152 | 2 | N 33 34 Ø 129 54 | 14 | .. | det lyser hvidt fra NNØ ¼ Ø over Ø, S og V til NV t. V ¾ V, grønt fra NV t. V ¾ V til NV t. N over Mese Klippen, hvidt fra NV t. N til N og rødt fra N til NNØ ¼ Ø over Hirase og Orise Klipperne. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|--------------------|-------------------------|--|---------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|-------------------------|----------------|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | | Høide | Farve, Form | |
| Japan | Nipon Nord- vestkyst | Nyt Fyr paa C. Noto (Rekka Saki) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | under Bygning. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Ohama | F. | hvidt | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | paa Nordsiden af Kitagava. |
| Anstrallen | Queensland | Nyt Fyr paa Cap Capri- corn | F. | hvidt | ..... | ..... | 96 | 3½ | ..... | ..... | ..... | N 70° V for det ældre Fyr paa Affaldet af Forbjerget og leder, holdt til dette, fri af Cottler Banken. |
| do. | Ny Sydwaies | Nyt Fyr ved Port Jack- son | B. | hvidt Bl. hv. Minut | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | skal vise elektrisk Lys; ventes tændt i Juni 1883. |
| do. | Sydaustralien | Nyt Fyrskib i Germeln Bugt | F. | hvidt | ..... | ..... | ..... | 2 | S 33 3,5 Ø 137 51,7 | ..... | rødt Skib | udlagt 1 Marts 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr i Wa- ratau Bugt | F. | rødt | ..... | ..... | ..... | 116 | ¾ | S 38 52 Ø 146 0 | ..... | tændt 1 April 1883, 2 Kabellæng- der VSV fra Bird Rock. |
| Ny Zeeland | Cooks Strædet | Nyt Fyr ved Wanganui | F. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | paa Baaken Nr. 4 paa nordre Bred. |
| do. | Hauraki Bugt | Nyt Fyr paa Øen Burgess | B. | hvidt Bl. hver 10 Sec. | Lds. 1ste | ..... | ..... | ..... | ..... | S 35 55,3 Ø 175 8,8 | ..... | ventes tændt i Juni 1883. |
| Ny Cale- donien | Noumea Havn | Nyt Fyr paa Øen De Brun (Rabbit) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | S 22 17,4 Ø 166 26,3 | ..... | paatænkt. |
| S-Amerika | Chili | Nyt Fyr paa Lota Pynt | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | S 37 5 V 73 11 | ..... | under Opførelse. Fyrtaarnet (af Jern) er et godt Landmærke. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|---------------------------------|---|--|--------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Norge | Nære Sund | nylig funden Grund | ½ Kv. St. V ½ V fra Gjøselin- gernes Fyr | 6 Fod | ..... | N. 64° 43' Ø. 10° 51',5 | I det nordlige Indløb til Nære Sund. |
| do. | Romsdal Øerne | nyt Taage- signal | fra Lepsørev Fyrtaarn | ..... | ..... | N. 62° 35',3 Ø. 6° 16' | ved Klokke, som i uklart Veir lyder hvert 5te Minut. |
| do. | Stav Fjord | nylig funden Grund | ved Hindøen | 15 Fod | ..... | N. 61° 22',6 Ø. 4° 53',1 | Dampskibet "Frithiof" af Bergen er stødt paa denne Grund. |
| Danmark | Kattegattet | nyt Taage- signal | fra Læsø Rende Fyr- skib | ..... | ..... | ..... | ved Taagehorn, som i uklart Veir giver 2 korte Stød hvert Minut (hidtil Gongong). |
| do. | do. (Anholts Nord- vestside) | ny Vager med rød Kurveflet- ning og Stage med 1 Kost | for Nordsiden af Rønne- løbet | ..... | 14 Fod | N. 56° 44',3 Ø. 11° 30',4 | udlagt i Juli 1883. |
| do. | do. | ny Vager med hvid Kurve- fletning og Stage med 2 Koste | for Sydsiden af Rønneløbet | ..... | 14 - | N. 56° 44' Ø. 11° 30' | do. |
| do. | do. (Anholts Syd- vestside) | ny Vager med hvid Kurve- fletn. og Stage m. hvid Ballon | for Vestsiden af Stensørev | ..... | 13 - | N. 56° 40',2 Ø. 11° 28' | do. |
| do. | Kattegattet | 3 nye Vagere med Koste | i Grenaa Havn | ..... | ..... | paa Vestsiden af Løbet | } Afstanden mellem hvert Par Va- gere, tværs over Løbet, er 90 Fod. |
| do. | do. | 3 nye Stager uden Kost | do. | ..... | ..... | paa Østsiden af Løbet | |
| do. | Hobro Fjord | 1 ny Halm- kost | ..... | ..... | ..... | mellem Thøgerslund Hage og Møllegrun- den | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|--|--------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Danmark | Hobro Fjord | 3 nye Halm- koste | ..... | ..... | ..... | fra Kogrunen til op mod Hadsund | |
| do. | do. | 2 do. | ..... | ..... | ..... | S for Havnebro | |
| do. | do. | 1 ny Riiskost | paa Nordenden af Mellem- grunds Flak | ..... | ..... | ved Snevingen | |
| do. | Samsøbelt | Forandring af Tønden | for Røsnæs Puller | ..... | ..... | N. 55° 45' Ø. 10° 50',6 | } disse Tønder ere nu hvide; de vare hidtil sort- og hvidstribede. |
| do. | Storebelt | do. | for Halskov Rev | ..... | ..... | N. 55° 20',4 Ø. 11° 3',5 | |
| do. | do. | ny Vager med rød- og hvid- stribet Stage og rød Ballon | for det nordlige Indløb til Guldborg Sund | ..... | 37 Fod | N. 54° 59',9 Ø. 11° 38',2 | Vageren ligger i Mærket: Vigse Baake til Taars Kirke. |
| do. | Grønsund | Flytning af Vageren | for Gamle Tolks Nord- vestende | ..... | 16 " | 3700 Alen retv. S 39° Ø fra Grønsunds Lods- taarn | Vageren er flyttet omtr. 1½ Kabel- længde i NV. |
| Sverrig | Kattegattet | Fyrtaarnet | ved Marstrand | ..... | ..... | ..... | males hvidt paa NØ- og SØ-Siderne. |
| do. | do. | nyt Taage- signal | ved Måseskær Fyr | ..... | ..... | ..... | ved Taagehorn; ventes oprettet i 1883. |
| do. | Østersøen | ny sort Vager med Ballon | ved Kopper- stenarna | ..... | ..... | N for Gotland | paa NØ-Enden af Revet. |
| do. | do. | ny rød Vager med Ballon | do. | ..... | ..... | do. | paa SV-Enden af Revet. |
| Rusland | Bottniske Bugt | ny Baake | paa Norra Grimsear | ..... | ..... | N. 59° 41',5 Ø. 21° 30' | |
| do. | Østersøen | 2 nye Kost- vagere | ved Vestsiden af Petkelma Grunden | ..... | ..... | 8½ Kvm. SV t. V fra Filsand Fyrtaarn | |
| do. | do. | ny Vager | i Indløbet til Riga Bugt | ..... | 5 Favne | 2 Kvm. VSV for Do- mesnæs Fyrtaarn | |
| do. | do. | do. | do. | ..... | 5 " | 3 Kvm. VSV for do. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Rusland | Riga Bugt | nuværende Beliggenhed af Klokketønden | for Dünamünde | ..... | 4½ Favne | 5 Kabell. i NNW ¼ V fra det grønne Fyr | |
| do. | Finske Bugt | ny Spids-tønde | ved Peterhof | ..... | ..... | 12 Kabell. NNØ for den keiserlige Mole | N for Slottet i Peterhof. |
| do. | do. | ny rød Spids-tønde | i det sydl. Løb til Kronstadt | ..... | ..... | 6 Kbl. VSV fra Fort Konstantin | Tønderne, som benyttedes til at svale Skibe i, og som laas V og Ø for Kronstadt, ere borttagne tilligemed Klokketønden, der laas ved Sydenden af Militair Havnen. |
| do. | do. | ny hvid Spids-tønde | ..... | ..... | ..... | 11 Kbl. NV ¼ N fra Taarnfortet V for Fort Paul | |
| do. | do. | 2 nye Vagere | for Grunden Meteor | ..... | ..... | 10 Kvm. SØ for Sommers Fyr | er nedbrudt. |
| do. | do. | Taarnet | paa Karlø | ..... | ..... | N for Revel | |
| do. | Bottniske Bugt | ny rød Våger med opadbunden Kost | paa lille Hakuni Grund | ..... | 20 Fod | 70 Favne S 46½° Ø (retv.) fra Holmen lille Hakuni | I Indløbet til Raumo. |
| do. | do. | ny hvid Prik | paa Lahikari Grund | 14 Fod | 23 - | 225 Favne N 35½° V (retv.) fra Holmen Ruokoluoto | do. |
| do. | do. | nylig funden Grund | Nyros Grund | 13 - | ..... | 1½ Kvm. N 63½° V (retv.) fra Holmen Walepuk | Grunden er 240 Alen lang i N og S og 200 Alen bred. |
| do. | do. | do. | lill-Klyndan norra Grund | 21 - | ..... | N 18½° V fra Løds-buset paa lill Klyndan og S 74° V for Leports (alt retv.) ved Uleaborg | Grunden er 65 Alen i Ø og V og 95 Alen i S og N. |
| do. | do. | Den røde Jern-tønde med Ballon | ved Marjanieni Fyrtaarn | ..... | ..... | ..... | er borttagen, men erstattet ved en Våger med Ballon. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|------------------------------|---|----------------------------|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Rusland | Bottniske Bugt | ny rød 4kantet Baake med spidst Tag | paa Klippen Utøelengnan | ..... | ..... | N. 59° 41' Ø. 21° 30' | mellem Grimsøerne; Baaken er 31 Fod høj over Klippen, 44 Fod over Havet. |
| Tydskland | Østersøen | Dybden | i Trave- floden | 16½ Fod | ..... | mellem Travemünde og Lübeck | efter Handelskamrets Bekjendtgjø- relse i Juni 1883. |
| do. | Nordsøen | nysort Klokke- tønde | for Amrum Banke | ..... | ..... | N. 54° 39' Ø. 7° 57' | Omtrent 2 Kvm. Ø for disse Tønder findes det grundeste Sted paa Banken med 23 Fod Vand ved Lavvande. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | N. 54° 37' Ø. 7° 57' | |
| do. | do. (Wesermun- dingen) | Flytning af hvid Tønde 3 | i Neuen Weser | ..... | 6¼ Favne | ØNØ ¾ Ø for Wanger- oog Kirke og ØNØ for Wangeroog Fyr | Tønden er flyttet 1 Kabell. i Øst, og den sorte Tønde D.2 er nu lagt, hvor D.1 laa. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde 4 | do. | ..... | 5¾ - | Ø ½ N for Wangeroog Kirke og NNV for Hoheweg Fyr | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde D.1 | i Alten Weser | ..... | 6¼ - | Ø t. N for Wangeroog Kirke og N ¾ V for Hoheweg Fyr | |
| do. | do. | ny hvid Tønde Nr. 1 | i Fedder- warder Løbet | ..... | 16 Fod | SØ t. Ø ½ Ø for Hohe- weg Fyr og N t. Ø ½ Ø for Langwarden Kirke | |
| do. | do. | ny hvid Tønde Nr. 2 | do. | ..... | 24 - | SØ ¼ Ø for Hoheweg Fyr og N t. Ø ¾ Ø f. Langwarden Kirke | |
| do. | do. | Plads af hvid Tønde Nr. 5 | do. | ..... | 17 - | SSØ ¾ Ø for Hoheweg Fyr og NØ t. Ø ¼ Ø for Langwarden Kirke | De gamle Tønder Nr. 1 til 5 i Fedderwarder Løb have faaet Numrene 3 til 7. — Tønderne Nr. 5, 6 og 7 ere flyttede. |
| do. | do. | Plads af hvid Tønde Nr. 6 | do. | ..... | 12 - | SSØ ¾ Ø for Hohe- weg Fyr og ØNØ ¼ Ø for Langwar- den Kirke | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-----------------------------------|------------------------------------|---------------------------|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Tydskland | Nordsøen (Wesermun- dingen) | Plads af hvid Tønde Nr. 7 | i Fedder- warder Løbet | ..... | 16 Fod | St. Ø $\frac{1}{2}$ Ø for Hohe- weg Fyr og ØNØ $\frac{1}{3}$ Ø f. Langwarden Kirke | See Anm. nederst paa forrige Side |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde I | i Wremer Løbet | ..... | 16 - | SØ $\frac{1}{3}$ Ø for Hoheweg Fyr og NØ $\frac{1}{3}$ Ø for Langwarden Kirke | Den sydvestlige Deel af Robben Sand er bortskyllet, saa at disse 2 Tønder ere flyttede mod Nord. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde II | do. | ..... | 16 - | VNV $\frac{1}{3}$ V for Wremen Kirke og NV $\frac{1}{2}$ N for Imsum Kirke | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde WA | i Wurster Løbet | ..... | 17½ - | V $\frac{1}{2}$ S for Wremen og NV $\frac{2}{3}$ V for Im- sum Kirke | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde WC | do. | ..... | 19 - | SV $\frac{1}{2}$ S for Wremen Kirke og V $\frac{1}{2}$ N for Imsum Kirke | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde WG | do. | ..... | 15 - | N t. V for Blexen Kirke og NV $\frac{2}{3}$ V for Bre- merhaven Kirke | |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde W.5 | do. | ..... | 12 - | NV $\frac{2}{3}$ V for Bremer- haven Kirke og V t. N f. Bremerlehe Kirke | Løbet har her en nordligere Ret- ning end tidligere. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde W.6 | do. | ..... | 14 - | N $\frac{1}{2}$ Ø for Blexen Kirke og NV $\frac{2}{3}$ V for Bre- merhaven Kirke | |
| do. | do. | ny rød Spids- tønde med Fløi | do. | ..... | 18 - | N t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø for Blexen Kirke og NV $\frac{1}{2}$ N for Bremerhaven Kirke | betegner det nuværende sydlige Indløb til Wurster Løbet; det gamle sydlige Løb er tilsandet. |
| do. | do. | Flytning af Tøndevager ZB | do. | ..... | 19 - | NNØ $\frac{1}{2}$ Ø for Blexen Kirke og NV for Bre- merhaven Kirke | denne Vager er flyttet mod Syd. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-----------------------------------|---|--|-----------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tydskland | Nordseen (Wesermun- dingen) | Fundament for et nyt Fyr- taarn | paa Rothen Sand | 25 Fod | ..... | N 73 $\frac{1}{2}$ ^o Ø for Wan- geroog Fyrtaarn og N 20 $\frac{1}{2}$ ^o V for Hohe weg Fyrtaarn | Fundamentet er malet brunrødt og der vises derfra om Natten hvidt Lys fra en Ankerlanterne. |
| do. | do. (Jademun- dingen) | Flytning af den sort- og hvid- tærnedede Splids- tønde Nr. 2 | i Wangeroog Nebenfahr- wasser | 24 - | ..... | N 59 $\frac{1}{2}$ ^o Ø for Wan- geroog Kirke og N 30 $\frac{1}{4}$ ^o Ø for Wanger- oog Fyr | |
| do. | do. | Flytning af den røde og hvide Tøndevager Y | paa Sydøstsiden af Heppen- ser Plate | 7 $\frac{1}{2}$ Favne | ..... | S 86 $\frac{1}{4}$ ^o Ø for Wil- helmshaven Kirke og N 43 $\frac{3}{4}$ ^o Ø for Havne- molen | |
| do. | do. | Flytning af den rød- og hvid- tærnedede Tønde B.A. | i Blauen Balje | 6 Fod | ..... | S 86 $\frac{3}{4}$ ^o Ø for Wanger- oog Fyr og Wanger- oog Kirke til Dyne Baaken | Tønden ligger om Styrbord ved Indsølling. |
| do. | do. | Flytning af den sort- og hvid- tærnedede Tønde | do. | 11 - | ..... | S 72 ^o Ø for Wanger- oog Fyr, N 42 $\frac{3}{8}$ ^o V for Minsener Olde- oog Baake | Tønden ligger om Bagbord ved Indsølling med Wangeroog Kirke og Fyr overet. |
| do. | do. (Ostfrieske Øer) | ny sort cylin- derformet Jerntønde | i Alten Harle | ..... | ..... | SV $\frac{1}{2}$ V for Wangeroog Kirke og SØ t. Ø for den store Baake paa Spiekeroog | foran Indløbet til den lille Balje for Spiekeroog Watt. |
| do. | do. | ny hvid cylin- derformet Jerntønde | i Schill Balje | ..... | ..... | SSV for Baaken paa Spiekeroog, NV $\frac{1}{4}$ N f. Carolinensiel vest- lige Mølle | |
| do. | do. | nyt rødt Vand- maalings- stativ | paa Wanger- oog Strand | ..... | ..... | I Kvm. N 28 $\frac{1}{2}$ ^o Ø for Wangeroog Kirke og 1 $\frac{7}{8}$ ^o Kvm. N 40 ^o V for Wangeroog Fyrtaarn | den grønne Tønde, som var udlagt medens Stativet var under Byg- ning, er borttagen. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-----------------------------------|---|--------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tyskland | Nordsøen (Ostfriesiske Øer) | Flytning af den røde Andvun- ningstønde | fra Norderney Seegatt | ..... | 22 Fod | NV for Norderney Fyr og N $\frac{1}{2}$ V for Marie- høi paa Norderney | Tønden er større og ligger længere ude til Sæes end før. |
| do. | do. | ny hvid Tønde | i Wichter Ee | ..... | 9 - | N t. Ø for Dornum Mølle | udenfor Indløbet til «Kleine Balje»; den fører til «Baltrumer Watt». |
| do. | do. | ny sort Tønde | i Buse Tief | ..... | 6 - | VSV $\frac{1}{2}$ V for Nor- derney Fyr | udenfor «Kleine Balje», som fører til Juister Watt. |
| do. | do. (Emsmun- dingen) | 3 nye sorte Spidstønder | i Huberts Gatt | ..... | 4 Favne | paa Løbets Sydside | istedetfor 3 sorte Vager. |
| do. | do. | ny flerfarvet Vager | ..... | ..... | ..... | paa Sydsiden af Ems Hörn | den sorte Tønde O. ^{no} er lagt noget vestligere, saa at Indløbet til Dukegatt er mellem Vageren og Tønden. |
| do. | do. | ny hvid Vager | ved Knock | ..... | ..... | ved den nordre Mole | istedetfor en mindre Vager. |
| Neder- landene | Nordsøen (Friesiske Øer) | Fornyelse af Emder Baake | paa Øen Rot- tum | ..... | ..... | N. 53° 32',8 Ø. 6° 32',2 | Baakerne ere flyttede mod Øst fra tidl. Plads; de bestaae af 6kan- tede sortmalede Jernstativer med 5kantede Skjærme; Emder Baake er 80, Groninger Baake 70 Fod høi; de staae i Retning SSØ $\frac{1}{2}$ Ø —NNV $\frac{1}{2}$ V 1144 Al. fra hinanden. |
| do. | do. | Fornyelse af Groninger Baake | paa do. | ..... | ..... | N. 53° 32',6 Ø. 6° 31',8 | |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde Nr. 1 | i Stortemelk | ..... | 22 Fod | N. 53° 19',2 Ø. 5° 3',9 | paa Inderkanten af Lobet Storte- melk er der mindst 13 Fod Vand. |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde Nr. 2 | do. | ..... | 14 $\frac{1}{2}$ - | N. 53° 19',4 Ø. 5° 5',3 | |
| do. | do. | Flytning af hvid Tønde Nr. 3 | do. | ..... | 40 - | N. 53° 19',8 Ø. 5° 6',3 | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde Nr. 2 | do. | ..... | 28 - | N. 53° 19',6 Ø. 5° 4',1 | |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde Nr. 3 | do. | ..... | 13 - | N. 53° 19',7 Ø. 5° 4',9 | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|----------------------|----------------------------|--|--|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Neder- landene | Nordsøen (Terschelling) | Flytning af hvid Tønde Nr. 4 | i Stortemelk | ..... | 23 Fod | N. 53° 20',1 Ø. 5° 5',4 | |
| do. | do. | ny sort Skærmbaake | N for Bran- daris Fyr- taarn | ..... | ..... | N. 53° 23',4 Ø. 5° 17',5 | Baaken til Fyrtaarnet, leder ud til Ydertønden for Nordøstgattet i N 4° V retvisende. |
| do. | Zuidersøen | ny sort Tønde | paa Vestsiden af Hofstede Banken | ..... | 17 Fod | N. 52° 45',9 Ø. 5° 22',4 | mellem Hofstede og Spaaderbank Tønder, V $\frac{1}{2}$ S for Venhoek Fyr- taarn. |
| do. | Maasfloden | do. | mellem Stad og Bommel | ..... | 19 - | N. 51° 44',2 Ø. 4° 16',1 | i Haringvliet. |
| do. | Scheldefloden | do. | ved Stave- nisse | ..... | 15 - | N. 51° 36',2 Ø. 3° 59',5 | paa Vestsiden af den fra Slikken van Vianen udløbende Banke. |
| England, Østkyst | Themsmun- dingen | Flytning af Kbl. i NØ t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø | af Maplin Spit Tønde | ..... | ..... | ..... | det lave hvide Fyr paa Maplin Sand er flyttet saaledes, at det lyser i Retning af Tønden. |
| England, Sydkyst | Kanalen | Flytning 1 Kbl. i NØ | af SV-Shing- les Tønde | ..... | 6 $\frac{1}{2}$ Favne | 7 $\frac{1}{2}$ Kabell. NV $\frac{1}{2}$ V for Needles Fyrtaarn og 1 $\frac{1}{10}$ Kbl. SV t. V $\frac{1}{2}$ V for Shingles Elbow Tønde | |
| England, Vestkyst | Bristol Kanalen | nylig sunden Grund | ved Welsh Hook Banke nær King Road | ..... | 17 $\frac{1}{2}$ Fod | 9 Kabell. N t. V for English Ground Fyr- skib og ØSØ $\frac{1}{2}$ Ø for Welsh Hook Spit Tønde | Banken udstrækker sig i østlig Ret- ning 2 $\frac{1}{4}$ Kvm., med 4 à 5 Favne Vand og er 1 til 3 $\frac{1}{2}$ Kabellængde bred. |
| do. | Floden Dee | ny sort- og hvid- ringet Baake- tønde m. Sta- ge og Sexkant paa Toppen | som Anduv- ningstønde for Chester Barre | ..... | ..... | NNV $\frac{1}{4}$ V for Bryll- styn House og NNØ $\frac{1}{2}$ Ø for Rhyll Mole- hoved | udlagt istedetfor West Hoyle Tøn- den; istedetfor den tidligere tær- nede Spidstønde for Chester Barre er udlagt en sort- og hvidtribet Spidstønde |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-----------------------|-------------------------|--|--------------------------------------|--------------------|------------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Irland, Østkyst | Lough Carlingford | ny Fløitetønde | for New Cut | ..... | 11 $\frac{3}{4}$ Favne | S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø for Haulbowline Fyr, S $\frac{1}{2}$ V for Hellyhunter Rock Klokketønde og Ø for Imogene Rock Tønde | Tønden ligger 2 $\frac{1}{2}$ Kvartmil udenfor Indløbet til New Cut. |
| England, Vestkyst | Irse Hav | Taagesignalet ved | North Stack | ..... | ..... | N. 53° 18' | naar Skud ikke kan gives, affyres |
| Skotland, Vestkyst | do. | nyt Taagesignal | Fyrtaarn ved Toward | ..... | ..... | V. 4° 42' | Raketter hvert 10de Minut. |
| do. | do. | do. | Pynt ved Skerryvove Fyr | ..... | ..... | N. 55° 51',7 | ved Klokke, som lyder hver 15 Sec. i uklart Veir. |
| do. | do. | do. | ved Skerryvove Fyr | ..... | ..... | V. 4° 59',3 | ved Klokke, som lyder hver 30 Sec. i uklart Veir. |
| Skotland, Østkyst | Firth of Forth | ny rød Tønde | paa Sydenden af Doig Rock | ..... | 13 Fod | SSØ $\frac{1}{2}$ Ø fra Yderenden af Molen ved S ^t . David | V $\frac{1}{4}$ N for Haystack Rock. |
| Frankrig, Nordkyst | Kanalen | ny Lystønde med hvidt Lys | paa Havres Red | ..... | ..... | for Banc d'Eclat | istedetfor en Klokketønde. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | ..... | for Haut de Quarante | istedetfor en Lystønde med rødt Lys. |
| Frankrig Vestkyst | Brest | ny sort Baake med rød Tønde paa Toppen | paa Molen ved Roche Noire | ..... | ..... | ..... | Baaken er 6 Fod høi over Høivande. |
| do. | do. | nyt Tids-signal | fra Navigationsskolens Observatorium | ..... | ..... | N. 48° 22',8 V. 4° 29',8 | ved Ballon, som falder Kl. 11 ^T . 59' 58" Stedets Tid eller Kl. 12 ^T . 17' 58" Greenwich Middeltid. |
| do. | do. | ny rød Fløitetønde | ved Chaussée de laVandrée | ..... | ..... | 1 Kabell. NNV retv. fra Grunden | desuden ligger 1 rød Vager NNV retv. fra Grunden. |
| do. | Chenal du Four | ny sort Vager | ved Grunden Loquejon | ..... | ..... | 100 Alen VSV retv. fra Grunden | V for Pynten Penzers. |
| do. | L'Orient | nyt Tids-signal | fra Havne-taarnet | ..... | ..... | N. 47° 44',7 V. 3° 21',2 | ved Ballon, som falder Kl. 12 Stedets Tid eller Kl. 12 ^T . 3' 25" Greenwich Middeltid. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-----------------------|-------------------------------------|---|--|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Frankrig, Vestkyst | Rochefort | nyt Tids- signal | fra Taarnet St. Louis | ..... | ..... | N. 45° 56',2 V. 0° 57',6 | ved Ballon, som falder Kl. 11 ^{T.} 59' Stedets Tid eller Kl. 12 ^{T.} 2' 50' Greenwich Tid. |
| do. | Bugten ved Quiberon | nylig funden Grund | Euménide | 7½ Fod | ..... | N. 47° 24',1 V. 2° 57',8 | N for Øen Houat. |
| do. | Argenton | ny 4kantet pyramide- formet Baake | ..... | ..... | ..... | paa Halvøen Dolvez | denne Baake holdt til den mid- terste af 3 bagved staaende pyra- mideformede Baaker leder Ind til Havnen. |
| do. | do. | ny sort Baake | paa Klippen Brividie | ..... | ..... | ved Argenton Havn | |
| Frankrig, Sydkyst | Middelhavet (Toulon) | nyt Tids- signal | paa Marine- observatoriet i Toulon | ..... | ..... | N. 43° 7',4 Ø. 5° 55',4 | ved Ballon, som falder Kl. 11 Ste- dets Tid eller Kl. 10 ^{T.} 36' 18'' Greenwich Middeltid; det gjen- tages 2 Minuter senere. |
| Stallen | Middelhavet (Messina Strædet) | ny Tørdok | ved Messina | ..... | ..... | ..... | Dokken er 170 Alen lang, 35 Alen bred. |
| do. | do. (Trapani Red) | ny Baake med rød Stage og Ballon | paa Porcelli Klippen | ..... | ..... | ..... | Baaken er bygget af hvide Steen og er kegleformet. |
| Rusland | Sorte Hav | nyt Tids- signal | paa C. Tarkan | ..... | ..... | Krims Vestkyst 500 Alen SØ for C. Tar- kan Fyr | ved Taagehorn, som lyder 2 Sec. hvert ½ Minut. |
| N-Amerika | Ny Hampshire | ny Klokke- tønde | ved Kitt Rock | ..... | ..... | i Indløbet til Ports- mouth | istedetfor en Fløitetønde. |
| do. | Delaware | nysort Klokke- tønde | paa Brown Shoal | ..... | ..... | Delaware Bugt | istedetfor en Spidstønde. |
| do. | Nord Carolina | ny rød Fløite- tønde | paa Hatteras Banken | ..... | ..... | SSØ ¾ Ø 11¼ Kwart- mile fra C. Hatteras Fyrtaarn | atter udlagt istedetfor en bort- drevne Tønde. |

| Stat, Land | Paa Vand, Beliggenhed | ----- | | ----- | | nærmere Stedbestemmelse | Anmærkningef. |
|---------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| N-Amerika | Virginien | nysort Fløite- tønde | for Chincoteaguegrunden | ..... | 5½ Favne | 5½ Kvm. S t. Ø ½ Ø for Assateague Fyrtaarn | Eastern Turner Lump Tønde er derimod inddragen. |
| Vestindien | Bahama Øerne | ny rød Baake | paa Nordsiden af Sand Kay | ..... | ..... | Turks Island Passage | Baaken er 85' høi, 70' over Vandet. |
| S-Amerika | Columbia | nylig funden Grund | Ferdinand de Lesseps | 15 Fod | ..... | N. 10° 48' V. 75° 32' | V for Galera Pynt, hvor den ifjor oversvømmede Ø Zamba er sunken. |
| do. | Brasilien | nylig funden Koralgrund | Orenoque | ..... | ..... | S. 17° 46',5 V. 38° 42',5 | 11 Kvm. N (retv.) fra Abrolhos Fyr. |
| Afrika | Mosambik Kanalen | nylig funden Grund | paa Østenden af Vailheu Banken | 2 Fod over Vandet | ..... | S. 11° 51' Ø. 43° 4' | 10 Kvm. SV for Comoro Øen. |
| do. | Madagascar Vestkyst | do. | Philomel | 17 Fod | ..... | S. 17° 23' Ø. 43° 38',4 | 2 Kvm. NV t. V for Vulla Banken. |
| Egypten | Røde Hav | do. | 11 Kvm. V t. N ½ N for Ho-deidah | 27 - | 12 Favne | N. 14° 50' Ø. 42° 45' | funden af det engelske Orlogsskib "Lilly". |
| Ostindien | Bengalske Bugt | ny rød Fløite- tønde | V for South Patches | ..... | 10 - | N. 21° 32' Ø. 91° 38',5 | |
| do. | Borneo | nylig funden Grund | Banjermassing Shoal | 7 Fod | ..... | N. 3° 57',4 Ø. 118° 6',5 | ved St. Lucia eller Sibocu Bugt. |
| do. | Madura Strædet | Pladsbestemmelse | af Meinders Rev Fyrtaarn | ..... | ..... | S. 7° 41',5 Ø. 114° 25',5 | Fyrtaarnet staaer paa Østenden af Revet. |
| do. | Carimatta Strædet | do. | for Revet Ontario | tørt | ..... | S. 1° 59',8 Ø. 108° 38',4 | Revet er tørt ved Lavvande. |
| do. | Chinesiske Hav | forgjæves efter- søgt Grund | 13 Kvm. S for Pulo Sapatu | ..... | ..... | N. 9° 45' Ø. 109° 11' | det engelske Opmaalingsfartøi fandt 90 til 200 Favne Vand paa og rundt om den angivne Plads af Grunden. |
| do. | do. | nylig funden Grund | ved Great Natuna Øens Sydvestside | ..... | ..... | N. 3° 42',5 Ø. 107° 52',5 | der er seet Brænding paa denne Grund, som ligger 6 Kvm. V ½ S for Holmen Bourong. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Ostindien | | ny Pladsbe- stemmelse | af Singapur | ..... | ..... | N. 1° 17' 32", ₈ Ø. 103° 51' 10", ₉ | Kathedralkirkens Taarn. |
| do. | | do. | do. | ..... | ..... | N. 1° 17' 33", ₇ Ø. 103° 50' 52", ₅ | Flagstangen paa Fort Canning. |
| do. | | do. | af Batavia | ..... | ..... | S. 6° 7' 40", ₁ Ø. 106° 48' 37", ₀₆ | Observatoriets Tidssignalstation. |
| Anam | | do. | af C. St. James Fyr | ..... | ..... | N. 10° 19' 51", ₃ Ø. 107° 4' 54", ₉ | |
| China | | do. | af Hongkong | ..... | ..... | N. 22° 16' 52", ₅ Ø. 114° 9' 31", ₅ | Kathedralkirkens Taarn. |
| Philipi- nerne | | do. | af Manilla | ..... | ..... | N. 14° 35' 30", ₆ Ø. 120° 58' 3", ₁ | Domkirken. |
| China | | do. | af Amoy | ..... | ..... | N. 24° 26' 45", ₆ Ø. 118° 4' 3", ₀ | Signalstangen paa Øen Kulangsu. |
| do. | | do. | af Shanghai | ..... | ..... | N. 31° 14' 41", ₃ Ø. 121° 28' 54", ₇ | Engelsk Konsulats Flagstang. |
| Japan | | do. | af Nagasaki | ..... | ..... | N. 32° 44' 34", ₆ Ø. 129° 52' 9", ₅ | Toldhuset. |
| do. | | do. | af Yokohama | ..... | ..... | N. 35° 26' 24", ₁ Ø. 139° 39' 13", ₅ | Engelsk Naval Storehouse Flag- stang. |
| Russisk Tartari | | do. | af Wladio- stock | ..... | ..... | N. 43° 6' 51" Ø. 131° 52' 43", ₂ | |

Officielle Meddelelser.

1883.

Udfærdiget en ny Spisetaxt for Flaadens Skibe. 7 Marts.

Udfærdiget et nyt Sygekost-Reglement for Flaadens 27 Skibe.

Beordret oprettet en Torpedobaadsskole under Ma- 4 April.
skincorpset for Maskinister og Fyrbødere med Under-
directeuren ved Maskinvæsenet som Skoleforstander samt
Overmaskinmesteren og Undermaskinmester Holst som
Lærere, og under 11te d. M. er Premierlieut. J. C. D.
Bloch beordret til at forrette Tjeneste ved bemeldte
Skole.

Allerh. Resol.: Capitain i Søofficeerscorpset Jo- 11 .
hannes Christopher Tegner, R.* , meddeles der
efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Alder
med Pension efter Pensionsloven.

Allerh. Resol.: Capitain F. H. Jøhnke, R.* og DM., . .
tillades det at anlægge og bære den ham af Hans
Majestæt Kongen af Italien tildeelte Decoration som Ridder
af Kroneordenen.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant R. R. J. Hammer . .
meddeles der Orlov fra den 1ste Mai til den 1ste De-
cember d. A. med Bibehold af Lønning for at fore-
tage en geographisk Undersøgelsesreise til Vestkysten af
Grønland.

Allerh. Resol.: Tillæg til Reglement for Sigte- og . .
Skarpskydningsøvelser i Flaaden af 10de August 1882
stadfæstes.

1883.

- 1 April. Premierlieut. O. J. M. Kofoed-Hansen og Secondlieut. F. C. B. Møller beordrede til at stille sig til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet, og Sidstnævnte at fratræde sin nuværende Tjeneste og at melde sig til Tjeneste ved Søofficeerscorpset.
- * * Reservelieut. J. P. Larsen indkaldt til Tjeneste ved Søværnet.
- 12 * Afgaaet ved Døden: Fuldmægtig og Expeditionssecretair i Marineministeriets Admiralitetscontoir, Overkrigscommisair C. F. Andersen, R.*.
- 13 * Capitain E. F. Løitved beordret til i Forbindelse med sin øvrige Tjeneste at forrette Tjeneste i Logiskibet Dronning Marie istedenfor Premierlieut. H. P. Holm, der melder sig til Tjeneste ved Søofficeerscorpset.
- * * Commandoen i Briggen Ørnen heises den 28de d. M., hvorefter Briggen udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.
- * * De til Skonnerten Esbern Snare bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 30te d. M. og tiltræde den 1ste Mai Tjeneste i Skibet. Commandoen heises den 8de Mai d. A.
- 17 * Føreren af Fyrskibet »Drogden«, J. P. Larssen, DM. og R.*, fra 1ste Mai d. A. efter Ansøgning meddeelt Afsked med Tilkjendegivelse af Ministeriets særdeles Tilfredshed med den Dygtighed og Nidkjerhed, han har udviist i den lange Aarrække, han har været i Fyrvæsenets Tjeneste.
- 18 * Cand. mag. H. O. G. Ellinger ansat som Lærer i Naturlære ved Søofficeersskolen i Skolens 2de yngste Afdelinger fra den 1ste September d. A. at regne, saaledes at han fra Begyndelsen af Skoleaaret 1884—85 overtager den samlede Underviisning i Naturlære ved Skolen.
- 19 * Bestemt, at der foruden de i Resol. af 1ste Juni 1878 (jfr. Love og Bestemmelser for 1878, Side 21) fastsatte Regler for Underviisningen af Elever af Flaadens

1888.

Underofficersskole ombord i Krigsskibe, endvidere som 19 April. Læregjenstande for de af bemeldte Elever af yngste Classe, som maatte blive udcommanderede med de udrustede Skibe, vil være at tilføie Seilsyning, Kjendskab til militaire og tjenstlige Pligter og, saavidt Omstændighederne tillade det, Svømning.

Endvidere fastsættes det, at der, istedenfor som anført i ovennævnte Resol. at give Charakterer i Tal fra 0 til 3 og Tiendedele, fremtidig gives samme Charakterer, som bestemt i § 9 af Skoleplanen for Søværnets Underofficersskole af 29de Januar 1881 (jfr. Love og Bestemmelser af 1881, Side 9).

Allerh. Resol.: Premierlieutenant Fritz Peter Uldall 21 •
udnævnes til Capitain i Søofficerscorpset;

Secondlieutenant Johannes Herman Schultz udnævnes til Premierlieutenant i Søofficerscorpset.

Allerh. Resol.: Maskinmester af 1ste Classe i Flaadens • •
Maskincorps Peter Frederik Kindler, DM., meddeles der efter Ansøgning paa Grund af Alder og Svagelighed Afsked i Naade af Søværnets Tjeneste med Pension efter Pensionsloven af 24de Februar 1858 fra 1ste Juni d. A. at regne.

Capitain A. W. Buchwald beordret til fra den 1ste • •
n. M. og indtil videre under Commandeur M. A. C. C. Wulffs Fraværelse som Chef for Fregatten Sjælland at overtage Forretningerne som Commandant for Søværnets Caserne og Chef for Underofficersskolen.

De til Kanonbaaden Krieger bestemte Officerer fra- 24 •
træde deres Tjeneste den 26de og tiltræde den 27de d. M. Tjeneste i Skibet; Commandoen heises den 1ste Mai.

De til Fregatten Sjælland og Corvetten Dagmar be- • •
stemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 30te d. M. og tiltræde den 1ste n. M. Tjeneste i Skibene, herfra dog undtaget de med Exerceerskibet Dannebrog udcommanderede, der først efter Commandoens Strygning i Exerceerskibet tiltræde Tjeneste i Skibene, og Second-

1883.

24 April.

lieutenant M. K. de Fine Licht, der den 15de n. M. tiltræder Tjeneste ombord i Fregatten.

- • De til Corvetten Heimdal bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 1ste n. M. og tiltræde den 2den s. M. Tjeneste i Skibet, Skoleofficererne dog kun, forsaavidt deres Tjeneste ved Skolen kan undværes.

- • De til Kanonbaaden Willemoes bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 1ste n. M. og tiltræde den 2den s. M. Tjeneste i Skibet; Commandoen heises den 7de n. M.

- • Undermaskinmester F. P. Bjørneboe bestemmes til at forrette Tjeneste som 1ste Maskinist i Kanonbaaden Krieger.

- • Fra den 1ste n. M. indtræde Efternævnte i følgende Lønningsklasse:

Capitainerne F. H. Jøhnke i ældste, G. E. Fugl i næstældste og F. P. Uldall i yngste Lønningsklasse for Capitainer;

Premierlieutenanterne C. J. Petersen i ældste, A. F. M. Evers i næstældste og J. H. Schultz i yngste Lønningsklasse for Premierlieutenanter.

- • Ledige Poster.

1 Assistentpost i Marineministeriets Contoirer.

Med Posten er der forbundet en Begyndelseslønnings af 820 Kr. aarlig.

Ansøgninger om denne Post indsendes til Marineministeriet inden den 30te d. M.

2de Assistentposter i Postvæsenets Revisionscontoir. Aarlig Lønning 900 Kr.

Secondlieutenanter og Reservelieutenanter, som have forrettet mindst 1 Aars god Tjeneste som Officerer, samt Underofficerer af 2den Classe, som have forrettet mindst 2 Aars god Tjeneste som Underofficerer, have, forsaavidt de have erhvervet behørig Fagdannelse og forøvrigt ere i Besiddelse af de fornødne Egenskaber, fortrinsviis Adgang til disse Bestillinger.

Ansøgninger om disse Poster, stiledede til Finantsministeriets 2det Revisionsdepartement og bilagte med de fornødne Beviisligheder, indsendes inden den 26de denne Maaned.

Føreren af Fyrskibet »Lappegrunden«, R. Gommesen, forflyttes til Fører af Fyrskibet »Drogden«;

Føreren af Fyrskibet »Horns Rev«, J. Jørgensen, forflyttes til Fører af Fyrskibet »Lappegrunden« og

Styrmand i Fyrskibet »Horns Rev«, Kromann, fremmes til Fører af sidstnævnte Skib;

Alt fra 1ste Mai d. A. at regne.

Allerb. Resol.: Oberstlieutenant af Ingenieurcorpset Anton Joseph Christian Keyper, R.* og DM., sættes — paa allerunderdanigst Forestilling fra Krigsministeriet — udenfor Numer i Ingenieurcorpset for at forrette Tjeneste ved Søværnet.

Premierlieutenant udenfor Numer i Ingenieurcorpset Charles Andreas Julius Juul, til Tjeneste ved Søværnet, udnævnes — paa allerunderdanigst Forestilling fra Krigsministeriet — til Capitain udenfor Numer i Ingenieurcorpset.

Allerb. Resol.: Constructeur Frederik Ludvig Marius Ortmann udnævnes til Contoirchef ved Orlogsværftet.

Allerb. Resol.: Premierlieutenanterne G. F. Holm og T. V. Garde meddeles der Orlov i 2¹/₂ Aar fra den 1ste Mai d. A. at regne med Bibehold af Lønning, henholdsvis som Leder af og Deeltager i en Expedition til Undersøgelse af Grønlands Østkyst.

Allerb. Resol.: Alt det under de sjællandske Statsbaner hørende Skibsmateriel skal føre Splitflag, i hvis ene Hjørne anbringes en Krone, hvorunder et D. S. B., og derunder atter med en Streg imellem et S., og bortfalder som Følge heraf det nuværende Postflag for dette Skibsmateriels Vedkommende samt det ved allerhøieste Resolution af 16de Januar d. A. normerede

1883.

- 26 April. Flag for de Dampfærger, der skulle benyttes i Farten paa Store Bælt.
- 27 . Premierlieut. F. C. Mygind beordret til i Forbindelse med sin øvrige Tjeneste fra den 1ste n. M. midlertidig at forrette Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren.
- 28 . Premierlieut. J. H. Schultz beordret til i Forbindelse med sin nuværende Tjeneste at forrette Tjeneste ved Søminecorpsets 2den Afdeling.
- . . Assistent ved det meteorologiske Institut, Capitain G. A. Rung ansat som Underbestyrer ved bemeldte Institut.
- 30 . Allerh. Resol.: Assistent Frederik Carl Gutfeld udnævnes til Fuldmægtig i Marineministeriet.
- . . Allerh. Resol.: Lodsboholder ved Dragør Lodseri M. N. Rander, Dannebrogsmænd, udnævnes til Ridder af Dannebrog.
- . . Oberstlieut. udenfor Numer af Ingenieurcorpset A. J. C. Keyper forbliver i sin hidtilværende Stilling som Bestyrer af Søværnets Bygningsvæsen.
- . . Contoirchef F. L. M. Ortmann ansat som Chef for Orlogsværftets Constructionscontoir.
- . . Med Hensyn til den under 7de Marts d. A. udfærdigede forandrede Spisetaxt for Flaadens Skibe finder Ministeriet Anledning til særlig at bemærke, at, da den hidtil reglementerede Ration af 1 Pot Øl daglig, henseet til de Forbedringer, der deels i de senere Aar, deels ved den nu anordnede Spisetaxt i andre Retninger ere indførte i Forpleiningen ombord, er anseet at være for rigelig, hvortil kommer Ønskeligheden af at indskrænke den store Beholdning af Øl ombord, der i flere Henseender medfører Ulemper, har Ministeriet fundet det rigtigt at nedsætte Rationen af Øl til $\frac{1}{2}$ Pot daglig, der i Forbindelse med den øvrige gode og rigelige Forpleining i Reglen maa ansees for tilstrækkelig og passende. Ligesom imidlertid den hidtil gjældende Bestemmelse

1883.

30 April.

om, at der ved særlige Leiligheder kan gives hele Mand- skabet eller en Deel af dette, samt, naar Skibet er under Damp, Maskinpersonalet Extra-Rationer af Øl, fremdeles staaer ved Magt, bemyndiges Skibscheferne til, naar det efter Tjenestens særlige Beskaffenhed for enkelte Classer af Besætningen ansees for hensigtsmæssigt og ønskeligt, samt forsaavidt Forraadet ombord tillader det, for hele Togtet eller en Deel af samme, at forhøie Rationen af Øl for de paagjældende Classer til indtil 1 Pot daglig, hvorom skriftlig Ordre med Oplysning om Grunden til Forhøielsen vil være at udfærdige som Bilag til Pro- viantregnskabet. Da en overdreven Nydelse af Øl ansees skadelig for Sundheden, kan der som heel eller deelviis Erstatning for Extra-Ration af Øl gives Maskinpersonalet og, naar dertil findes Anledning, ogsaa Andre af Besæt- ningen, der ere i Skibskost, som Læskemiddel tynd The, Kaffe eller Havresuppe.

Fuldmægtig i Marineministeriets Admiralitets Contoir, • •
Krigscancellisecretair C. G. Winge indtil videre tillige
ansat som Expeditionssecretair i samme Contoir.

Fuldmægtig F. C. Gutfeld ansat til Tjeneste i • •
Admiralitets Contoiret.

Cand. polit. J. H. Hjorth ansat som Assistent i • •
Marineministeriets Contoirer fra den 1ste d. M. til Tjeneste
i Admiralitets Contoiret.

Premierlieut. C. L. Tuxen beordret til Tjeneste 2 Mai.
ved den Torpedobaadsskole under Maskincorpset, der
fortiden afholdes for Maskinister og Fyrbødere.

Chefen for Kanonbaaden Marstrand beordret til, 5 •
naar hans Forretninger vedkommende Fiskeriforholdene
tillade det at afgaae hertil, at indlægge med Kanon-
baaden og efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogs-
værftet at fratræde Commandoen af samme samt at
overtage Kanonbaaden Hauch.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant P. C. Bræstrup 7 •
meddeles der Orlov i 3 Aar fra den 1ste Februar 1884

1883.

- 7 Mai. at regne med Bibehold af Lønning for at ansættes som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenet.
- * * Allerh. Resol.: Premierlieutenant C. L. J. Hertz tilstaaes der Forlængelse paa 3 Aar af den ham under 20de Mai 1882 meddeelte Tilladelse til efter egen Begjering at sættes udenfor Numer i Søofficeerscorpset uden Lønning i 1 Aar fra 1ste Juni samme Aar at regne.
- 8 * Under en Chefen for Orlogsværftet, Contre-Admiral E. F. Krieger allerhøist meddeelt Orlov til Udlandet i 6 à 7 Uger overtager Commandeur A. W. Schiwe i Forbindelse med sin Stilling som Chef for Søminecorpset Forretningerne som Chef for Orlogsværftet.
- * * Capitain G. A. Caroc bestemt til Chef for Kanonbaaden Falster som Skoleskib for Maskinelever.
Til at forrette Tjeneste derombord bestemte Premierlieut. J. Nyholm, Secondlieut. J. B. Jungersen og Maskinmester R. E. Sveistrup som 1ste Maskinist.
- * * Undersøminemester J. Hansen bestemt til Tjeneste i Skonnerten Esbern Snare.
- * * Commandoen i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog stryges den 15de d. M.
- * * Commandoen i Corvetten Heimdal, i Fregatten Sjøland og i Corvetten Dagmar heises den 16de d. M., hvorefter Skibene udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.
- 9 * Meddeelt Capitain H. L. R. Thalbitzer Orlov i 3 Maaneder fra den 1ste Juni d. A. at regne.
- 11 * Underlæge, Cand. med. A. Beck ansat som Reservelæge ved Søværnet og beordret til at forrette Tjeneste som Underskibslæge i Fregatten Sjøland.
- 12 * Premierlieut. J. A. Vöhtz bestemt til at forrette Tjeneste i Kanonbaaden Marstrand og beordret til i den Anledning at stille sig til Raadighed for Chefen samt til som Følge af denne Ordre midlertidig at fratræde Tjeneste ved Søminecorpsets 1ste Afdeling.

Meddeelt følgende Resolution paa Generalrapporten for Skonnerten »St. Thomas» efter Togtet i 1881—82.

I Anledning af den med Orlogsværftets Skrivelse Nr. 128 af 10de Februar d. A. fremsendte Betænkning fra Værftscommissionens 2den Afdeling over Generalrapporten for Skonnerten St. Thomas for Togtet i 1881 til 1882 bifalder Ministeriet foreløbigt Anbringelse af Slingrekjøle, Anskaffelse af et Damp-Igangsætningsapparat, af et Dampspil, den foreslaaede Udvidelse af Broen med Anbringelse af et Bestiklukaf samt endelig Anskaffelsen af et Controlapparat til Maskinen og et mekanisk Rat, dog at det for alle de nævnte Ting gjælder, at Ministeriet faaer et Overslag over hver enkelt af disse Foranstaltninger saa betids, at den endelige Resolution om deres Udførelse kan tages samtidig med, at Midler begjeres til den Hovedreparation, der efter Orlogsværftets ovennævnte Skrivelse er paatænkt i Finantsaaret 1885/86.

De i Betænkningen under Afdelingerne B og C omhandlede Puncter ville i Henhold til Ministeriets Resolution i Skrivelse Nr. 243 af 8de Marts 1873 være at afgjøre af Hr. Contre-Admiralen i Overeensstemmelse med Orlogsværftets ovennævnte Skrivelse Nr. 128 af 10de Februar d. A.

De til Dampskibet Dannebrog bestemte Officerer 18 •
beordrede til at tiltræde Tjeneste i Skibet.

Fra 1ste Juli d. A. at regne har Ministeriet ansat 21 •
1ste Assistent paa Christiansø Fyr S. Thorsen som
Fyrmester ved Æbelø Fyr.

Efter Afslutning af den første Deel af Skonnerten • •
Fyllas Togt indlægges den og oplægges efter nærmere
Ordre af Chefen for Orlogsværftet, hvorefter Commandoen
stryges den 31te d. M.

Premierlieut. C. F. Scheller tiltræder sin tidligere
Tjeneste ved Orlogsværftet, Premierlieut. A. V. Güntel-
berg stilles til Raadighed for Chefen for Orlogsværftet,

1883.

- 21 Mai. og Premierlieut. J. Nyholm samt Secondlieut. J. B. Jungersen tiltræde den 30te d. M. Tjeneste i Kanonbaaden Falster; Mandskabet afgives til Orlogsværftet.
- • De til Kanonbaaden Marstrand bestemte Officerer fratræde deres Tjeneste den 28de og tiltræde den 29de d. M. Tjeneste i Skibet; Commandoen heises den 1ste Juni d. A.
 - • De til Kanonbaaden Falster bestemte Officerer tiltræde den 30te d. M. Tjeneste i Skibet; Commandoen heises den 2den Juni d. A.
 - • Commandoen i Kanonbaaden Marstrand som Fiskeri-inspectionsfartøi er strøgen den 8de d. M. og s. D. heist i Kanonbaaden Hauch.
- 26 • Commandoen heist i Dampskibet Dannebrog.
- • Allerh. Resol.: Maskinmester af 1ste Classe i Flaadens Maskincorps Peter Frederik Kindler, Dannebrogsmænd, udnævnes til Ridder af Dannebrog.
 - • Allerh. Resol.: Premierlieutenant i Søofficerscorpset F. C. Mygind, R.*, tillades det at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Kongen af Sverige og Norge tildeelte Decoration som Ridder af den svenske Wasa Orden.
 - • Allerhøist stadfæstet Tillæg til Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe. — Reglement for Flagføring m. m. for de under Søværnet hørende Skibe og Fartøier.
 - • Premierlieutenanterne H. G. C. Amundsen og J. H. Schultz beordrede til ved Siden af deres havende Tjeneste at forrette Tjeneste i Logisskibet Dronning Marie.
- 28 • Gjennem Conseilspræsidiets emaneret en allerhøieste Kundgjørelse, ifølge hvilken Regjeringen under Kongens Fraværelse paa en Reise til Udlandet vil fra den angivne Dag og indtil Allerhøistsammes Hjemkomst blive ført af Kronprindsen i Kongens Navn.

Under en Vice-Admiral G. F. W. Wrisberg med- 29 Mai.
deelt Orlov i 3 Uger fra den 27de d. M. at regne er
Contre-Admiral C. V. Schönheyder beordret til at
overtage Commandoen af Søofficeerscorpset.

Fra 1ste Juni d. A. at regne foretaget følgende • •
Forflyttelser under Fyrvæsenet, nemlig:

Fyrmesteren ved Bovbjerg Fyr C. F. V. Heering
forflyttet til Hanstholm Fyr, og

Fyrmesteren ved Hanstholm Fyr E. Rasmussen
forflyttet til Bovbjerg Fyr.

Allerh. Resol.: Maskinmester af 2den Classe i Ma- 31 •
skincorpset Theodor Christian Sørensen udnævnes
til Maskinmester af 1ste Classe,

Undermaskinmester i Maskincorpset Edvard Emil
Tønnesen til Maskinmester af 2den Classe og

Maskinassistenterne af 1ste Classe i Maskincorpset
Nr. 39 Hans Vilhelm Johansen og Nr. 40 Carl
Christian Georg Bruun til Undermaskinmestere i
Maskincorpset.

Alle fra den 1ste Juni d. A. at regne.

Udfærdiget Tillæg til »Bestemmelser om Besigtelse 4 Junl.
og Classification af Ege- og Fyrrematerial ved Orlogs-
værftet, dateret den 29de September 1879«, Afsnit B. 1.
og C., vedrørende henholdsvis Egeplanker og Fyrre-
material.

Secondlieut. J. B. Jungersen beordret til at fra- • •
træde Tjeneste i Kanonbaaden Falster og den 12te s. M.
at afreise til Kallundborg for at forrette Tjeneste i
Kanonbaaden Krieger.

Captain P. U. Bruun, Underdirecteur A. H. M. 14 •
Rasmussen og Overmaskinmester F. Ü. Kähler be-
ordres at sammentræde i Commission for at foretage
de contractmæssige Prøver af Kanonbaaden Grønsunds
Maskiner. Som Secretair ved Commissionen beordres
Premierlieut. G. W. Hovgaard og til Assistance for

1883.

- 14 Junl, samme Premierlieutenanterne C. F. Scheller og A. V. Güntelberg.
- ▪ Paa given Foranledning indskærpes Bestemmelsen i Instruction for Postforsendelser til og fra Besætningerne i de danske Orlogsskibe i Kundgjørelse for Søværnet Nr. 42—1882, Post a, at Skibscheferne skulle opgive Overpostmesterembedet i Kjøbenhavn, naar de forskjellige Stationer antages at naaes og Opholdets Varighed, hvorimod Anmeldelserne Intet skulle indeholde om Tiden for Afsendelsen af Breve herfra.
 - 20 ▪ Efter Ansøgning meddeelt Klokker ved Holmens Kirke, Kammerraad Chr. Raven paa Grund af hans fremrykkede Alder Afsked af Kirkens Tjeneste fra 1ste October d. A. at regne, med Tilkjendegivelse af Ministeriets fulde Anerkjendelse af den Dygtighed og Indsigtsfuldhed i alle med hans Stilling forbundne Forhold, samt den Nøiagtighed og Samvittighedsfuldhed, hvormed han i en lang Aarrække har virket i Holmens Kirkes Tjeneste.
 - 21 ▪ Allerh. Resol.: Capitainerne i Søofficerscorpset William Izard Pedersen, R.* og DM., og Peter Ferdinand Giødesen, R.* og DM., meddeles der Afsked i Naade paa Grund af Alder med Pension efter Pensionsloven.
 - ▪ Allerh. Resol.: Capitain udenfor Numer i Søofficerscorpset G. V. C. J. Bardenfleth, R.*, indtræder i Numer i Søofficerscorpset;
Premierlieutenant Hans Peter Holm udnævnes til Capitain i Søofficerscorpset;
Secondlieutenant Mathias Kjeldsen de Fine Licht udnævnes til Premierlieutenant i Søofficerscorpset.
 - ▪ Capitain S. Bojesen beordret til midlertidig at forrette Tjeneste i Dampskibet Dannebrog.
 - ▪ Fra den 1ste n. M. udtræder Capitain C. A. Garde og indtræder Capitain F. P. A. Uldall som Medlemmer af Værftscommissionens 2den Afdeling.

Fra den 1ste n. M. indtræde Efternævnte i følgende 21 Juni.

Lønningsclasser:

Capitainerne J. E. V. Hansen og V. F. Koefoed i ældste, G. V. C. J. Bardenfleth og G. H. N. Dreyer i næstældste og H. P. Holm i yngste Lønningsklasse for Capitainer;

Premierlieutenanterne O. J. M. Kofoed-Hansen i ældste, H. V. Ravn i næstældste og M. K. de Fine Licht i yngste Lønningsklasse for Premierlieutenanter.

Commandeur G. J. G. Mac-Dougall og Capitain . . .
G. V. C. J. Bardenfleth designeres henholdsvis som Chef og Næstcommanderende for Corvetten Fyen paa dette Skibs første Togt.

Paa Grund af den aarlige Revision af Marinens . . .
Bibliothek ville de fra samme udlaante Bøger være at tilbagelevere senest den 30te d. M., fra hvilken Dag og indtil videre Udlaan af Bøger fra Bibliotheket ophører.

Capitain C. F. Wandel bestemt til Chef for 25 . . .
Kanonbaaden Grønsund paa et Prøvetogt.

Til at forrette Tjeneste i Kanonbaaden Grønsund bestemte: Premierlieutenanterne C. F. Drechsel og C. L. Tuxen og Undermaskinmester H. G. A. Alsing som 1ste Maskinist.

Efter Afslutning af den 1ste Deel af Kanonbaaden . . .
Hauchs Togt indlægges den, hvorefter Kanonbaaden oplægges, og Commandoen stryges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet, hvortil Mandskabet afgives.

Allerhoist stadfæstet Tegningen til et mindre Pand- 27 . . .
serskib og bifaldet, at et Skib efter denne Tegning sættes i Bygning paa Orlogsværftet og gives Navnet Iver Hvitfeldt.

Udfærdiget Instruction for Lanternecommissionen. 28 . . .

Fuldmægtig under Marineministeriet, Cand. jur. G. 29 . . .
S. C. J. Heineth under Forudsætning af, at han aller-

1883.

- 29 Juni. naadigst entlediges fra sin nuhavende Embedsstilling, antaget og beskikket fra 1ste October d. A. til Klokker ved Holmens Kirke i Kjøbenhavn.
- • Bestemt, at det under Anlæg ved Dragerup Skov værende Etablissement for Søminevæsenet for Fremtiden benævnes »Orlogsværftets Søminestation ved Bramsnæsvig«.
 - • Bestemt, at det Sprængstof, der hidtil afvehlende har været benævnt »Bomuldskrudt« og »Skydebomuld«, fremtidig alene skal benævnes »Skydebomuld«.
- 30 • Commandoen strøgen i Kanonbaaden Hauch.
- 9 Juli. Commandeur A. E. Christiansen udtræder, og Underdirecteur J. C. Tuxen indtræder som Medlem af Lanternecommissionen.
- • De til Kanonbaaden Grønsund bestemte Officerer beordrede at fratræde deres Tjeneste den 9de og at tiltræde Tjeneste i Skibet den 10de d. M.

16. Johan Michal Sæller. 17. Johan August Wilhelm Niander.
 18. Johan Emanuel Velth. 19. Richard Baxter. 20. Jodoc
 v. Lodenstein. 21. Nikolaus Ludvig, Greve af Zinzendorf.
 22. Amalie v. Gallzin. 23. Johan Christian Wallmann.
- *Kalkar, Chr. H., den katholske Missions Historie. 1862. 4 Kr.
 Major, W., Bemærkninger til Oplysning om Hæl- og Lavtryks-
 maskinen. Med 3 Tavler. 8vo. 1865. 1 Kr.
- Molbech, Chr. K. F., Dante, tragisk Drama i 5 Akter. Anden Ud-
 gava. 2 Kr. 50 Øre, indb. 4 Kr.
- Regnskabsbog for Kjøbstadeiendomme (Huseiere). 2 Kr. 50 Øre.
 Rosenkilde, A., Lars og Mette. Med Tegninger af A. Plum. 1 Kr. 70 Ø.
 Sanne, V., I. Syngesplan med Øvelser. 1ste og 2den Udgave,
 stift heftet à 1 Kr. 70 Øre.
- II. Tøstemmige Fædrelandssange. 4de Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 4de Oplag. 45 Øre.
 - III. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - IV. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - V. Tøstemmige Sange af nordiske Komponister med et Tillæg
 af Canons. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 - Texterne hertil særskilte. 25 Øre
 - VI. Firstemmige Sange for Sopran, Alt, Tenor og Bas til
 Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 - VII. Trestemmige Sange for Sopran, Alt og Bas til Skolebrug.
 1 Kr. 20 Øre.
 - VIII. Tøstemmige Folkesange til Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 50 Øre
 - Skolesange for 2 Stemmer. 70 Øre.
 - Træfføvelser til Brug i Skoler og Seminarier. Anden Udgave.
 40 Øre.
 - Skolesangbog for Smaabørn. Stift heftet 1 Kr.
 - Syngetavle for Skoler og Seminarier Nr. 1 og 2 à 3 Kr., op-
 klæbede paa Lærred med Stokke à 6 Kr.
 - Kvartetter for Mandstemmer. 2 Bind à 2 Kr., cart. 2 Kr. 50 Ø.
 - Dansk Messebog med et Forord af Pastor Paulli. 3 Kr., indb.
 3 Kr. 75 Øre.
- Schøller, F., Forsvaret af Dybbølstillingen i 1864. Med 2 Tavler.
 8vo. 1867. 2 Kr 70 Øre
- Tidsskrift for Søvæsen. Ny Række. 18de Bind 1883 8 Kr.
- Tuxen, G. E. og J. C., Lærebog i Navigationen med tilhørende
 Tabeller, udarbejdet til Brug ved Navigationsskolerne. 4de Ud-
 gave. 4to. 1877. Bd. 1—2. Indb. 14 Kr.
- Nautiske, astronomiske og logaritmiske Tabeller. 4de
 Udgave. 4to. 1877. Indb. 8 Kr.
- Tuxen, J. C., Compasnaalens Deviation med Regler for Compassets
 Opstilling, med Figurer i Texten. 8vo. 1854. 1 Kr. 35 Øre.
- *Tvede, H. R., Praktiske Vink for den yngre Sømand. Med 2
 Træsnit. Frit bearbejdet efter det Engelske. 1860. 85 Øre.
- Wandel, C. F., Apparater og Fremgangsmaader ved de nyere ameri-
 kanske Dybhavsundersøgelser. Med et Ark Tegninger. 1 Kr. 50 Ø.
- Wilbrandt, Adolf, Arria og Messalina. 2 Kr. 50., eleg. Indb. 3 Kr. 75.
- Cajus Gracchus. Tragedier oversatte af Chr. K. F. Molbech.
 2 Kr., eleg. Indb. 3 Kr. 25
- Wengel, Chr. M., Cousine Løtte, Vaudeville i 1 Akt. 4de Oplag. 50 Ø.
- Plader, Lystspil i 3 Akter. 2det Oplag. 1 Kr. 25 Øre.
- Østersø-Eskadren i 1864. Af en Søofficer. 8vo. 1865. 85 Øre.

INDHOLD.

| | Side |
|---|------|
| Admiral Tegethoff og Helgolandsaffairen..... | 193. |
| Officerscorpsets Størrelse..... | 232. |
| Sammenstød og vandtætte Skodder..... | 236. |
| Den maritime Styrke og dens sandsynlige Anvendelse i Krig..... | 256. |
| Den private Elendomsret paa Søen..... | 268. |
| Blandinger..... | 280. |
| Efterretninger for Søfarende..... | 285. |
| Officielle Meddelelser..... | 307. |

Den store Forsinkelse i Udgivelsen, som Tidsskriftets Læsere imod Sædvane have kunnet beklage sig over, er fremkaldt ved begge Udgivernes og deres Medarbejderes Udcommando Størstedelen af Sommeren. Der arbeides paa at gjenoprette det Forsømte.

Tidsskrift for Søvæsen.

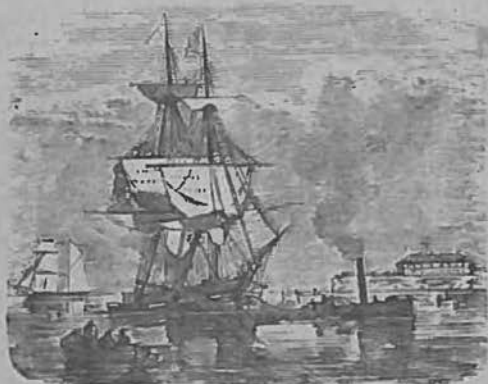
Ny Række. 18^{de} Bind.

6te—7de Hefte.

Udgivet

af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Capitain **V. Hansen.**



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thieles Bogtrykkeri.

1884

- Beck, Charles, Generalmajor Olaf Rye's Tilbagetog gjennem Nørrejylland 1849. Med 3 Kort. 2det Oplag. 8vo. 1863. 3 Kr. 70 Øre.
- Bøgh, Erik, Huldrebakken. Sangspil paa rimede Vers. 1 Kr.
- Carstensen, Wm., Ombord og iland. Novellistiske Forsøg. 8vo. 1878. 3 Kr., eleg. indb. 4 Kr. 50 Øre.
- „Den gamle Skole“. Fortælling fra Orlogslivet. 8vo. 1882. 7 Kr. 50 Øre, eleg. indb. 9 Kr.
- Dagenes Perle eller Søndagen (Med Billeder). 50 Øre.
- Degenkolv, H., Den danske Flaade 1807—1872. En Haandbog. 8vo. 1873. 85 Øre.
- Fistaine, G., 100 Timer i Italiensk efter Ollendorfs Methode. 8vo. 1880. 5 Kr., indb. 5 Kr. 75 Øre.
- Nøgle til Opgaverne. 1 Kr. 35 Øre. (Cartonneret 1 Kr. 60 Øre.)
- Haandbog for Søværnet. 1883. 8vo. 1 Kr. 25 Øre.
- Haandbog i Cricket og Langbold. Første og andet Oplag. 40 Øre.
- Haandbog i Cricket, Langbold og Fodbold. Tredie Oplag. 50 Øre.
- Haandbog i Lawn-Tennis. 16. 50 Øre.
- Haandbog i Røning. Anden Udgave. 16. 60 Øre.
- Hameln, J., Om Tilberedning af Frugtvine. 50 Øre.
- Hornemann, W., Lægebog for Søfarende indeholdende Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleie i Handelseskibe. Autoriseret af Indenrigsministeriet. 6te gennemsete Oplag. 8vo. 1883. 3 Kr. 50 Øre, cart. 4 Kr.
- Lægebog for Søfarende. Forkortet Udgave for Skibe i Indenrigsk Fart. 8vo. 1867. Indb. 1 Kr. 70 Øre.
- Kalkar, Chr. H., Livsbilleder af Guds Riges Historie. Første Samling. Anden Udgave. 1881. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Indianerne i Nordamerika. 2. London og Elisabeth Fry. 3. Isabella eller Ellsabeth, Dronning af Danmark. 4. Walsenhuset i Halle. 5. Evangeliet og Jernbanearbejderne. 6. Patrik, Irlændernes Apostel. 7. Træk af fromme Menneskers Liv i Middelalderen. 8. Ignatius og Polycarp. 9. Johannes Mathesius. 10. Lovise Henriette, Churfyrstinde af Brandenburg. 11. Carl Rieu. 12. Caspar Coligny. 13. Johan Heermann. 14. Fenelon. 15. Johan Frederik Oberlin. 16. Felix Neff. 17. Thomas Fowel Buxton. 18. Kong David.
- Anden Samling 1858. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Severinus. 2. Olympias. 3. Gregorius af Nazianz. 4. Alkuin. 5. Ansgar. 6. Anselm af Canterbury. 7. Robert Groshead. 8. Brødrene for det fælles Samliv. 9. Caspar Contarini. 10. Johanne Grey. 11. Johanne af Albret. 12. Vincents af Paula. 13. Johanne Francisca af Chantal. 14. Mechitar. 15. Johan Valentin Andreä. 16. Thomas von Westen. 17. Hottentotterne og van der Kemp. 18. William Wilberforce. 19. Caroline Chisholm. 20. Margarethe Baxter. 21. Jonathan Edwards. 22. Vincentius Ferrer. 23. William Knibb. 24. Profeten Jeremias.
- Tredie Samling 1882. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Ambrosius. 2. Franciscus af Assisi. 3. Johannes Pius Mirandula. 4. Johannes Amos Comenius. 5. Johan Albrecht Bengel og hans Skole. 6. Claudius Buchanan. 7. Johan Kepler. 8. Philipp Neri, den humoristiske Hellge. 9. Mathias Claudius. 10. Fray Fernando de Talavera. 11. Robert Boyle. 12. Tre Skomagere, a. Hans Sachs, b. Jacob Böhme, c. Georg Fox. 13. John Knox. 14. Galeazzo Caraccioli. 15. Renata af Este.

Et gammelt Spørgsmaal.

I et af vore mest udbredte Dagblade har man for kort Tid siden iblandt de militaire Meddelelser læst følgende Linier: „Den tydske Flaade er under Krigsforhold med Hensyn til sine Bevægelser bleven underlagt den store Generalstab, medens hele Kystforsvaret er kommet ind under Landsforsvarscommissionen, hvis Anordninger Admiralitetschefen har at efterkomme. At det tydske Riges Kampkraft har vundet ved en saadan Ordning, der sikkrer Eenheden i Commando, er hævet over enhver Tvivl. Intet er uheldigere, end at de to Værn, saaledes som det jo som Regel finder Sted, virke Side om Side, uden at de gaae op i en høiere Eenhed. Kun en saadan kan bære det fulde Ansvar for Beslutninger, hvori begge Værn skulle arbeide sammen.“

Denne korte Meddelelse kan næppe betragtes udelukkende som en velvillig Oplysning om, hvorledes man nu i Tydskland opfatter Commandoforholdet til Hæren og Flaaden; thi den Commentar, hvoraf den i sit Omfang og i sin Optræden tilsyneladende saa fordringsløse Notits ledsages, kan ikke opfattes som en Gjengivelse af tydske Anskuelser, og den maa altsaa være et Udtryk for den Opfattelse, der næres af det danske Blad og dets landmilitaire Medarbeidere. Denne Opfattelse staaer

imidlertid i en saadan Modsætning til de Anskuelser, der bestandig have gjort sig gjældende i Marinen, at Tidsskriftet vilde svigte sin Opgave ved at lade de fremkomne Yttringer henstaae upaaagtede.

Man vil erindre, at det Spørgsmaal, man her tvinger os til igjen at berøre, alt for mange Aar siden har været drøftet herhjemme baade i Rigsdagen og i Pressen, og at Anledningen til denne Drøftelse nærmest var Commandoforholdene under Als-Affairen. Fra den ene Side gjordes det gjældende, at man i Krigstid maatte sikre sig den saakaldte høiere Eenhed i Overcommandoen ved at indordne Flaaden og Hæren i et og samme Ministerium eller ved i hvert Fald at have en fælles Minister for Flaade og Hær — paa den anden Side indvendtes herimod, at Flaade og Hær i deres Grundvæsen ere saa forskjellige, at man ikke kunde vente, at Sagskundskaben vilde kunne komme til sin fulde Ret i begge Værn, naar den, som havde Afgjørelsen i sin Haand, ifølge Sagens Natur maatte være fremmed for det ene eller det andet af dem, om ikke for dem begge. Ved Siden heraf fremhævedes, at man som det administrerende Overhoved for Hær og Flaade først og fremmest maatte være henviist til at vælge en administrativ Capacitet, og at det derfor som almindelig Regel maatte hævdes, at det var en falsk Opfattelse, der gjorde sig gjældende, naar man i en Krig vilde lade Ministeren optræde som commanderende General og Admiral. Endelig blev der særlig lagt Vægt paa, at den saa meget omtalte Samvirken fuldstændig afhang af, hvorledes Hær og Flaade hver for sig vare stillede under en Forsvarskrig, og at det saaledes aldeles vilde beroe paa den Udvikling, man gav de to Værn hver for sig, og den Forsvarsplan, hvorpaa man byggede deres Optræden, om der paa Krigsskuepladsen vilde blive Spørgsmaal om en gennemgaaende faktisk Samvirken, eller om ikke begge

Værn vilde faae et overveiende Antal Opgaver at løse fuldstændig uafhængige af hinanden.

Spørgsmaalet er hos os ikke blevet endelig afgjort, vi have afvejlende havt Fællesministre og særlige Ministre for de to Værn, og, hvilke Erfaringer man herigjennem maatte have høstet, er der ingen Anledning til her at komme ind paa, da vi ikke ønske at fremkalde nogen Discussion om Sagen, men kun ville minde om, at denne har en Historie, som ikke bør glemmes, og at intet bestemt Princip kan fastslaaes, saalænge det ikke er afgjort, hvilken Stilling Flaaden skal indtage til Forsvaret i dets Heelhed. Disse to Spørgsmaal følges ad, og det er derfor ganske betegnende, at en af de Mænd, hvis Minde omfattes med de varmeste Følelser af hans Standsfæller, samtidig drog begge Spørgsmaalene frem, da han efter sidste Krig, kort før sin Død anvendte sin sidste Livskraft til at »slaae et Slag« — som han kaldte det — for det Kald, han med sin varme og mandige Sjæl var knyttet til. De Anskuelser, han nærede om Flaadens administrative Sammenknytning med Hæren, deelttes dengang af hele Marinen, og det vil ogsaa derfor have sin Interesse at blive mindet om, hvorledes han dømte om Marinens Stilling til Landets Forsvar overhovedet og om dens Indordning under en for Flaaden og Hæren fælles Bestyrelse.

I Februar 1867 skrev den nævnte Officeer, afdøde Orlogscapitain Sigvard Lund nedenstaaende Artikel, der uden nogensomhelst Commentar var optagen i Berlingske Tidende:

„Hær eller Flaade.“

»Nu, da Forsvarscommissionen er opløst, og dens Arbejder maaskee ville blive Grundlag for det Lovforslag om Hær og Flaade, som Regeringen snart maa forelægge Repræsentationen, er der et Spørgsmaal, hvis Besvarelse, saa forekommer det os, maa have en væsentlig Ind-

flydelse paa Lovens Form, og dette Spørgsmaal lyder saaledes:

Var det i 1864 Armeen eller Flaaden, som det skyldtes, at vi i flere Maaneder kunde vedligeholde Kampen mod Preussens og Østerrigs forenede Magt, medens Preussen alene i nogle faa Dage erobrede Riger, ligesaa store som, ja større end Danmark?

Svaret herpaa er let, ja saa let, at Enhver vil kunne sige sig det. Var vor Flaade f. Ex. strax af en den overlegen Søstyrke bleven slaaet eller adspaltet, da vilde Fjenden otte Dage efter have oversvømmet baade Fyen og Sjælland med sine Hærskarer. Havde Søen været fri, hvor let vilde det da ikke have været for ham baade fra Rügen og fra Femern at kaste Tropper iland paa vore ligeoverfor liggende Kyster. Og at Preusserne dengang havde deres Opmærksomhed fæstet herpaa, derom vidner den betydelige Troppstyrke, der var dragen sammen paa og om Øen Rügen. Der var, saavidt vi vide, samlet henved 6,000 Mand paa dette Sted, og denne Styrke havde været mere end tilstrækkelig til i en Haandevending at erobre Sjælland og Kjøbenhavn, havde ikke vor Blocade holdt dem inde. — Hvad var det endelig, som bevirkede, at vi bleve nødsagede til at slutte Vaabenstilstand? Var det Tabet af Als? Vi havde paa Fyens Nordvestkyst en ligesaa god, om ikke bedre Stilling. Nei, Grunden til, at Krigen umulig kunde fortsættes, var den, at den fjendtlige Flaade, som efterhaanden var bleven samlet i Nordsøen, var betydelig stærkere end den Afdeling af vor Flaade, som kunde undværes fra den aldeles nødvendige Blocade af de preussiske Krigs- og Transportskibe, og at hele vor Operationsbasis, nemlig Herredømmet paa Havet, derved var kuldkastet.

Og Flaadens Betydning har Regjeringen selv stærkt fremdraget, da Krigsministeren og Marineministeren under 30te Mai 1856 meddeelte Commissionen deres »Bemærkninger om Landets Forsvar«. Thi de henføre mulige

Fjender under tre Classer med Hensyn til deres Søstyrkes Beskaffenhed. Og, gjennemgaaes nærmere de tre Tilfælde, som derefter opstilles med Hensyn til en Krigs Udsigter, da viser det sig, at det første Tilfælde, nemlig et Angreb paa Landsiden af en Magt, hvis Hærstyrke er den danske Stats overlegen, men som tilsøes er os væsentlig underlegen, er det eneste Tilfælde, hvor en Krig overhovedet kan føres, og Grunden hertil kan vel næppe være, at Fjendens Landmagt er større end vor, men er vel snarere den, at Fjenden ikke kan komme til at angribe vore Øer, da Havet i dette Tilfælde er et Værn, en naturlig Fæstningsgrav rundt om Landets Kyster. I det andet Tilfælde, hvor Fjendens Hær understøttes af maritime Kræfter, der omtrent kunne maale sig med vore, maa Hæren splitte sig i to Dele, nemlig 10,000 Mand til Forsvaret af Sjælland, Resten ved Lillebælt, medens Lolland-Falster og Møen uden videre overgives til Fjenden. Flaaden vil have nok at bestille med at operere imod den lige store fjendtlige Flaade, Hæren er saaledes overladt til sig selv, og kun af Flaadens Held eller Uheld beroer Udfaldet af Krigen. Er Flaaden heldig, kan hele Hæren i kort Tid concentreres, hvor det behøves; men, er Flaaden derimod uheldig, da ere Armeens Transporter truede, maaskee umuliggjorte, og hvert Armeecorps overladt til sin Skjæbne: at oprives af en overlegen Styrke.

I tredie Tilfælde, hvor vi angribes af en Magt, der er os overlegen saavel tilsøes som tillands, opgives strax hele Rigets Forsvar, undtagen Sjælland, der muligviis kan forsvares. Men man maa nu erindre, at Havet, der tidligere var vort Værn, nu er blevet en Landvei for Fjenden, bedre end den hurtigste Jernvei, thi han kan ad Søveien fra Morgen til Aften kaste, om det saa skal være, 50,000 Md. iland paa et hvilket som helst Punct af vore Kyster. Han kan stoppe

eller fragte ligesaamange hurtige Koffardidampere, som han behøver, og, kan vor Flaade end en enkelt Gang, siges der, standse en saadan med overlegen Styrke forsøgt Landgang, saa beroer Udfaldet dog i dette Tilfælde altfor meget paa Lykkens og Heldets lunefulde Spil. Og hertil kommer, at vi i de to sidstnævnte Tilfælde ikke mere kunne blokere og saaledes have maattet give Slip paa det bedste Tvangsmiddel, som vi i vore sidste Krige have kunnet benytte, medens dette Tvangsmiddel rimeligviis vil vendes mod os.

Maa man nu ikke spørge sig selv, om det ikke af alt det ovenfor Udviklede fremgaaer aldeles soleklart, at det er paa Flaaden, og kun paa den, at det kommer an, naar Landet skal forsvares. For den Fjende, vi nærmest tænke paa, har et Par tusinde Mand mere eller mindre Intet at betyde, og, har han først faaet Bugt med vor Flaade, da kan han i kort Tid erobre alle Øerne, hver for sig.

Hvad nu angaaer de Udgifter, som Commissionens Forslag vil medføre, da kan man ikke andet end indrømme, at 5 Millioner er en betydelig Sum at udrede for Landet efter dets nuværende Størrelse. Men desto større Opfordring er der ogsaa til at overveie, om Pengene ere rigtig fordeelte imellem Hær og Flaade. Og hertil sige vi et bestemt »Nei«. Efter vor Mening vil en Fordeling af Pengemidlerne, saaledes at der gaaer 2½ Mill. Rigsd. til Hæren og ligesaameget til Flaaden, bringe os et stærkere Forsvarsvæsen end det, vi ville faae efter Commissionens Forslag. Thi med en Armee og en ringe Flaade kunne vi ikke engang forsvare Sjælland imod den overlegne Naboes Hærmasser; men med en stærk Flaade og en lille Armeestyrke kan Fyen, Sjælland og alle Øgrupperne forsvares, og det er jo indrømmet, at Armeen i intet Tilfælde kan forsvare Jylland.

Den Vei, som Commissionen foreslaaer at gaae, vil om nogle Aar føre til, at vi ikke alene tabe Herredøm-

met paa Søen, men at vi blive vore Naboer væsentlig underlegne tilsøes, og da er Danmarks Existents truet. Kun ved en kraftig Udvikling af Søværnet kan denne betrygges, og som et Alvorsord i denne for Danmarks hele Betydning saa vigtige Sag, fremsende vi disse Bemærkninger, forinden Landets lovgivende Forsamlinger skride til Prøvelsen af Commissionens Forslag. Og det skal da ikke bagefter kunne siges, at der ikke i rette Tid var gjort opmærksom paa de Følger, som Commissionens Plan vilde føre med sig; thi atter og atter gjentage vi: »Kun en stærk Flaade kan forsvare Danmarks Kyster.«

At denne Paastand er rigtig, fremgaaer allerede af vore foregaaende Krige med Tydskland, og det fremtræder klart af Stillingen i vor sidste Krig, at det var Flaaden og ikke Hæren, der var Skyld i, at vi, som allerede antydet i Begyndelsen af denne Artikel, kunde udholde Kampen saalænge, medens saamange tyske Stater bukkede under i kort Tid. Grunden hertil kan fornuftigviis ikke søges i, at vor Hær skulde være bedre end de tyske Hære, og større var den paa ingen Maade; men for en upartisk og forstandig Iagttager vil det være indlysende, at Grunden var vort lille Lands Beliggenhed som Søstat. Vi havde, i Modsætning til de tyske Smaastater, vore Øer, der dækkedes af Flaaden ved en kraftig og vel udført Blocade af Fjendens Østersøhavne, hvilken forhindrede Fjenden fra nogensinde at løbe ud og forurolige vore Troppetransporter, der gik deres uhindrede Gang, saa at hele Armeen kunde samles i den vestlige Deel af Riget; her vidste den, at den havde Ryggen sikkert, støttende sig til Havet, hvor de danske Krigsskibe vare Herre. Denne vor uhindrede Besiddelse af Havet havde til Følge, at hele Als's Besætning, 10 à 11,000 Mand bleve reddede fra Ødelæggelse eller Tilfangetagelse, medens vi nylig have seet, at et hannove-

ransk Armeecorps paa 25,000 Mand heelt og holdent maatte strække Gevær efter en hæderlig Kamp.

Kunne vi nu umulig vente i Fremtiden at kunne blokere, bliver Principet for vor Krigsførelse dog det Samme, det nemlig, saalænge som muligt at gjøre den kraftigste Modstand paa Søen; men dette vil ikke kunne finde Sted efter Commissionens Pengefordeling, der forvandler os til en lille Landmilitairstat som Hessen-Kassel eller Hannover, og saaledes berøver os vor eneste og bedste Modstandskraft, som vi eie i Havet, naar vi kunne forhindre en Fjende fra at faae Fodfæste i Land.

Og hertil kommer, at, medens Commissionen med stor Omhu fordeler Armeen paa Sjælland og Fyen, seer man ikke noget System i Organisationen af Flaaden. Man bør tænke sig denne bestaaende af en kraftig og hurtig Hovedstyrke i Søen og kraftige Batterier, Monitorer i Storebælt, Lillebælt og Sundet, hvilket Commissionen vel omtaler, men dog aldeles i Forbigaaende. Det er dernæst af yderste Vigtighed at kunne faae Flaaden hurtig ud paa faa Dages Varsel og strax bemandet, idetmindste tildeels med øvede Artillerister. Er denne Foranstaltning ikke forberedt, vil en fjendtlig Flaade (og vor Nabo mod Syd holder næsten altid en Flaade i Søen) ved en Krigs pludselige Udbrud kunne forhindre vor Flaade fra at komme ud, og vor Modstandskraft er derved fra første Færd fuldstændig lammet. Den ærede Commission omtaler slet ikke denne Sag; men vi formene, at det er en Hovedsag, at der i Kjøbenhavn altid er et betydeligt Antal af uddannede Marineartillerister, og at den mest praktiske og billigste Maade at skaffe dette tilveie paa vil være at overlade hele Kjøbenhavns Garnisonstjeneste til Marineartillerister, der i paakommende Tilfælde ved en Krigs pludselige Udbrud kunde gaae lige ombord i Skibene, hvoraf en Deel, som antydet, altid bør ligge udrustede som i Krigstid, med Artilleriet

og en ganske lille Besætning ombord, klare til at gaae i Søen med faa Dages Varsel.

Kun ved saadanne virkelig praktiske Foranstaltninger kan det siges, at der er taget Hensyn til de nuværende bestaaende Forhold, og, imedens Commissionen egentlig i Et og Alt har fulgt det gamle System, bør det være Nutidens Opgave med Kraft og Bestemthed at kuldaste dette ved at give Slip paa alle Fordomme og gaae frem paa den Vei, der bedst fører os til Maalet, nemlig at skaffe os et Forsvarsvæsen, der staaer i Forhold til Landets Kræfter, men tillige stemmer med vor eiendommelige Beliggenhed.

Idet vi nu fremsende denne Artikel til Overveielse for Almeenheten, og navnlig for Landets Repræsentation, føie vi hertil den Slutningsbemærkning, at vi fuldkommen indsee, at det lille Lands Existents er bedst betrygget ved en stille og fredelig Udvikling, og vi ønske derfor, at Nationalitetsforholdet maa ordnes saaledes, at vi kunne leve i Fred med vor mægtige Nabo. Men, naar vi ikke heelt ville opgive os selv, da maae vi altid være rede til at værne om vore Interesser og i rette Tid søge Allierede, hvem vi kunne byde en passende Tilvæxt i Styrke. Og hidtil har vor bedste Allierede været Havet, der skjermende omskyller vore Kyster. Hvorfor skulle vi da nu forvandle denne vor Allierede fra en trofast Ven til vor værste Fjende!

Disse Udtalelser fremkaldte nogle Modbemærkninger, som gave Anledning til nedenstaaende yderligere Udtalelser af Orlogscapitain S. Lund:

»En æret Forfatter under Mærket W. har i »Dansk Rigstidende« Nr. 52, Lørdag den 2den Marts gjort min Artikel med Overskrift »Hær eller Flaade«, indført i »Berlingske Tidende« Nr. 48, Tirsdag den 26de Februar dette Aar, til Gjenstand for nogle Betragtninger, hvorfor jeg takker ham, da Hensigten med min Artikel netop var, at

fremkalde en Discussion, der kunde tjene til Oplysning for det store Publicum i denne vigtige Sag; dog kan jeg paa ingen Maade indrømme, at Forfatteren har været heldig i at bevise, at jeg har Uret i at sige, at vore Hovedbestræbelser bør være rettede paa Anskaffelsen af et stærkt Søværn. Det er ikke noget personligt Ønske hos mig, at Landhæren skulde være en Biting; jeg har udviklet, at det var begrundet i Forholdene og i Landets Beliggenhed, og, naar Forfatteren udtaler, at denne Anskuelse er eensidig og urigtig, saa har han ikke givet Grunde herfor; jeg har heller ikke paa nogen Maade gjort Armeen til en Biting, i den Forstand, som man skulde antage efter Forfatterens Udtalelser, da jeg har tildeelt den lige saa store Pengemidler som Flaaden, hvorimod, saaledes som Fordelingen er for Øieblikket, nemlig $1\frac{1}{2}$ Million til Flaaden og $3\frac{1}{2}$ til Armeen foruden $1\frac{1}{2}$ Million extraordinairt til Geværer, er det et urimeligt Forhold, der ikke kan andet end medføre en saa stor Svækkelse af Søværnet, at vi snart ikke alene tabe Herredømmet paa Havet, men blive saa svage paa Søen, at vi heller ikke her kunne gjøre nogen kraftig Modstand, og, da Overmagten tillands hos vore Naboer er aldeles knusende, vil vor Undergang i Tilfælde af Krig være hurtig og sikker. Forfatteren har slet ingen Grund til at opkaste det Spørgsmaal: »hvad skal Grundprincippet, hvorefter Forsvarsvæsenet bør ordnes, være? skal det være en fortvivlet Opbyden af Landets materielle Kræfter, en permanent bevæbnet Tilstand, og altsaa en Udæskan imod en mægtig Stormagt o. s. v.?«, da jeg aldeles ikke har udtalt mig i en saadan Retning; jeg har tværtimod gjort opmærksom paa det Ønskelige i, at Nationalitetsprincippet maatte blive anvendt paa en saadan Maade, at vi kunde komme til at staae paa en fredelig Fod med vor sydlige Nabo; derimod er jeg ganske enig med Forfatteren, naar han siger, at vi maae anlægge et Værn for Landet, der passer til dets Stør-

relse og Indtægter; men Forfatteren har her glemt en vigtig Factor, nemlig Beliggenheden! Det er denne Factor, som, benyttet paa den rette Maade, giver de smaa Stater en Modstandskraft mod de store, som de ellers ikke kunne faae. Vi have saaledes seet Tscherkesserne kæmpe i et Aarhundrede med den russiske Kolos, idet de have benyttet deres Lands eiendommelige Beskaffenhed; men det Samme kunne vi sige med Hensyn til os selv; havde vi ikke havt Havet og et stærkt Søværn, vilde vi for længe siden være gaaede til Grunde og stykkede ud imellém vore Naboer. Det var netop min Mening, at vi ved at anlægge et kraftigt Søværn arbejdede paa den Basis, som ligefrem er os given af Vorherre, og at et saadant Forsvar passer til vore Forhold, hvad enten Faren kommer fra Nord eller Syd; at jeg imidlertid i min Artikel nærmest har havt den sydlige Nabo for Øie, er jo ikke mere end, hvad der er Tilfældet med Alle, der i denne Tid omhandle denne Sag, og det er jo ogsaa naturligt efter den Medfart, vi have lidt, ligesom vi ogsaa kunne være overbeviste om, at det farligste Angreb i Fremtiden vil være det, der kommer fra denne Kant. Forfatteren siger, at vi med de største Kraftanstrengelser ikke kunne vente at maale os med den preussiske Flaade i Fremtiden, at Preussen i 1867 ikke er det samme som Preussen i 1864; dette forholder sig ganske rigtigt, men jeg udtalte i min forrige Artikel, at, ligesom vor Frelse i de forrige Krige med Tydskland bestod i vort Herredømme paa Havet, saaledes maatte et kraftigt Forsvar i Fremtiden være betinget af den Modstand, vi kunne gjøre tilsøes. Conseqventsen af den meget yndede Talemaade, som man især hører fra ærede Landofficerer: »Hvad kan det nytte at anvende betydelige Midler paa Flaaden, vor mægtige Nabo kan dog snart overfløje os» — kan paa ingen Maade komme Armeen tilgode, da for dens Vedkommende Overmagten allerede er tilstede i en knusende Grad, Conseqventsen maatte blive, at man

slet intet Forsvar skulde holde, da det er indlysende, at en Stump Armee paa 20,000 Mand, der staaer paa Sjælland, ikke kan forhindre Landgang af en Armee paa f. Ex. 50,000 Md. med Reserver, naar den fjendtlige Flaade er Herre paa Søen. Hr. W. maa erindre, at Fjenden, som bestemmer, hvor han vil gjøre Landgang, vil vælge saadanne Steder, hvor han kan komme tæt til Land med sine svære Skibe, hvor Udskibningen kan skee hurtigt, og hvor Terrainet er af den Beskaffenhed, at Forsvarerne ikke finde nogen Dækning; som Følge heraf gaaer Fjenden i Ro iland, dækket af Skytset fra sine svære Skibe, og, er det først kommet saavidt, bliver det unødvendigt videre at forfølge, hvad vor Skjæbne maa blive. Sjælland vil da ikke være bedre faren end Jylland, hvor Fjenden med sine overlegne Hære lige kan rykke op, idet Havet, som er i Fjendens Magt, er blevet til et milebredt Jernbanespor, han nok vil vide at benytte til sin Fordeel. Det er i Almindelighed kun ved Hjælp af Flaaden, vi kunne forhindre Landgange, da den ligger udenfor Kysterne og ved sin Bevægelighed hurtig kan komme fra Sted til andet. Forfatterens Frygt for, at Kysterne skulde blive blottede, naar vi staae udefter den fjendtlige Flaade, er ugrundet, vi følge ikke Fjenden f. Ex. til Rusland, vi maae altid opholde os i vore Farvande paa de hensigtsmæssigste Steder, med hurtigløbende Tændere ude omkring til saavel at observere fjendtlige Krigsskibe som til Troppetransporter. Landets Frelse afhænger efter min Mening af, hvor godt Flaaden kan besørge nysnævnte Hverv, nogen Understøttelse af Hæren kan den ikke vente; thi den ærede Forfatter tager aldeles feil i den udtalte Anskuelse, at »Hær og Flaade kunne virke i Forening støttende sig til enkelte paa Kysterne befæstede Puncter«; det er nemlig indlysende, at dersom vi lagde vor Flaade og Armee f. Ex. ved Stevns, kunde Fjenden, der kan gaae iland paa alle Puncter, gaae over med Hærmasser fra sine Kyster til Lolland og

Falster, længe før vi kunde naae derned med vort Søværn for at forhindre det, og, naar en saadan Eventualitet var indtraadt, maatte man betragte Alt som tabt: man har bebreidet »Rolf Krake«, at den kom 14 à 15 Minuter for seent paa Kamppladsen; hvad vilde man sige om vor Flaade, naar den i et saadant Tilfælde, der, hvis det lykkedes, vilde have Landets Undergang tilføje, ikke i rette Tid var paa rette Sted, men sandsynligviis vilde komme et halvt Døgn eller mere for seent, for kun at faae Underretning om, at det knusende Slag var heldig udført? Nei, Flaaden maa gaae sin Gang, en Samvirken med Hæren kan i Reglen ikke finde Sted, saaledes som Forholdene have udviklet sig, Flaaden maa have sin Opmærksomhed rettet ud ad Søen til, hvorfra Fjenden kommer; det er kun, naar den er meget stærk, at den kan afsee enkelte Skibe til Understøttelse for Armeen, men dens ringe Udvikling kan ikke tilstede noget Saadant, og, naar jeg har fremstillet Forholdene under den sidste Krig, har det været for at fremhæve Flaadens Betydning, der forekommer mig ikke at have været tilstrækkelig anerkjendt, idet jeg gik ud fra, at, hvis vi ikke havde havt Herredømmet paa Søen, var det ikke gaaet os bedre end alle de tyske Smaastater, der bleve erobrede paa enkelte Dage.

Forfatteren mener, at det havde været heldigere med Hensyn til det sørgelige Tab af Als, om Landforsvaret havde været stærkere — ja, det forstaar sig: jo mere, jo bedre; men, naar en saadan Forøgelse havde havt en Svækkelse af Flaaden tilføje, havde det været til Skade for det Hele, vi havde da maaskee ikke kunnet hævde Herredømmet paa Søen, og vor Troppeopstilling maatte have været af en ganske anden Beskaffenhed; saaledes havde sandsynligviis Dybbøl-Als-Stillingen maattet opgives. Det forekommer mig iøvrigt, naar Talen er om Forsvaret af Als, at den Styrke, der her var tilstede, 10 à 12,000 Mand, maatte ansees for fuldkommen tilstrækkelig

naar man erindrer, at der kun var Tale om at forsvare en Kyststrækning paa circa 2 Miles Længde, der var spækket med Kanoner, imedens den brede Deel af Alsund, Nord-, Øst- og Sydkysten vare dækkede af Flaaden. Uagtet disse gunstige Forhold blev Als erobret paa en halv Dag og Armeen kun reddet fra at blive hugget ned eller taget til Fange ved Flaadens betimelige Hjælp; det synes imidlertid, at, naar en saa betydelig Styrke af krigsvante Tropper paa saa lille en Ø saa hurtig kunde kastes ud af sine Stillinger, er der lidet Haab om, at selv en to til tre Gange større Styrke vil kunne forhindre en Landgang paa Sjælland, hvis Kyster ere aabne overalt, naar Fjenden har gjort sig til Herre i vore Farvande. — Naar den ærede Forfatter i Slutningen af sin Artikel bemærker, at Sømanden og Soldaten ærlig maae række hinanden Haanden til sælles Forsvar for Fædrelandet, at et godt kammeratligt Forhold maa vedligeholdes, og at vi ikke maae søge at vække Tvivl hos Nationen, om den Enes større eller mindre Berettigelse ligeoverfor den Anden, og sigter mig for Brud paa disse Forhold, har han i dette Punct ligesaa lidt som i de fleste andre opfattet min Artikel paa den rette Maade; jeg har nemlig i hele min Artikel ikke med eet Ord omtalt Flaadens eller Armeens Fortjenester, jeg har kun fremhævet Flaadens Betydning paa Grund af de eienommelige Forhold, vi nu engang leve under, og Landets Beliggenhed; iøvrigt ere de ledende Motiver hos mig, naar jeg tager Ordet i denne Sag, Kjærligheden til Kongen og Fædrelandet.«

Samme Dag, som den her gjengivne Artikel fremkom i »Dansk Rigstidende«, udtalte Forfatteren sig i »Dagbladet« paa følgende Maade:

„Flaadens og Hærens Samvirken under en Krig. Første Behandling af Hær- og Flaadeplanerne er nu tilendebragt, og et Udvalg er nedsat for at drøfte Sagen.

Uagtet det vistnok ikke slaar feil, at det store Publicum med Interesse har fulgt denne for Landet saa vigtige Sag, er det dog langt fra, at Alle omkring i Landet holde Rigsdagstidenden, og Referatet af Forhandlingerne i Bladene kan, hvor megen Omhu der end anvendes derpaa, umulig blive fuldstændigt paa Grund af den indskrænkede Plads. Som en Følge heraf kan der være flere Gjenstande, som det er hensigtsmæssigt nærmere at belyse, navnlig saadanne, som have en praktisk Indflydelse paa Ordningen af Forsvarsvæsenet, fordi de staae i nøie Forbindelse med Anvendelsen deraf i Krigstilfælde. Det er langt fra min Hensigt at gaae i Detail med de førte Forhandlinger, men kun fornemmelig at fremstille Forholdet mellem Armee og Flaade. En Opstilling af Forsvarsvæsenet lader sig vel gjøre paa Papiret; men min Agt er at vise, hvorvidt den i alvorlige Tilfælde vil staae sin Prøve; jeg finder hertil saa meget mere Anledning, som det forekommer mig, at Anskuelserne med Hensyn til den Virksomhed, som Hær og Flaade skulle udfolde, ere meget vrang, saavel hvad den særskilte Anvendelse af de to Forsvarsdele angaaer, som ogsaa, naar disse skulle anvendes samlede; men det er dog indlysende, at af den rette Opfattelse af disse Forhold afhænger det, om man paa Kampens Dag vil faae et virkeligt Udbytte af de paa Forsvarsvæsenet anvendte Pengemidler og være istand til at hævde sit Fædrelands Selvstændighed.

Under første Behandling af Hærplanen blev Flaaden jævnlig omtalt, idet man gik ud fra, at under en eventuel Krig maatte Hovedsagen være, at der fandt en nøie Samvirken Sted mellem Hæren og Flaaden, ja enkelte Talere, som Balthazar Christensen og Major Müllen, gik endog saa vidt, at de vilde gjøre Flaaden til et Appendix for Armeen. De bleve imidlertid heldigviis imødegaaede af andre Talere, navnlig af de Søofficerer, der have Sæde i Rigsdagen, og her maa fornemmelig fremhæves Capitainlieutenant Schönheyders Foredrag, hvori han

gjorde opmærksom paa den uheldige Fordeling af Pengemidlerne til Hær og Flaade og tillige gav et lille, men sandt Billede af, hvorledes Flaaden under en Krig burde benyttes, hvoraf fremgik, at vor Flaade maatte bestaae af kraftige og sødygtige Skibe, der kunde arbejde sig frem paa vore aabne Kyster istedenfor Hr. B. Christensens Haandkrafts-Monitorer, der i stille Veir kun gjøre et Par Mile i 4 Timer, og som i nogen Kuling og Søville være aldeles ubrugelige; det gaaer ikke an, fordi man har hørt, at saadanne Fartøier mulig kunne bruges i den svenske Skjærgaard, hvor der selv med haard Kuling sjældent findes nogen Søgang, at overføre dem til os, som have svær Søgang overalt paa vore aabne Kyster. Blandt Thingets civile Medlemmer havde Flaaden kun et Par Talsmænd, navnlig i Byfoged H. Hage; iøvrigt syntes man i det Hele at være saa tilfreds med Principet i Hærplanen, nemlig at alle de Udskrevne kunne uddannes, at man glemte, at den store Bekostning, som dette medfører, giver Anledning til en Svækkelse af Flaadens Udvikling, der vil medføre stor Fare for Landet. Hvad jeg imidlertid nærmest her vil søge praktisk at fremstille, er den feile Anskuelse, at under en fremtidig Krig kunne Flaaden og Hæren samvirke med hinanden, og herpaa er det fornemmelig, at man bygger sit Haab om en kraftig Anvendelse af Forsvarsvæsenet. Man overseer imidlertid, at Flaaden allerede i den nærmeste Tid paa Grund af de ringe Pengemidler ikke vil kunne opfylde de Fordringer, man stiller til den. Den vil næppe kunne opfylde sin første og væsentligste Opgave, der er betegnet saavel af Flaadecommissionen som af Marineministeren i Motiverne til Lovudkast for Marinen — nemlig at kunne møde Fjenden overalt i vore egne Farvande, bekæmpe ham og forhindre Landgange paa vore aabne og let tilgængelige Kyster — endsige udføre den anden vigtige Opgave at vedligeholde Forbindelsen mellem Landsdelene og dække Armeens Transporter. Det er nemlig indlysende, at med

den lille Flaade, som vi med de indskrænkede Pengemidler kunne faae, vil det ikke være os muligt at afgive Skibe til Dækning af Troppetransporter, da vi derved vilde svække os i den Kamp, som vi maae bestaae overalt, hvor Fjenden viser sig, sandsynligviis med overlegen Styrke, men hermed falder ogsaa det hele Princip, hvorpaa Hæren fornemmelig er bygget: ved Flaadens Hjælp at kunne concentrere Armeen i sin hele Styrke paa et bestemt Punct. Naar man derfor har tænkt paa et »localt Forsvar«, er dette ganske rigtigt, ja endog ligefrem en Følge af den naturlige Tvedeling, der fremkommer ved Storebælt, en Gruppe Øst og en anden Gruppe Vest for dette. Men det viser tillige, hvor uheldige Forholdene ere hos os for en Armee paa Grund af Landets Beliggenhed, at man troer at maatte ty til en saadan Forholdsregel som at dele en Armee, der vel er stor efter vore Forhold, men dog lille i Sammenligning med Nabo-staternes Hære, i to Dele, der saaledes isolerede snart maatte bukke under, naar de bleve angrebne af en overlegen Flaade og Landmagt. Denne Deling af vort lille Rige i tvende Dele har man formodentlig tænkt sig som en fjern Eventualitet; men det er min Mening, at med den nuværende ringe Udvikling af Søværnet vil den indtræde i den allernærmeste Tid, da vor Flaade som foranført vil have nok med at bekæmpe Fjenden, idet han med sin overlegne Søstyrke snarere vil kunne afsee enkelte Skibe til at blokere Bæltet med, imedens vi maae være paa Færde overalt i vore Farvande for at møde Hovedstyrken og forhindre Landgange. Flaaden er jo nødsaget til at følge den fjendtlige Flaade; thi, hvis vi f. Ex. lagde os i Storebælt, vilde den fjendtlige Flaade kunne gjøre Landgang paa Sjællands Østkyst, og netop en saadan Fare er det jo Flaadens vigtigste Hverv at forhindre. Flaaden maa jo saagodtsom altid hjælpe sig selv, og alle de Pengemidler, der anvendes paa Hæren, kunne næsten aldrig komme Flaaden tilgode. En Armee,

der staaer lland, kan ikke komme en Søstyrke tilhjælp, der ligger ude i Søen og kæmper, og vi kunne jo ikke forud bestemme, paa hvilket Sted vi ville udfegte Kampen. Flaaden kan derimod dække Armeen, naar den har tilstrækkelig Styrke dertil, og, hvad jeg ved disse Linier har villet oplyse, er netop, at med den paa-tænkte Udvikling af Flaaden kunne vi i den nærmeste Tid have ondt nok ved at hjælpe os selv tilsoes; at Flaaden tillige skulde kunne understøtte Hæren, er en Illusion, som man bør komme bort fra, da den ellers vil give Anledning til Skuffelser, værre end dem, vi oplevede i forrige Krig.»

Endelig udviklede Orlogscapitain S. Lund nærmere sine Anskuelser om Hærens og Flaadens Sammendragning under en fælles Bestyrelse i nedenstaaende Artikel, som var optaget i »Dagbladet« midt i Juni Maaned 1867 og ledsagedes af nogle Ytringer af Redactionen, der ikke ganske kunde tiltræde hans Motiver, hvilket var saare naturligt, da den i enkelte Retninger ikke stemmede med den Opfattelse, »Dagbladet«s Redacteur havde gjort gjældende som Medlem af Folkethinget.

„Et Par Ord i Sagen: Et Forsvarsministerium.“

»Under Forhandlingerne paa Rigsdagen om Forsvarsvæsenet har det jævnlig været bragt frem, at det var ønskeligt, at Bestyrelsen af Krigs- og Marineministeriet blev lagt i een Haand, og det er vel da Meningen, at Bestyrelsen skulde bestaae af en civil Mand til Minister med to fagkyndige Departementschefer. En saadan Ordning synes for Tiden at tiltale Repræsentationen, og næsten alle Stemmer have udtalt sig for den. Lægger man imidlertid nøie Mærke til Forhandlingerne, vil man see, at de Grunde, der have været anførte for en saadan Ordning af Overbestyrelsen i de militaire Forhold, have været faa og lidet vægtige. Det er derfor maaskee ikke

uden Interesse igjennem Pressen at gjøre det store Publicum bekendt med denne vigtige Sag, saa meget mere som de Forhold, man nu vil indføre og sætter saa store Forhaabninger til, ere aldeles nye. Der er ingen Erfaring at hente nogensteds fra, da man tværtimod i alle Lande holder det for rigtigt, at Armee og Marine have særskilt Overbestyrelse og Administration. Dette er Tilfældet, saavidt mig bekendt, i alle baade store og smaa Søstater, saaledes i Nordamerika, England, Frankrig, Rusland, Tyrkiet, Brasilien, Portugal, Holland og Spanien. Dersom den Ordning, man nu attraaer, skulde være saa ønskelig og fordeelagtig, er det mærkeligt, at den ikke er indført i andre Stater; det er ogsaa besynderligt, at man ikke hos os har gjort Begyndelsen med at slaae et Par af de andre Ministerier sammen, f. Ex. Cultus- og Justitsministeriet, der begge have deres Virksomhed paa det faste Land, og hvis Forretninger ere ganske anderledes eensartede, end Tilfældet er med Hær og Flaade. Og det vilde endda blive et Spørgsmaal, om en saadan Sammenlægning, selv af et Par civile Ministerier, vilde give det Udbytte, man efterstræber: større Eenhed og Klarhed i Oversigten af Forretningerne; man vilde maaskee snarere fjerne sig fra Maalet, idet der var lagt saa stor en Byrde paa Enkeltmands Skulder, at han maatte overlade Mere end tilbørligt til sine Undergivne. Men, som sagt, en Forening af et Par civile Ministerier kunde bedre skee end af de militaire; thi der findes ingen Sammenknytningspuncter mellem Hær og Flaade, de ere egentlig ligesaa forskellige i deres hele Natur som de Elementer, hvorpaa de færdes. Saaledes har Flaaden sit Værft, en Institution, der er Armeen aldeles fremmed, Bygningen af Skibe, Øvelser for Bemandingerne osv.; ja ikke alene i Hovedbestanddelene, men ogsaa i Detaillerne ere de to Etater aldeles forskellige. Man har nu netop anført som Grund for at have een

Forsvarsminister, at det vilde give mere Eenhed i Bestyrelsen, og at Hær og Flaade i Krigstid bedre vilde kunne arbeide sammen; der har endog været anført, at Uheldene ved Eckernførde og Als vilde være undgaaede, naar man havde havt en saadan Ordning. Jeg troer imidlertid, at man tager aldeles feil i disse Slutninger, da de nævnte Ulykker, og maaskee flere til, vilde være skete, selv om man havde havt een Mand til Minister. Hvis der er Tale om en Sammenarbeiden af Flaade og Armee under Krigsforhold, ligger Vanskeligheden nemlig ikke i, at der er to Mennesker, som skulle enes om Operationernes Gang; det vilde nemlig være høist mærkeligt, om en Krigs- og en Marineminister, der begge ikke alene opholde sig i samme By, men have Contoir i samme Bygning, og som kunne sees hver Dag, ja hver Time paa Dagen, ikke skulde kunne blive enige. Nei, Vanskeligheden ligger hos de forskjellige Overcommandoer paa Kamppladsen, hvor den ene har sin Virksomhed tillands, den anden tilsøes. Det kan her, selv med den største Agtpaagivenhed, mislykkes at faae en aftalt Operation til at falde sammen i det rette Øieblik, f. Ex. ved et uventet Angreb af Fjenden eller ved pludselig opkommende Storm osv., der forhindrer Søstyrken fra at møde paa rette Sted, og Afstanden mellem Commandoen tillands og tilsøes er i Reglen saa stor, at der ikke kan være Tale om stadig Communication mellem dem; saaledes maa Ulykken i Eckernførde Fjord fornemlig tilskrives den Omstændighed, at Overcommandoen for Armeen ikke betids underrettede Flaadens Commando om, at Armeen ikke rykkede frem paa den til Angreb paa Eckernførde efter truffen Aftale bestemte Dag, og der foreligger heller Intet med Hensyn til Als-Affairen, der taler for, at denne Ulykke har sin Grund i, at der var to Ministre.

Dersom den Tanke, som man knytter til at have

een Mand som Minister for det samlede Forsvar, nemlig at Beslutninger, der skulle tages hurtig, altsaa navnlig i Krigstid, bedre vilde skee med een end med to Ministre, virkelig i Praxis var sand, vilde den paatænkte Forandring i det Bestaaende være fuldkommen berettiget; men, betragter man Sagen noget nøiere, vil det sees, at netop det Modsatte er Tilfældet. Er f. Ex. Ministeren en civil Mand, maa han, hvergang en Sag af Betydenhed skal afgjøres, raadføre sig med sine to Departementschefer, da han selv er ukjendt med militaire Operationer baade tilsøes og tillands; men saa have vi altsaa tre Mænd istedenfor to, der skulde blive enige; og, skulde der, hvad saa let kan hænde, findes afvigende Meninger mellem Departementscheferne, er den civile Minister i en meget kritisk Stilling, da hans Mangel paa praktisk Kjendskab til de militaire Forhold gjør det umuligt for ham at dømme dem imellem, saa at han næsten, da der dog maa tages en endelig Beslutning, er henviist til at tælle paa Knapperne, eller slaae Rødt eller Sort om, hvilken af sine Departementschefers Mening han skal følge. Men det forekommer mig indlysende, at en saadan Forretningsgang under kritiske Omstændigheder maatte kunne paaføre Landet store Ulykker. Ganske anderledes simpelt og klart bliver Forholdet, naar Krigs- og Marineministeren selv ere fagkyndige og directe kunne forhandle med hinanden; alle disse Mænd have ikke alene et juridisk, men ogsaa et moralsk Ansvar, og de ville søge at træffe det Rette, da de i modsat Fald maae vente at blive dragne til Ansvar og straffede. Den civile Mand maa derimod betragtes som sagesløs, navnlig i Krigstid, hvor han er nødt til at stole paa Andre. Ministeransvarligheden, der er Skjoldet i det constitutionelle System, er saaledes gaaet aldeles tabt.

Efter det Anførte synes det at ligge i Sagens Natur, at, naar der i Militairstaterne findes Capaciteter, er For-

svaret bedst tjent med at faae Mænd af sin egen Midte til at varetage dets Anliggender, da disse Mænd ere opdragne i Faget og saaledes maae have den største Interesse i dets Udvikling og bedst kunne dømme om den rette Maade, dette bør skee paa; men i ethvert Tilfælde maa der være en Minister for hvert Ministerium. Enhver Sammenblanding eller Sammenlægning af de to Hovedværn, hvoraf Forsvaret bestaaer, er til Skade for dette; især vilde det være ødelæggende, hvis man vilde indordne det ene Værn under det andet, og dette vilde let blive en Følge af Sammenlægningen. Jeg behøver blot at henvise til Ytringer af Hr. Etatsraad Fenger under Forhandlingerne i Folkethinget om Forsvarsvæsenet; i et Foredrag om denne Sag yttrede han bl. A., «at det kunde være ønskeligt at indordne Marinen under Armeen». Nei, det vilde netop være alt Andet end ønskeligt, og det indsees ikke, hvorfor Hr. Fenger har kastet denne Brand ind mellem dem, der skulle værne om Fædrelandet, hver paa sin Viis; jeg føler mig overbeviist om, at en saadan Indordnen, der ufeilbarlig maa blive en Underordnen, kun vilde avle Misfornøielse og Misundelse. For at undgaae dette skal man netop holde de to Værn adskilte fra hinanden i deres Styrelse. Skulde man imidlertid forsøge Experimentet med een Minister for begge Etater, bør dog Administrationen holdes særskilt, for at ikke Marinen skal gaae op i Armeen og tabe sin Charakter og Eiendommelighed til Skade for Landets Forsvar i det Hele. Allerede som Forholdene nu ere, tynger Armeen med sin Overmagt i de uforholdsmæssig store Pengemidler, der anvendes paa den, og ved sit talrige Personale; men, forholder det sig saa under de nuværende Forhold, vilde det stille sig endnu ugunstigere for Marinen, naar den øverste Styrelse af Militairetaterne samledes paa een Haand. Man vilde da nok, navnlig efter en længere Fredsperiode, kunne bringe

det dertil, at Flaaden saa at sige blev indordnet i Armeens Geledder, men hermed vilde den ogsaa have faaet sit Dødsdrag, idet man havde berøvet den sin bedste Støtte — den Aand, der skal gjøre en Flaades Mandskab saavidt muligt heelt igjennem, for at bruge en engelsk Talemaade, til »Sømænd hver Tomme af dem.«

Tegetthoff og Helgolands-Affairen.

Naar man seer historiske Kjendsgjæringer fremstillede i det Lys, som er blevet benyttet af Forfatterne til de nyere og særlig den nyeste tydske Iscenesættelse af Helgolands-Affairen, fristes man til at spørge sig selv, om de bekjendte Ord: »Det Seete afhænger af de Øine, der see» virkelig have en saadan Almeengyldighed, at Sandheden, den rene, skære Sandhed, selv om man bevæger sig udelukkende paa Kjendsgjærningernes Omraade, er et fuldstændig relativt Begreb. Har man dertil selv været Vidne til det Forefaldne, og har man derefter søgt at skildre det, man har oplevet, saa klart og upartisk som muligt, bliver man dobbelt berørt ved at staae overfor en Fremstilling, der ikke blot afviger fra den, man selv har givet, men endog ubetinget maa være usandfærdig, saafremt den Opfattelse, man har haft af Begivenhederne, fortjener Tiltro. Hvormegen Tillid man da end har til, at der ingen Fare er for, at Phantasifostre i Længden kunne udslette Virkelighedsbilledet, kan man dog ikke frigjøre sig for den Tanke, at Enhver, der staaer udenfor Sagen, har en meget menneskelig og hos Mange uovervindelig Tilbøielighed til at tænke og sige: »Ja, hvem veed? — det er dog vist alligevel ikke gaaet saa ganske til, som man har fortalt os.» — Det var altsaa ikkun af simpel Forudseenhed, at Tidsskriftets

Udgivere nedlagde Indsigelse, dengang man fra østerri-
gisk Side fremkom med en Udtalelse i »Army and
Navy Gazette«, hvorigjennem der gjordes Forsøg paa at
reducere vor Seier ved Helgoland til en indledende Fegt-
ning, hvis Resultat efter al Rimelighed var blevet et
Nederlag, dersom vi ikke havde »unddraget« os Kampens
Fortsættelse, og det var ligeledes for at hindre Tvivlen
fra at brede sig til større Kredse, at denne udelukkende
paa tørre Kjendsgjæringer byggede Indsigelse blev ind-
rykket i det engelske Blad, der alt tidligere havde be-
kæmpet den vrang Fremstilling ved Udtalelser fra en-
gelske Officerer, som havde overværet Kampen. Da nu
hverken de engelske eller de danske Indlæg i Sagen
bleve modsagte, endsige modbeviste, kunde det ikke
Andet end vække en vis Forbauselse, at see den tilbage-
viste østerrikske Fremstilling gjenoptaget og udpyntet
med forskellige Insinuationer om Usandfærdighed eller
Upaalidelighed i den Fremstilling af Træfningen, som
var optaget i Tidsskriftet i Efteraaret 1864. Hvis Tids-
skriftets nuværende Udgivere havde været ganske frem-
mede for den meget omtalte Kamp, kunde de overfor
en saadan Gjentagelse af Forudsætninger, der staae i
fuldstændig Strid med de i de danske Beretninger an-
førte Kjendsgjæringer, have været fristede til at spørge
sig selv, om de, der have affattet den i Tidsskriftet op-
tagne Skildring af Kampen, dog ikke skulde have ladet
sig føre bag Lyset, — men Skjæbnen vil nu, at For-
fatteren til Fremstillingen er den ene af Tidsskriftets
Udgivere, som dengang var Næstcommanderende paa
Corvetten »Heimdals«, og at det er den anden af Tids-
skriftets Udgivere, som med nøie Iagttagelse af alle
under Træfningen gjorte Optagelser har ombord i »Heim-
dal«, hvor han var Trediecommanderende, udført Situa-
tionstegningen, der belyser hele Kampens Gang. Udgiverne
have derfor været fuldstændig overbeviste om, at der

ikke kunde paavises et eneste Ord i Tidsskriftets Fremstilling af 1864, som ikke var i fuldeste Overeensstemmelse med Kjendsgjerningerne, og dog have de ikke været blinde for, at man kunde beskylde dem for, at de som Parter i Sagen havde været hildede. Det er i Erkjendelsen heraf, at de igjennem selve dette Tidsskrift tillade sig at sende deres dybtfølte Tak til den tidligere, fortjenstfulde Udgiver af det østerrigske Tidsskrift »Archiv für Seewesen«, som nu bærer Navn af »Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens«, der i et Brev til Dagbladet har udtalt sig paa følgende Maade:

»Hr. Redacteur! Jeg beder Dem ogsaa at ville høre en østerrigsk Stemme i den Polemik, De fører imod Werners Fremstilling af Slaget ved Helgoland. I Deres Numer fra 28de November bringer Hr. v. d. Recke to Charaktertræk af Tegethoff, som skulle vise, at denne Admiral ikke betragtede sig som Seierherren ved Helgoland. Om det Første, hans Svar paa en Skaal, er rigtigt, veed jeg ikke, men den anden Tildragelse i Havnen ved Triest har fundet Sted, og begge to passe aldeles til Tegethoff's Charakter. Jeg har selv efter to Aars Ophold og Studium i Kjøbenhavn fra 1857—59 været i den østerrigske Marine, omgaaes endnu med dennes Office-rer og Ingenieurer og har kjendt Tegethoff godt. Denne Mand, som var en stor Uven af alt Praleri og al Usandhed, har aldrig havt saadanne Ord som *Sieg bei Helgoland* i sin Mund; han var tilfreds med, at de østerrigske Skibe, hvis Mandskaber ved denne Leilighed for en stor Deel bestode af Recrutter, kæmpede med Mod og Dygtighed. Jeg kan ogsaa fortælle Dem et Træk, hvoraf De kan see, med hvilke Forventninger han gik i Kamp. En af mine Venner, Linieskibs-Lieutenant v. Gaal, comman-derede paa »Schwarzenberg« de to Agter-30-Pundigere,

hvis italienske Mandskab ikke var meget mere end Recrutter. Det første danske Skud sønderrev »Schwarzenberg«'s Agter-Finkenetter og spredte en Hagel af store Splinter hen over Dækket. Forfærdede faldt Matroserne ned og vilde ikke røre sig og ikke mere betjene Kanonerne. Gaal's indstændige Tiltale kunde ikke faae dem til at reise sig, og saa løb han hen til Tegetthoff, som stod paa Commandobroen, og beklagede sig over Mandskabets Adfærd. Da raabte Tegetthoff til dem: »*Pioi di cani*, om I ligge paa Dækket eller staae paa Benene, er nu lige meget, thi her maae vi dog døe Allesammen!« Efter denne logiske Tiltale reiste de sig og bleve ved at betjene Kanonerne ganske tappert. Han var fattet paa det Værste. Fra 1864—72 var jeg Redacteur af »Archiv für Seewesen«, som nu udgives af det hydrographiske Institut i Pola. Efter Slaget ved Helgoland fandt jeg Beretningen derom i det danske »Tidsskrift for Søvæsen« saa interessant, at jeg oversatte den; dog vilde jeg ikke aftrykke den uden Tegetthoff's Samtykke. Han commanderede dengang en Escadre i Adriaterhavet. Saa tilsendte jeg ham Beretningen, og han svarede, at den var ganske sand og rigtig, men at Indrykkelsen maatte afhænge af Marinecommandoens Tilladelse. Tegetthoff var en streng retfærdig Mand og kunde ikke lide noget Misgreb. Ligesom han omtale ogsaa de østerrigske Søofficerer kun Affairen som »Gefecht bei Helgoland«; de bilde sig ikke Noget ind, som ikke stemmer med Virkeligheden; at Nogen har brystet sig af en Seier ved Helgoland, har jeg aldrig hørt, ikke en eneste Gang, og de ere fornuftige nok til at vide, til hvilken Nytte det neutrale Farvand var ved Branden i »Schwarzenberg«'s Fokkemast. Hvad nu Admiral Werner angaaer, saa har jeg læst saa dygtige Ting af ham, at jeg troer, der paa hans Side kun er en Feiltagelse, maaskee en paa Andres Bekostning for vidt dreven god Villie, eller maaskee

et Product af hans digteriske Evne, men ingen *forsættlig*
Fordreielse af Facta.

Wien, 1. Decbr. 1883.

Deres ærbødige
Johannes Ziegler,
Forfatter og Publicist
i *Wiener Allg. Zeitung.*

Virksomheden af Bombardementet paa Alexandrias Forter.

I Begyndelsen af 1883 holdt Capitain Walford af den engelske Hær et Foredrag om ovenstaaende Emne i »Royal United Service Institution«, og, da dette Foredrag saavel som den Discussion, det fremkaldte, er ganske oplysende, skulle vi her meddele et Uddrag deraf.

Det er maaskee næppe nødvendigt at henlede Opmærksomheden paa Værdien af en detailleret Beretning om Virksomheden af Bombardementet paa Alexandria, da det formeentlig vil have i Erindring, at det er første Gang, at Nutidens Krigsskibe, bestykkede med tidsvarende Skyts, have angrebet Landbatterier, bestykkede med lignende Vaaben. Vi skulle da efter at have mindet herom først meddele Noget om Alexandrias Beliggenhed og dets Befæstning.

Byen Alexandria er bygget dels paa en Strimmel Land imellem Middelhavet og Indsøen Marioul, dels paa en Halvø, der skyder ud i nordvestlig Retning. Paa begge Sider af Halvøen findes Havnene, nemlig den nye Havn imod NO og Hovedhavnen imod SV. Forsvaret imod Søsiden dannes af en Række Befæstninger, anlagte paa eller tæt ved Kysten, og af disse kaldes den østligste Batteriet Silsileh og den vestligste Marabut. Be-

fæstningen, hvis hele Udstrækning er 9 engelske »miles«, bestaaer af følgende Batterier og større Værker:

1) Batteriet Silsileh, beliggende paa SO Siden af den nye Havn.

2) Batteriet Pharos eller Kaid Bay, paa NV Siden af den nye Havn.

3) Batteriet Adda omtrent 800 »yards« Vesten for Pharos.

4) Ras-el-tin Værkerne, SV for Adda, bestaaende af Hospitals-Batteriet, Central-Batteriet og Harem-Batteriet. Hele denne Linies Længde er omtrent 1500 »yards«.

5) Batteriet Ras-el-tin, beliggende paa den yderste Spidse af det Stykke Land, som danner NV Hjørnet af Hovedhavnen; det beskytter Havnens Bølgebryder og Indseilingen til Havnen.

6) Paa den modsatte Side af Hovedhavnen ligger det lille Batteri Saleh-Aga, der tildeels er gammelt og i det Hele forældet.

7) Omtrent 1 »mile« SV for Saleh-Aga ligger Fortet Oom-el-Kubeka, der ligeledes er forældet.

8) Nogle hundrede »yards« SV for Oom-el-Kubeka findes Batteriet Kamaria, et daarligt bestykket Værk.

9) Meks-Værkerne begynde omtrent 400 »yards« SV for Kamaria og strække sig omtrent 1 »mile« langs Kysten. Paa venste Fløi af disse findes:

10) Batteriet Meks, der ligger i 6 »miles« Afstand fra Silsileh. Her slutter den egentlige Befæstning imod Søen; thi ved dette Batteri begynder Landbefæstningen, som i sydøstlig Retning naaer næsten til Søen Mariout, og hvis Bestemmelse er at beskytte Alexandria imod Angreb af en Fjende, der er landet længere imod SV.

11) Vesten for Meks-Værkerne findes det ubetydelige Batteri Marsa-el-Kanat, og paa en Afstand af mere end 3 »miles« Vest herfor ligge de store Batterier Marabut og Adjami. —

Den angribende Flaade og dens Bestykning.
Da det paalagdes Middelhavsflaaden at angribe ovennævnte Sø-Befæstning, bestod Flaaden af følgende Skibe, der vare armerede, som nedenstaaende Tabel udviser:

| Skibe | Kanoner | | | | | | | | | Tilsammen |
|----------------------|---------|-----|-----|-----|----|----|----|--------|--------|-----------|
| | 16" | 12" | 11" | 10" | 9" | 8" | 7" | 6½ pd. | 40 pd. | |
| Alexandra | — | — | 2 | 10 | — | — | — | — | — | 12 |
| Inflexible | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 |
| Superb | — | — | — | 16 | — | — | — | — | — | 16 |
| Sultan | — | — | — | 8 | 4 | — | — | — | — | 12 |
| Temeraire | — | — | 4 | 4 | — | — | — | — | — | 8 |
| Invincible | — | — | — | — | 10 | — | — | 4 | — | 14 |
| Monarch | — | 4 | — | — | 2 | — | 1 | — | — | 7 |
| Penelope | — | — | — | — | — | 8 | — | — | 3 | 11 |
| Tilsammen | 4 | 4 | 6 | 38 | 16 | 8 | 1 | 4 | 3 | 84 |

Ethvert Skib havde desuden 6 à 8 Stkr. 20 *lige* riflede Kanoner og endvidere 8 à 12 Revolver-Kanoner.

Af Kanonbaade var endvidere følgende Styrke tilstede: »Beacon», »Bittern», »Condor«, »Cygnet«, »Decoy» og »Helicon».

Flaadens Angreb.

Flaaden deelttes i 2 Divisioner, saaledes, at den ydre Division bestod af:

»Alexandra«, »Superb«, »Inflexible«, »Sultan» og »Temeraire».

Den indre Division af:

»Invincible«, »Monarch» og »Penelope».

Fra Angrebets Begyndelse omtrent Kl. 7 Fm. vare Stillingerne saaledes:

1ste Stilling fra 7 Fm.—10^h 30^m Fm. »Alexandra«, »Superb» og »Sultan» angribe Batterierne fra Ras-el-tin til Pharos. De holdt gaaende paa 1500—2400 »yards» Afstand indtil omtrent Kl. 9^h 30^m Fm.,

hvorefter de ankrede paa en Linie i 2200—3500 »yards» Afstand og skøde hovedsagelig paa Ras-el-tin Batterierne.

»Inflexible«, der laa stille, men ikke opankret, angreb Batteriet Ras-el-tin paa 2700 »yards» og Oom-el-Kubeka paa 4000 »yards» Afstand.

»Invincible« og »Penelope« angreb tilankers Batteriet Meks paa 1500 »yards» Afstand.

»Monarch«, der holdt gaaende, angreb paa vekslede Afstande Meks Værkerne og Oom-el-Kubeka.

»Temeraire« understøttede tilankers paa 4000 »yards» Afstand »Invincible« og »Penelope«.

2den Stilling fra 10^h 30^m Fm.—1^t 30^m Em. Omtrent Kl. 10^h 30^m Fm. vare Ras-el-tin og Meks Batteriet bragte til Taushed. »Alexandra« og »Sultan« angreb da Harem-Batteriet, der omtrent ved Middagstid ophørte med Skydningen, hvorpaa de angreb Central-Batteriet.

»Superb« angreb Adda og »Temeraire« Pharos, medens »Inflexible« deelte sin Opmærksomhed imellem disse to Batterier.

»Monarch« bragte endelig Oom-el-Kubeka til Tausshed omtrent Kl. 1 Em.

3die Stilling fra 1 Em.—3 Em. Kl. 1^t 30^m Em. sprængte et Projectil fra »Superb« Addas Krudtmagasin i Luften, hvorpaa Skydningen ophørte fra dette Batteri.

»Temeraire«, »Inflexible« og »Superb« vedbleve at beskyde Batteriet Pharos, som bragtes til Taushed Kl. 2^t 30^m Em., og paa samme Tid ophørte ogsaa Central-Batteriet at besvare »Sultan«'s og »Alexandra«'s Ild.

»Inflexible« og »Temeraire« rettede da deres Ild mod Hospitals-Batteriet, der bragtes til Taushed Kl. 3 Em.; men den følgende Dag aabnede det igjen Ilden og standsede først efter 7 Skud fra de samme Skibe.

Imellem Kl. 3^t og 5^t 30^m Em., paa hvilket sidste Klokkeslet al Skydning ophørte, affyredes nogle faa Skud

imod Batterierne for at forhindre Garnisonen i at forsøge paa igjen at bringe deres Kanoner i Orden.

»Alexandra« kastede ogsaa nogle Granater imod Batteriet Silsileh, medens nogle af Kanonbaadene tidligere paa Dagen havde beskydt Marabut Batteriet og ved deres Ild dækket et Landgangscorps, som det uden Modstand lykkedes at demontere nogle af Batteriet Meks Kanoner. —

De ægyptiske Fæstningsværkers almindelige Charakter og deres Bestykning.

De enkelte Batterier og Værker, som tilsammen udgjøre Alexandrias Forsvar imod Søen, ere meget forskellige i Udseende og Størrelse; men de have visse fælles Træk, som vi her skulle nævne:

Brystværnene ere overalt af Sand, dækkede med et tyndt Lag Cement; dette er tilstrækkeligt til at hindre, at Skraaningerne ødelægges af Klimatet, men ikke til at standse Plantevæksten, og det er saa skjørt, at det endog brækker, naar der trædes haardt paa det. Indersiderne ere altid lodrette og steensatte. Kronen af Brystværnet har omtrent 5 Graders og yderst omtrent 35 Graders Heldning.

Den Steen, som benyttes til Beklædning, er en meget blød Kalksteen af liden Styrke, og Mørtelen har kun ringe Bindekraft. Magasinerne og Bygningerne i Batterierne ere byggede af det samme Materiale. Brystværnene ved de riflede Kanoner, der overalt staae i Skydeskaar, ere steensatte indtil en Høide af $7\frac{1}{2}$ Fod. De glatløbende Kanoner skyde i Reglen over Bænk.

Traverserne i de Batterier, der have riflede Kanoner, ere alle forsynede med Magasiner af den almindelige Construction. Intet af Batterierne have Flankeforsvar, og kun ved Silsileh og Oom-el-Kubeka findes Grav.

Ingen af Bygningerne ere bombefaste, og kun i Pharos er der Casematter.

De forskjellige Værkers Bestykning findes i nedenstaaende Tabeller:

Rifede Kanoner.

| Batteri etc. | Monteret | | | | | Ikke monteret | | Til-sam-men |
|-----------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------------------|---------------|----------|-------------|
| | 10" FK | 9" FK | 8" FK | 7" FK | 40 8 BK | 10" FK | 9" FK | |
| Silsleeh | — | 1 | 1 | — | — | — | 2 | 4 |
| Pharos | 1 | 3 | 2 | — | 2 | — | — | 8 |
| Adda | 1 | 3 | 1 | — | — | — | — | 5 |
| Ras-el-tin Linien . . | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | — | — | 9 |
| Ras-el-tin Batteriet | 1 | 4 | 1 | — | — | — | — | 6 |
| Oom-el-Kubeka . . | — | — | 2 | — | — | — | — | 2 |
| Meks | 1 | 1 | 3 | — | — | 2 | 4 | 11 |
| Tilsammen | 5 | 15 | 12 | 2 | 3 | 2 | 6 | 45 |
| | 37 | | | | | 8 | | |

Disse Kanoner vare alle Armstrongere.

Glatløbete Kanoner og Morterer.

| Batteri etc. | Kanoner | | | Morterer | | | | Til-sam-men |
|-----------------------|---------|-----|------|----------|-----|-----|-----|-------------|
| | 15" | 10" | 6-5" | 20" | 13" | 12" | 11" | |
| Silsleeh | — | 3 | — | — | 1 | — | — | 4 |
| Pharos | — | 6 | 31 | — | 4 | — | — | 41 |
| Adda | — | 14 | — | — | 5 | — | — | 19 |
| Ras-el-tin Linien . . | 4 | 15 | 11 | 1 | 6 | 1 | 2 | 40 |
| Ras-el-tin Batteriet | 2 | 5 | 21 | — | 1 | — | 2 | 31 |
| Saleh-Aga | — | 6 | 10 | — | — | — | — | 16 |
| Oom-el-Kubeka . . | — | 6 | 10 | — | 1 | — | 1 | 18 |
| Kamaria | — | 2 | 3 | — | 1 | — | — | 6 |
| Meks | 4 | 15 | 14 | — | 3 | — | 2 | 38 |
| Tilsammen | 10 | 72 | 100 | 1 | 22 | 1 | 7 | 213 |
| | 182 | | | 31 | | | | |

Monteret Skyts.

| Batteri etc. | Riffede Kanoner | Glatlobede Kanoner | Morterer | Tilsammen |
|--------------------------|--------------------|-----------------------|----------|-----------|
| Silsileh | 2 | 3 | 1 | 6 |
| Pharos | 8 | 37 | 4 | 49 |
| Adda | 5 | 14 | 5 | 24 |
| Ras-el-tin Linien . . . | 9 | 30 | 10 | 49 |
| Ras-el-tin Batteriet . . | 6 | 28 | 3 | 37 |
| Saleh-Aga | — | 16 | — | 16 |
| Oom-el-Kubeka | 2 | 16 | 2 | 20 |
| Kamaria | — | 5 | 1 | 6 |
| Meks | 5 | 33 | 5 | 43 |
| Tilsammen | 37 | 182 | 31 | 250 |

Foredragsholderen gav herefter en detailleret Beskrivelse af de ægyptiske Batterier og af den engelske Ilds Virkning paa disse; men, da denne Deel af Foredraget ikke har almindelig Interesse, skulle vi kun meddele det Vigtigste af, hvad der passerede.

Fortet Silsileh, der i kort Tid blev beskydt af »Alexandra«, synes ikke at være blevet beskadiget hverken paa Kanoner eller paa Magasiner, skjøndt Stykker af idetmindste 2 Granater fandtes omkring de riffede Kanoner. Endvidere fandtes i Fortets Grav 2 ikke sprængte 10" Granater, hvoraf den ene endnu havde Fængsrøret i, medens den andens Rør var gaaet ud.

Pharos Batteriet havde lidt betydeligt, navnlig paa dets vestlige Side, hvor Taarne, Magasiner og Barakker laae i Ruiner. Brystværnet var blevet ramt 7 Gange; men kun i 3 Tilfælde var Projectilet naaet ind i Batteriet. En 10" Kanon var demonteret, en anden væltet, en tredje ligeledes utjenstedygtig paa Grund af, at Rapperten var beskadiget; men det Mærkeligste var, at en 36pundig Kanon, der var bleven ramt paa Druen af en Granat, var kastet heelt over Brystværnet, var gaaet

igjennem Taget paa et Skuur i Graven og stod nu paa Mundingen 30 Fod fra sin oprindelige Plads. I Casematterne havde Skibenes Ild anrettet forfærdelig Ødelæggelse, og Mandefaldet maa her have været stort. Ydersiden af Casematten var dækket af omtrent 2 Fod tykt Qvadersteens Muurværk; men dette var blevet bortskudt paa mange Steder, saaledes at der kun blev tilbage til Beskyttelse for Kanonerne en 6 Fod tyk Muur af slet Beskaffenhed, som de svære Granater med Lethed gik igjennem.

I Adda Batteriet gjennemtrængte en Granat Krudtmagasinet, der synes at have været bygget heelt over Jorden, og sprængte dette i Luften, hvilket upaatvivlelig har medført et betydeligt Mandefald og var Grunden til, at Ilden saa hurtigt bragtes til at standse fra dette Batteri. Endeel af Skytset og Materiellet var blevet beskadiget, saa at det ikke kunde bruges, og en 10" glatløbet Kanon blev demonteret af en Granat, som kastede Kanonen og Raperten bort til omtrent 15 Fod fra Slæden.

Ras-el-tin Fortet havde lidt mere af Skibenes Ild end Pharos og Adda; der var saaledes af de riflede Kanoner, som kunde bære paa Flaaden, ikke en eneste, der var tjenstdygtig.

I Fortet Oom-el-Kubeka er det værd at lægge Mærke til Virkningen af Projectilerne fra »Inflexible's 81 Tons Kanoner. En af disses 16" Granater havde saaledes truffet Kronen af Brystværnet og havde alene frembragt en Breche saa stor, at den vilde være anvendelig til at rykke frem i; to andre havde næsten gjennemtrængt det 24 Fod tykke Brystværn; de havde dannet et Hul i Brystværnet af omtrent 11 Fods Brede, synes at være sprungne efterat være trængte 17 Fod ind og havde der dannet Kratere af 8 Fods Radius og 4 à 5 Fods Dybde.

Efterat Foredragsholderen havde omtalt Virkningen af Skibenes Ild paa Meks Batteriet og nogle mindre Værker, sluttedes dette Møde.

I et følgende Møde, der dirigeredes af Felt-Marshal, Hs. Kgl. Høihed Hertugen af Cambridge, som er Selskabets Præsident, indledede Capitain Walford sit Foredrag med, at han i dette Møde vilde undersøge saavel Angrebets som Forsvarets Charakteer og bestræbe sig for at fremhæve, hvad der særlig kunde være værd at lægge Mærke til, og dernæst gjøre opmærksom paa de Feil ved de ægyptiske Fæstningsværker og deres Bestykning, som særlig kunde tjene til Advarsel for andre Nationer, der behøve Kystforsvar. Han fortsatte efter denne Indledning med at omtale Flaadens Angreb saaledes:

»Som omtalt i mit tidligere Foredrag angreb den indre Escadre og »Temeraire« Batteriet Meks og de dertil hørende Værker. »Invincible« og »Penelope« vare tilankers, medens »Monarch« holdt gaaende.

Om denne Deel af Flaadens Angreb er der kun det at bemærke, at det udførtes med megen Kraft. Ingen, som har besøgt Batteriet Meks efter Bombardementet, kan tvivle om, at Skibenes Ild har været overordentlig kraftig, siden der, foruden at Magasiner og Barakker vare ødelagte, ikke fandtes en eneste Kanon, som ikke var truffen af et Projectil.

Hvad den ydre Escadres, de større Skibes, Angreb angaaer, da er dette fuldt af Interesse for dem, der kunne blive kaldede til at forsvare Kystbatterier.

I de mange Samtaler, som jeg til forskjellige Tider har havt med Søofficerer om Spørgsmaalet »Skibes Angreb paa Forter«, er jeg altid bragt til at troe, at Angrebsmaaden i saadanne Tilfælde vilde være følgende: Skibene vilde paa Linie passere forbi Batterierne, hvert Skib afgivende sin Ild, naar dets Kanoner kunde bære, hvorpaa de vilde vende og gjentage Processen med den anden Bredside. Jeg er bleven gjort klog paa, at ved denne Manøvre vilde Forterne, som have Fordelene af et fast Underlag for deres Kanoner, faae Vanskeligheden ved at skulle skyde mod et bevægeligt Maal.

Efter dette Princip synes Bombardementet af Forterne fra Ras-el-tin til Pharos at være blevet ført i $2\frac{1}{2}$ Time (fra Kl. 7— $9\frac{1}{2}$ Fm.) af »Alexandra«, »Superb« og »Sultan«. Da denne Angrebsmaade blev forandret Kl. $9\frac{1}{2}$ Fm. til en anden, som bestod i en systematisk Samlen af Ilden paa bestemte Forter fra Skibe, som laae mere eller mindre stille, kunne vi maaskee slutte, at den tidligere Plan havde viist sig at være urigtig. At den bedste Plan i Praxis vil være efterhaanden at bringe de enkelte Batterier til Taushed og ikke et almindeligt Angreb paa hele Linien, er jeg yderligere bleven overbevist om ved en Erklæring fra et Øienvidne, som underrettede mig om, at fra det Øieblik, den anden Plan fulgtes, vandt Skibenes Ild betydeligt i Præcision. Fra en anden Kilde har jeg modtaget Bekræftelse paa denne Kjendsgjerning, som min Hjemmelsmand endvidere antog var Skyld i en samtidig mindre Præcision i den fjendtlige Ild, og jeg vover at sige, idet jeg støtter mig til en god Autoritet, at de fleste af de Granater, som rammede »Superb«, »Alexandra« og »Sultan«, traf dem før Kl. $9\frac{1}{2}$ Fm., det vil sige i de første $2\frac{1}{2}$ Timer af den 8 Timers Kamp.

Den sandsynlige Fremgangsmaade ved fremtidige Bombardementer. — Af denne saaledes givne Fremstilling drager jeg den Slutning, at ved fremtidige Bombardementer er det sandsynligt, at Skibene ville angribe Forterne paa saa store Afstande, at almindelige Projectiler ikke kunne gjennembryde deres Pandser, men de ville indtage en temmelig fast Position og saaledes opgive den Fordeel, som de havde ved at være en bevægelig Skive for deres Modstandere. Dog ville de naturligviis endnu gjøre Brug af deres Evne til at forandre Position, naar det maatte være lykkedes for Forterne at finde deres Afstand.

Men jeg vil udkaste den Tanke, om Skibene ved saaledes at forlade deres tidligere Praxis at angribe

under Gang ikke alene give Afkald paa en Hovedfordeel, som de havde overfor Forter, men ogsaa udsætte sig for at lide ved den verticale Ild, som, saasnart den nøiagtige Afstand kan faaes, maa blive frygtelig, naar den rettes imod de smaa, men forholdsviis svage Skiver, som Skibenes Dæk ere. Det synes rimeligt, at, saalænge Skibene ere i Bevægelse, er der megen Sandsynlighed for, at deres Ild, skjøndt den kan være livlig, dog ikke bliver afgjørende; det er derfor af Interesse for Forternes Besætninger at holde dem i Gang, og dette Maal kan naaes ved at sende en Sværm af store Granater imod dem, saasnart de indtage en fast Position. Dersom denne Angrebsmaade blev fortsat og virksomt udført, kunde intet Skib ankre eller forblive ubevægeligt undtagen paa overordentlig stor Afstand. Det omtvistede Spørgsmaals Natur er imidlertid saaledes, at ethvert Resultat, som ikke har afgjort heldigt Udfald for Skibene, bliver til Seier for Forterne, og det er derfor nødvendigt som en Betingelse for et saadant godt Udfald, at Skibenes Ild maa være ikke alene kraftig, men overvældende i sin Overlegenhed. Kunne vi da ikke videre slutte saaledes, at, naar dette er Tilfældet, og man endvidere igjennem Praxis har udfundet, at Skibe i Bevægelse ikke kunne knuse Kystbatterier, da maae Batterierne — som kunne tvinge Skibene til at holde sig i Gang — fra første Færd have en Fordeel over Skibene. Med andre Ord, den Fordeel, som vindes ved den bevægelige Skive, er mere end tilintetgjort ved den bevægelige Kanonplatform, og Skibe, der agte med Held at angribe Forter, maae være tilfredse med i nogen Tid kun at være flydende Batterier.

Følgen af, at en Kanon falder ned paa Dækket. — Der er et andet Punct, som en Søofficer har henledet Opmærksomheden paa, og som jeg troer er værd at mærke sig. Vi have seet, hvorledes en 12 Tons 9" Kanon i Fortet Ras-el-tin ved en Granat-

sprængning blev kastet ud af sin Rapert 10 à 15 Fod bort. Hvad vilde der været hændet, hvis dette Tilfælde var indtruffet ombord i et Skib? Det er vel ikke rimeligt, at det skulde hælde paa et Pandserskibs Batteri, da et saadant Tilfælde maatte forudsætte, at Granaten var kommen ind igjennem Porten. Men Ingen kan negte, at noget saadant kan hælde — den 11te Juli gik en Granat ind ad en Port i »Penelope« og gjorde en 8" Kanon utjenstdygtig — og det er derfor sikkert nødvendigt at have sin Tanke rettet paa en saadan Mulighed. Det er rimeligviis ikke for meget at antage, at en Kanon af en saadan Vægt, som faldt fra en Høide af 5 à 6 Fod, vilde gaae igjennem Dækket, og det er maaskee ogsaa tænkeligt, at den kunde gjøre saamegen Skade paa Skibssiden — der ikke er indrettet til at modstaae Stød indvendig fra — at Resultatet vilde blive et Forliis eller idetmindste en Nødvendighed for at trække sig ud af Kampen. En saadan Skade kunde kun foraarsages af en svær Granat; Virkningen af et mindre Projectil kunde f. Ex. blive, at Rapertens Vanger bleve knuste, og Kanonen vilde da falde ned paa Slæden og gjøre mindre Skade. I Meks Batteriet kan man see et Exempel paa en saadan Virkning, idet dette Resultat er frembragt ved en Sprængning under Kanonen af en lille Ladning Bomuldskrudt.

Idet jeg hermed henstiller disse to Spørgsmaal til nærmere Overveielse i en eventuel Discussion, skal jeg nu tillade mig at vende tilbage til det egentlige Emne for mit Foredrag.

Charakteren af Skibenes Ild. — Naar vi undersøge den ydre Escadres Ild, ville vi finde, at Hovedlinien har været udmærket god. Det bedste Beviis herfor faaer man ved at sammenligne Tilstanden i Batterierne af Volde og Bygninger, som laae directe foran og bagved de Kanoner, der vare i Virksomhed, med andre Partier af Batterierne, som laae i kort Afstand udenfor Ildlinien.

I Central-Batteriet i Ras-el-tin Linien er saaledes Volden heelt gjennebrudt i Ildlinien, hvorimod den næsten er ubeskadiget paa Resten af dens Længde.

Derimod har Kanonerne Elevation ikke været saa god, thi Resultatet viser, at Ilden i Almindelighed har været for høi. Til Beviis herpaa ville vi nævne det store Antal Træffere paa Pharos' Taarne og paa Ras-el-tins Fyrtaarn og endelig den Omstændighed, at der er gaaet flere Granater over Voldene og ind paa Bygningerne end i selve Voldene. Det stiller sig omtrent saaledes, at 50 pCt. af Træfferne ere gaaede over Volden, 33 pCt. have truffet Brystværnets Krone og omtrent 15 pCt. selve Brystværnet.

Der kan have været forskellige Grunde til dette Resultat; for det Første, at man paa Grund af Røg og Diis havde stor Vanskelighed ved at see Kanonerne eller Skydeskaarene, for det Andet den naturlige Lyst til at sigte paa fremtrædende Gjenstande som Taarne og Flagstænger, og for det Tredie Tilbøieligheden, som altid viser sig ved hurtig Skydning, til at tage for fuldt Sigte. Hertil kan endnu føies, at den tilsyneladende store Virkning, som Granater have, naar de træffe Muurværk, idet der derved opsendes en Støvsy, hvilket i Virkeligheden ikke er dødbringende, kan have bidraget til, at man holdt denne høiere Elevation fremfor den, der sendte Projectilerne netop over Brystværnets Krone, hvor de tilsyneladende ikke efterlode sig Spor, medens denne Skydning i Virkeligheden var mere virksom. Efter en meget omhyggelig Undersøgelse af Voldene er jeg bragt til at troe, at de virksomste Skud sandsynligviis have været dem, som mindst egnede sig til at tiltrække Opmærksomhed.

Ikke sprængte Granater. — Med Hensyn til Antallet af ikke sprængte Granater, hvorom der har været nogen Discussion, kan det Antal, som er iagttaget paa hele Linien, anslaaes til 50, af hvilke omtrent 66 pCt.

vare Pallisers og 33 pCt. almindelige Granater. Maaskee kan den ringe Modstand, som det slette Muurværk og det vigende Sand afgave, forklare nogle af disse Feil, idet de Percussionsrør, som brugtes under Bombardementet, vare, som sædvanlig i Marinen, netop konstruerede paa en saadan Maade, at de ikke skulde gaae af let, men først ved et stærkt Tryk. I andre Tilfælde er Spidsen af Granaten og med den Brandrøret ligesom brudt af ved et voldsomt Slag, og nogle faa Brandrør synes at være gaaede ud uden at tænde Ladningen. I Pharos' vestlige Grav fandtes to 10" almindelige Granater, hvis Udseende er høist mærkeligt; de ere brudte tværs over, Bunden paa dem begge er endnu fuld af Krudt, medens Ladningsposen næsten er hvid, hvilket viser, at Bruddet ikke er fremkommet ved Sprængning. Til Forklaring heraf skal jeg fremsætte den Formodning, at Projectilernes Axer under Flugten have havt Heldning imod Horizonten, og de have da stødt imod Hjørnet paa Muren ikke med deres Spidser, men med Siderne, hvorved de ere blevne brudte.

Revolver-Kanoner. — Nogle faa Ord maae siges om Revolver-Kanonerne (Gatling og Nordenfelt), om hvis Virkning der har været talt endeel i Aviserne. Da det var blevet sagt, at i mange Tilfælde vare Kanonbesætningerne drevne fra deres Kanoner ved Ilden fra disse Vaaben, var man særlig omhyggelig i at undersøge ethvert Stykke Skyts i Befæstningen for at finde Mærker af denne Ild, idet man sluttede, at, naar Mandskabet blev ramt, saa vilde Kanonen selv ikke staae urørt.

Med Hensyn til Gatling-Kanonerne, som under Slaget udsendte 7,100 Projectiler, er det tilstrækkeligt at sige, at efter en meget nøjagtig Undersøgelse i alle Forter og Batterier kunde intetsomhelst Tegn findes paa deres Virkning. Af Nordenfelts Projectiler, hvoraf der udskødes 16,233, fandtes 5 Mærker. Der var ingen synlige Spor af noget af disse Projectiler hverken paa

Skraaningerne eller Brystværnene; men det berettedes, at et stort Antal af Nordenfelts Projectiler var opsamlet i Batteriet Meks. Sporene af Kartæsker saaes derimod langt hyppigere og vare langt mere synlige end noget af Revolver-Kanonernes Spor.

De Skud, der ramte Skibene, de lidte Tab og den forbrugte Ammunition:

»Alexandra« blev ramt af 24 Kugler og Granater over Pandseret og fik derved forskellige Kahytter beskadigede. Adskillige Kugler og Granater traf Pandseret; af disse gjorde en, som traf Kanten af Pladen, et Indtryk af 1"—5" i Dybde. Den forreste Skorsteen blev truffet paa 3, det staaende Gods paa 8 og det løbende Gods paa 21 Steder. Det samlede Antal af Træffere var 60, og Tabet var 1 Død og 3 Saarede.

Hvor ofte »Sultan« blev truffet, vides ikke nøjagtigt; men det antages at have været omtrent 27 Gange. To Projectiler traf Pandseret, slog Revne i to Plader og forskød en tredje. Reisningen blev truffet paa forskellige Steder, og Stormasten fik et Hul paa 10 og 16 Tommer. Tabet var 2 Døde og 8 Saarede.

»Superb« blev truffet 14 Gange, hvoraf 7 i Skroget og 7 ovenover. En 10" Granat traf Bagbords Side 3 Fod over Vandlinien og dannede et Hul i Siden af 10 Fod og 4 Fod. Pandserpladerne paa Bagbords Side bleve ramte af 2 Granater, af hvilke den ene gjorde et 3" Indtryk i Pandseret, medens den anden sprang, forrykkede Pladen og afrev 14 Boltehoveder. Noget af det staaende og løbende Gods blev skudt bort, og Fokkemasten fik et Hul 12" i Diameter. Tabet var 1 Død og 1 Saaret.

»Penelope« fik 8 Træffere, hvoraf 3 vare i Pandseret, som fik lidet eller intet Indtryk deraf. Tabet var 8 (eller 10) Mand saarede.

Hvor ofte »Invincible« blev truffet, sees ikke nøjagtigt af Rapporten; men det synes at have været om-

trent 11 Gange, af hvilke 6 igjennem Siden. En stor Revne blev slaaet i Pandseret af et Projectil, som ogsaa forrykkede Pladen. Tabet var 6 Saarede.

»Inflexible» blev truffet 6 Gange; men om Virkningen vides kun, at Pandseret ikke blev truffet, og at der ingen alvorlig Skade tilføiedes det ovenover. Tabet var 1 Død og 2 Saarede.

»Monarch», »Temeraire» og Kanonbaadene bleve ikke truffet og lede intet Tab i Besætningen.

Ialt havde Flaaden saaledes 5 Døde og 28 Saarede.

Den Ammunition, Flaaden udskød, vil findes anført i nedenstaaende Tabel, som er udarbejdet efter de officielle Rapporter.

| Skibe | Kanoner | | | | | | | | | | | Tils. | |
|--------------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----------|-----------|----------|-------|----------|
| | 16" | 12" | 11" | 10" | 9" | 8" | 7" | 64 pd. | 40 pd. | 20 pd. | 9 pd. | | 7 pd. |
| Alexandra . . . | — | — | 48 | 221 | — | — | — | — | — | 138 | — | — | 407 |
| Sultan | — | — | — | 137 | 50 | — | — | — | — | 139 | — | 12 | 338 |
| Superb | — | — | — | 310 | — | — | — | — | — | 60 | 41 | — | 411 |
| Penelope | — | — | — | — | — | 231 | — | — | 96 | 23 | 30 | — | 380 |
| Monarch | — | 117 | — | — | 48 | — | 21 | — | — | — | 153 | 28 | 367 |
| Temeraire | — | — | 136 | 84 | — | — | — | — | — | 8 | — | — | 228 |
| Invincible | — | — | — | — | 126 | — | — | 106 | — | 18 | — | — | 250 |
| Inflexible | 88 | — | — | — | — | — | — | — | — | 120 | — | — | 208 |
| Beacon | — | — | — | — | — | — | 16 | 22 | — | 53 | — | 10 | 101 |
| Condor | — | — | — | — | — | — | 65 | 128 | — | — | — | 8 | 201 |
| Bittern | — | — | — | — | — | — | 33 | — | 56 | — | — | — | 89 |
| Cygnat | — | — | — | — | — | — | — | 101 | — | 42 | — | — | 143 |
| Decoy | — | — | — | — | — | — | — | 49 | — | 20 | — | — | 69 |
| Hellcon | — | — | — | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | 6 |
| Tilsammen | 88 | 117 | 184 | 752 | 224 | 231 | 135 | 412 | 152 | 621 | 224 | 58 | 3,198 |

Af Krudt forbrugtes ialt 131,865 eng. Pd.

De ægyptiske Forsvarsværkers almindelige Charakterer og deres Mangler.

Det er værd at lægge Mærke til en almindelig Mangel ved Anlægget af de ægyptiske Fæstningsværker, nemlig, at i hele Forsvarslinien kunde ikke 2 Forter understøtte hinanden, medens hvert i og for sig var svagt bestykket og ofte svag i defensiv Evne. Saaledes kunde Pharos ikke faae en eneste af sine 6 riflede Kanoner til at bære paa et Skib, som laa Vest for Adda, der atter havde Mundingerne af 3 af sine 4 store riflede Kanoner rettede imod Vest, medens Pharos ligger NO for det. En Undtagelse fra denne almindelige Mangel dannede maaskee Fortet Ras-el-tin og dettes Vest- og Central-Batteri, og som et Resultat af denne Undtagelse ville vi ogsaa finde, at de 2 Skibe, som angreb disse Batterier, nemlig »Alexandra« og »Sultan«, bleve truffet af flere Skud end alle de øvrige Skibe tilsammen.

Hovedfeilene ved de ægyptiske Værker kunne opgjøres saaledes:

1) Forter og Batterier vare ude af Stand til at understøtte hverandre.

2) Der var altfor faa Traverser.

3) Der var ingen skudsikre Rum.

4) Brystværnene vare ofte svage og ikke af tilstrækkelig Høide.

5) Steen-Beklædningerne i Skydeskaarene og paa Voldenes Indersider vare uheldige, fordi de, naar de bortskødes, ofte blokerede Kanonplatformerne og maae have foraarsaget mange Ulykker.

6) Proviant-Rummene vare alle udsatte for Ilden, og Magasinerne vare, selv om de til en vis Grad vare dækkede, dog smaa og uheldigt placerede.

7) Der var et altfor lille Ammunitions-Forraad i Beredskab, og der var ikke tilstrækkelige Midler til Forsyningen under Kampen.

8) Mange af de glatløbende Kanoner burde ikke have været betjente, hvorimod Besætningerne til dem burde have været holdte som Reserve for de riflede Kanoner.

Det er naturligviis vanskeligt at faae at vide med Sikkerhed, hvor stort Ægypternes Tab af Døde og Saarede var. De angive det selv til 280, medens de engelske Søofficerer anslaae det til 500 Mand. Efter hvad jeg har seet, er jeg tilbøielig til at troe, at det førstnævnte Tal er Antallet af dem, der faldt i selve Batterierne, medens det sidstnævnte tillige indeholder Tabene ved Infanteriet, som siges at have været opstillet bagved Forterne. Det Antal Folk, der vare ansatte ved Kanonernes Betjening, overgaaer næppe 2,000 Mand, og der siges fra god Kilde, at disse Folk for Størstedelen vare Nubiere, de bedste Tropper i den ægyptiske Hær.

Efterat have meddeelt, at det hele Antal af Kanoner, der bleve demonterede, var 4 Stkr. riflede og 16 Stkr. glatløbende samt 1 Morteer, giver Foredragsholderen en detailleret Beskrivelse af Demonteringen og af den Skade, Brystværnene og disses Beklædning have faaet, hvorpaa han fortsætter saaledes:

»Naar vi betænke den betydelige Størrelse og Vægt som de fleste af de Projectiler havde, der sendtes imod Alexandrias Befæstning, den Hastighed, disse Masser af Metal havde i Anslagsøieblikket, og endvidere deres store Sprængladninger, saa kunne vi ikke Andet end undre os over den ringe Virkning, som saa mægtige Projectiler have frembragt paa Sandvoldene, isærdeleshed naar vi erindre, at disse ifølge den nyere Theori i mange Tilfælde vare for svage til at yde nogen virkelig Beskyttelse. Det er en Kjendsgjerning, paa hvilken der ikke kan lægges for megen Vægt, at kun i eet Tilfælde blev et Brystværn gjennemboret af en Granat fra Flaaden. I nogle faa Tilfælde, hvor Granaten har truffet Kronen

af Brystværnet, er den brudt igjennem Indersiden af dette, har bortrevet Beklædningen paa c. 15 Fods Brede og har saaledes gjort Besætningen betydelig Skade ved den Regn af Steen og Splinter, som den har kastet ind i det Indre af Fortet. Men der findes i alle Forter og Batterier kun et eneste Exempel paa, at en Granat efterat have truffet det ydre Brystværn er trængt igjennem dette, ja, der findes endog kun dette ene Exempel paa, at en Granat ved sit Gjennembrud har beskadiget Beklædningen paa Voldenes Inderside. Den Kjendsgjerning staaer altsaa fast, at de svære Kanoner paa en Afstand af 2500 Yards ikke have kunnet gjennekskyde et 24 Fod tykt Brystværn. Og Grunden hertil er ikke, at de nye Granater mangle Vægt eller Hastighed, men at de paa deres Vei igjennem Volden tvinges i en skjev Retning. Hvilke Midler der kan findes for at afhjælpe denne Mangel ved det nyere Skyts, skal jeg ikke kunne sige; men jeg vover at drage den Slutning fra, hvad jeg har iagttaget, at Betingelserne for en heldig Ild imod Pandserplader og imod Sandvolde ere af meget forskellig Natur.»

Foredragsholderen fremsatte derpaa nogle Puncter, som efter hans Mening fortjente Opmærksomhed ved Constructionen og Bestykningen af Kystbatterier.

1) *»Det er af Vigtighed, at Kystbatterier ligge høit over Vandet; men de maae ikke være let kjendelige fra Søen.*

Der er formodentlig Ingen, som vil bestride dette Punct; thi det er let at bevise, at et Batteri, som ligger 80 Fod over Havet, har større of- og defensiv Evne imod en Flaade end et, der kun ligger 40 Fod over Havet, medens det sidste atter er mindre saarbart og mere kraftigt end et Batteri, der ligger lige ved Vandet. Den virkelige Vanskelighed ligger i at give et Batteri en betydelig Høide over Vandet uden at gjøre det iøinefaldende. Men det, som forlanges i Praxis, er ikke, at hele Fortet skal være usynligt, men at Kanonernes Plads

ikke skal være mærket paa en saadan Maade, at de ere kjendelige paa store Afstande. De ægyptiske Brystværn og Escarper havde alle samme Farve, og vi have alle hørt om den Vanskelighed, man havde ved at see Kanonerne. Paa den anden Side lede Casematterne i Pharos meget af Ilden, fordi den sorte Indfatning viste sig tydelig imod den hvide Steen. Heraf følger, at det virkelige Brystværn for Kanonerne ikke maa være let at adskille i Farve fra Baggrundens. Uden at man behøver at nævne Navne, kan det siges, at mange af vore engelske Batterier ere meget mangelfulde med Hensyn til Usynlighed, og det kan endog være et aabent Spørgsmaal, om ikke Steenforter alene af denne Grund ere mindre ønskelige end Jord- eller Sandbatterier.

2) *Forterne eller Batterierne maae ikke være smaa i Omkreds, eller, dersom de ere smaa, maae flere bygges, forat de kunne understøtte hverandre.*

Dersom vi søge Middelantallet af Kanoner pr. Skib i Flaaden, som bombarderede Alexandria, ville vi finde, at dette er 10. Et Fort, der er bestykket med 10 pandserbrydende Kanoner, er tilvisse ikke noget lille Fort, medens det paa den anden Side næsten er sikkert, at ethvert Fort maa være belavet paa Kamp imod mere end et Skib ad Gangen. Der kan vel ikke opstilles en bestemt Regel med Hensyn til Fæstningsværkers Størrelse; men det Princip, som jeg har antydnet, synes at være rigtigt.

3) *Det er mindre vigtigt, at Kystforsvaret bestaaer af gode Forter end af gode Batterier.*

Hermed mener jeg, at al Omhu og Penge maae offres paa Søsiden, og at det ikke er af megen Vigtighed, om Struben af Batteriet er lukket eller ei; thi under Bombardementet vil sikkert næsten enhver Vold eller ethvert Brystværn, anlagt i den Hensigt at lukke Batteriet, blive ødelagt, medens et Forsøg paa Landgang fra

Fjendens Side ikke er sandsynligt, før efterat Kanonerne ere bragte til Taushed, og Fortets Betydning er ophørt.

4) *Stor Omhu maa anvendes paa at gjøre Magasiner og Proviant-Rum absolut sikre og paa at tilveiebringe skuldfaste Casematter for Besætningen.*

Skudsikre Rum ere nødvendige for de Saarede saavel som for Reserven til Kanon-Besætningerne og for Infanteriet m. m.

5) *Nogle Forholdsregler maae tages for at gjøre Modstand imod Angreb ved Baade.*

Imod slige Angreb, der rimeligviis ville skee om Natten, kunne Forholdsregler tages ved at opstille Gatlings, Nordenfelts eller glatløbede Kanoner saaledes, at de kunne benyttes paa kort Hold, men uden at være udsatte for Ilden fra Skibene. Det er usandsynligt, at Skibene under et Bombardement skulde skyde paa dem; thi, naar de ikke ere i Virksomhed, er der intet Tegn paa deres Nærværelse, som saaledes ikke kan blive bekjendt for Fjenden undtagen igjennem Spioneri. Endelig kunde Maskin-Kanonerne lægges i Casematterne om Dagen og først bringes i Stilling om Aftenen, paa hvilken Tid ogsaa Artilleristerne burde afløses, og Infanteriet overtage Vagten i Fortet.

Efter nogle yderligere Bemærkninger om Detailler med Hensyn til Kanonernes Placering i Forter, samt om det Ønskelige i at have nogle Morterer, der kunne benyttes samtidig med Kanonerne, sluttedes Foredraget, hvorpaa Dirigenten opfordrede til Discussion.

Admiral Sir Astley Cooper Key tog Ordet og gjorde først Indsigelse imod Udtrykket »Alexandrias Bombardement«, fordi dette Udtryk var vildledende og kunde misforstaaes, som om der havde været et Angreb paa selve Byen, hvilket var saa langt fra at være Tilfældet, at den commanderende Admiral endog lod sig paavirke i sin Angrebsmaade paa Fæstningsværkerne af sit Ønske om at undgaae at skade Byen, der da ogsaa kun blev

ramt af nogle faa tilfældige Granater. Han fortsatte derpaa saaledes: »Jeg troer ikke, det vilde være klogt, ikke at lukke Bagsiden af Kystbatterier; thi, dersom man ikke sikkrer sig her, er der et svagt Punct, som er aabent for Angreb af en lille landgaaende Styrke. Der ligger heri en Fristelse for en Fjende til at lande i Nærheden af Batteriet, og saa staaer man der med alle sine Kanoner viste udefter og med aaben Bagside. I saadant et Tilfælde er Erobringen eller Ødelæggelsen af Fortet let udført, medmindre der findes en Hær i Nærheden. Det er ogsaa tvivlsomt, om en Vold bagved Kanonerne er tilraadelig; thi i mange Tilfælde bliver den til en Granatfanger, og en stor Deel af disse Granater ville virke imod Kanonbesætningerne. Derimod er jeg ganske enig med Foredragsholderen i, at overfor Skibe ere Jordværker bedre end saavel Steen- som Muursteensværker, og jeg troer, at det er et meget væsentlig Punct at holde fast ved. Der findes jo Steder som f. Ex. ved Spithead, hvor man ikke kan have Jordværker; men overalt, hvor man kan have dem, sæt da Jordværker imod Skibe, og jeg er alt for mange Aar siden efter en betydelig personlig Erfaring kommen til det Resultat, at Jordværker ere langt sikkrere for Forsvaret end Steenværker. Jeg er ogsaa enig i den Anskuelse, at Batterierne helst bør anbringes høit over Vandet, indtil 100 Fods Høide — jeg troer ikke det er rigtigt at stille dem høiere — men jeg troer, at 60—80 Fods Høide er den bedste for et Kystbatteri. Endvidere vilde jeg lægge Batterierne saa langt ind i Landet, at Skibene ikke kunde komme dem nærmere end 2000—2500 Yards, hvorved de vilde være udenfor Virkning af Mitrailluser; thi jeg er overbevist om — trods det ringe Resultat, der havdes ved Alexandria — at den Art Kanoner ville være os en værdifuld Allieret ombord, saasnart vi kunne bringe dem saa nær til Fæstningsværkerne, at de kunne faae deres fulde Betydning. Ved Alexandria vare saavel Gatlings som

Nordenfelts Kanoner altfor langt fra Maalet til, at de kunde gjøre Virkning. Jeg haaber, at Ingen vil tænke, at jeg er Talsmand for, at Skibe skulle være ængstelige ved at angribe Forter. De to Kampe, vi have havt de sidste Aar ved St. Jean d'Acre og Alexandria, vise, at de Admiraler, der commanderede Flaaderne, i begge Tilfælde netop bestemt vidste, hvad de havde at gjøre, at de kunde gjøre det, og at de gjorde det; men stol kun paa, at de Mænd, som commanderede Flaaderne, baade ved Acre og Alexandria, ikke vilde have ladet de Flaader, de førte, træde op paa samme Maade imod Fæstninger af første Rang, hvis Kanoner vare besatte med vel indøvet Mandskab. De vurderede rigtigt, hvad de skulde møde, baade af Mænd og Materiel, og efter Alt, hvad jeg har hørt idag, er jeg endnu stoltere end før over det Arbeide, vor Flaade udførte i de saa Timer, den anvendte paa at drive Mandskabet fra deres Kanoner. De maae ikke sammenligne det med en Beleiring, hvor man kan sidde ned og skyde en Breche; Skibene bevægede sig; de vare paa en saadan Afstand, at de næppe kunde see Kanoner eller Skydeskaar. Noget Forsøg paa at skyde Breche fra Skibene er der ikke Tale om; men der var øiensynlig ikke gjort saa lidt virkelig Skade paa Fæstningsværkerne af den svære Ild, der rettedes mod dem. Vel bør vi være forsigtige med at angribe permanente første Classes Fæstningsværker med Skibe; men ved Alexandria fik vi alle Forterne i vor Besiddelse i Løbet af nogle saa Timer med liden eller ingen Skade paa Skibene, og det vilde være mig kjært at høre, hvad det da var, der drev Fjenden fra hans Kanoner. Der er et Punct med Hensyn til Forters Construction, som jeg synes kunde tilføies; det er den store Fordeel, saadanne Værker vilde have, dersom de foruden deres svære Skyts tillige havde et Antal mindre Kanoner. En stor Deel af Skibenes Skrog er upandsret og kan gjen-nemskydes af 64.8ige Kanoner, og jeg troer, at ethvert

Fæstningsværk, som Skibe kunne stilles imod, vilde faae en meget forøget Styrke ved at have et betydeligt Antal smaa Granatkanoner foruden de pandserbrydende. Vi have antaget dette blandede System i vore Pandserskibe, og jeg troer, at det Samme vilde være heldigt i vore Kystbefæstninger.“

Oberst, Lord Waveney foreslog, at der til Angreb paa Kystbatterier skulde bygges store Flaader, som hver kunde føre en 100 Tons Kanon i Ilden. Af Dampskibe skulde disse Flaader da bugseres ind paa grundt Vand, hvorved opnaaedes, at de kom nærmere til de fjendtlige Fæstningsværker, end de store Skibe kunde komme, og derfor kunde optræde med mere Virkning. Han var enig med Admiral Key i, at Batterier bør være lukkede i Bagsiden, og han tilføier, at Artilleristerne kunde bevæbnes med Carabiner, saaledes at de i paa-kommende Tilfælde kunde forsvare sig imod en angribende Fodfolksstyrke.

Lieutenant Sleeman af Marinen imødegik Foredrags-holderens Udtalelse om, at der kun skulde være 5 Træffere af de 16,000 Projectiler, der udskødes af Nordenfelts Kanoner. Han troede, at, da Capitain Walford formodentlig aldrig før havde haft Leilighed til at iagttage Nordenfelts Projectilers Virkning paa Cement, Sand eller Jordværker, kunde han have taget feil og tilskrevet Kartæsker mange af de Træffere, der i Virkeligheden hidrørte fra Nordenfelts Projectiler. De saa Træffere, han havde tilskrevet Nordenfelts-Kanonene, vare kun saadanne, der havde truffet selve Kanonerne lige med Spidsen af Projectilet og saaledes havde efterladt et Mærke, der kun kunde skrive sig herfra. Han tvivler paa, at nogen Søofficer et eneste Øieblik vilde tænke paa at udskyde Kartæsk-Granater imod Kanoner i Skydeskaar eller Casematter, og derfor har hele Kartæskilden været rettet imod de glatløbende Kanoner, der skøde over Bænk.

Admiral Sir John D. Hay udtalte: »Min ærede Ven Sir Astley Cooper Key omtalte ikke den Deel af Foredraget, hvori Capitain Walford opstiller en temmelig streng og bestemt Regel for, at Skibe i Fremtiden ville gjøre rettest i, naar de skulle angribe Batterier, da i alle Tilfælde at gjøre dette tilankers. Det vilde gjøre mig meget ondt at høre, om det skulde gjælde som en ufravigelig Regel i Sø-Taktik. Det er sikkert nok, at, hvor der ikke er god Manøvreplads, eller hvor der er megen Søgang, vil det være den bedste Fremgangsmaade; men, hvor der er smult Vande og tilstrækkelig Plads til at manøvrere, troer jeg, der vil være Tilfælde, hvor det er bedre at angribe med Flaaden under Gang end tilankers. Der er et andet Punct, som jeg ønsker at omtale, nemlig Batteriers heldigste Beliggenhed overfor Skibe, der angribe dem. Det traf sig saaledes, at det blev mig overdraget sammen med Admiral Ryder og Gouverneuren paa Malta, Sir William Reed, at ordne Maltas Forsvar imod eventuelle Angreb fra Søen, og vi bleve Alle enige om, at det vilde være en stor Fordeel for Batterierne, om de kunde lægges paa forskjellig Afstand fra Kysten. Vor væsentligste Grund til at antage dette var, at vi meente, at, naar Krudtrøg under Kampen forhindrede Udsigten, vilde det blive vanskeligere for Skibene at finde den rigtige Elevation og Afstand, naar Batterierne laae paa forskjellig Høide og Afstand, end om de havde ligget paa Linie, hvorimod det fra Batterierne vilde være lige let at finde Skibene.»

Vice-Admiral Boys bemærkede: »Foredragsholderen har angivet, at Flaadens Bestykning bestod af 84 svære Kanoner, og det vil efter Foredraget see ud, som om alle disse Kanoner vare istand til at angribe paa engang; men, da der kun var 2 Taarnskibe, hvis Kanoner kunde bruges paa samme Side, og de andre Skibe kun kunde bruge en Bredside ad Gangen, var det virkelige Antal af svære Kanoner, der kunde bringes i Ilden paa en-

gang, kun 44 Stykker. Fremdeles siger Foredragsholderen: »Af den givne Fremstilling drager jeg den Slutning, at ved fremtidige Bombardementer er det sandsynligt, at Skibene ville angribe Forterne paa saa store Afstande, at almindelige Projectiler ikke kunne gjennem-bryde deres Pandser.» Men den Afstand er saa overordentlig ubestemt og ubegrændset, at jeg ikke synes, dette kan drages som Slutning af, hvad der foregik ved Alexandria. Jeg skal ikke udtale mig om, hvor Skibene skulde være, men jeg tænker, at ved fremtidige Bombardementer maa det overlades aldeles til den commanderende Admiral at bestemme sin Afstand, ligesom han ogsaa efter Fæstningsværkernes Art og Bestykning, efter Besætningens Dygtighed som Artillerister og Farvandets Beskaffenhed maa bestemme, om Skibene skulle kæmpe under Gang eller tilankers. Naar Regjeringen forsyner de commanderende Officerer med de forskjellige Typer af Skibe, som behøves til Angrebet, maa det ogsaa overlades til dem at anvende disse Skibe til den Tjeneste, hvortil de efter deres Egenskaber bedst passe, og dette gjælder særligt, hvad Afstanden angaaer. Med Hensyn til Nordenfelts Kanoner skal jeg bemærke, at de bleve brugte paa en meget stor Afstand; Foredragsholderen mener Et om deres Virkning, Lieutenant Sleeman et Andet. Ingen kan i Virkeligheden sige, hvorledes Virkningen var, undtagen de, som vare i Batterierne paa den Tid, og det vilde derfor være meget belærende og interessant, dersom vi muligviis kunde faae nogen Underretning herom fra en intelligent Officeer eller Menig, som var paa Stedet, og som kunde sige os, hvor stor Andeel disse Kanoner havde i at bringe Batterierne til Taushed. Hvad en Reserve til Afløsning angaaer, troer jeg, at Foredragsholderen udtalte, at de svære Kanoner fordre mere Afløsning paa Grund af det Arbeide, der er forbundet med at betjene dem. Jeg er ikke ganske

enig med ham heri, fordi, hvad enten en Soldat eller en Matros betjener en 6pundig eller en 80 Tons Kanon, anstrenger han sig hele Tiden af yderste Evne, og den Ene behøver ikke mere Afløsning end den Anden; den er lige nødvendig for Begge.»

Efter nogle Bemærkninger af General Schomberg af Marine-Artilleriet, der særlig fremhævede Nødvendigheden af at lægge mere Vægt end for Tiden paa den verticale Ild ved at opstille Morterer i Kystbatterierne, sluttede Præsidenten sig til Admiral Cooper Keys Udtalelser imod Udtrykket «Bombardementet af Alexandria» og roste Flaaden, fordi der var passet saa vel paa, at kun 1 eller 2 Granater vare faldne i Byen, hvorpaa han fortsatte saaledes: «Naar Foredragsholderen har udtalt, at Skibenes Ild var slet rettet og uregelmæssig, da er jeg ganske uenig med ham. Jeg mener, at netop det, jeg udpegede, at kun 1 à 2 Granater faldt i Byen, viser, at Ilden har været godt rettet. Det er urimeligt at forlange, at ethvert Skud skal ramme netop paa det Punct, man har tænkt sig. Der maa være stor Tvivl og Usikkerhed paa Grund af Afstanden, Belysningen o. s. v., og man maa erindre, at det at skyde under et Slag er meget forskjelligt fra det at skyde imod Maalene ved Shoeburyness. Der staaer man i sin gode Ro og kan anvende ethvert Middel, som kan lette Sigtet, medens man i Slag maa tage Tingene, som de falde. Og jeg mener, at efter Alt, hvad vi have hørt idag, maae vi i det Hele taget været blevne overbeviste om, at det Princip, hvorefter vort Marine-Artilleri ledes, er sundt og klogt.» Hans kongelige Høihed udtalte derefter, at han ansaae Volde af Jord for bedre end Steenmure; han glædede sig over at have hørt, at Marinen meente, at Forter ere meget ubehagelige Modstandere, og han haabede, at Landet vilde indsee Nødvendigheden af at sikre Havnene ved passende Kystbefæstninger.

Foredragsholderen afsluttede derpaa Discussionen saaledes:

»I Anledning af, hvad Lieutenant Sleeman sagde om Skydningen med Nordenfelts Kanoner, skal jeg bemærke, at jeg er vis paa, at Ingen, som har seet et eneste Mærke af Nordenfelts Projectiler ved Alexandria eller andensteds, kan undlade at kjende det igjen. Jeg kan kun sammenligne det med et Mærke af en P'allisers Granat. Virkningen af de Nordenfelts Projectiler, som vi iagttog, var meget stor, og jeg kan med Bestemthed sige, at der ikke var Mærke af Nordenfelts Kugler paa andre Kanoner ved Alexandria end paa dem, jeg har omtalt. Hvad Brystværnene angaaer, da vare de ikke af Jord, men af Sand, dækket med Cement, hvilket vil sige, at ethvert Skud, som traf Cementen, mærkede den; derom kan der ikke være Tvivl. Escarperne vare belagte med Cement, og jeg pillede selv Kartæsk-Kuglerne ud af Cementen paa de Steder, jeg har omtalt. En Søofficer fortalte mig, at en Kanon i Hospitals-Batteriet var bleven truffet af et Nordenfelts Projectil, hvorfor jeg gik hen for at see paa Kanonen, og jeg var strax sikker paa, at det ikke var en Nordenfelts Kugle; thi det dybeste Mærke var halvkugleformet og $\frac{1}{2}$ Tomme dybt, hvorimod Nordenfelts Træffere havde frembragt mindst 1 Tomme dybe Huller, og disse vare tilvisse ikke halvkugleformede. Da jeg opholdt mig ved Kanonen i 10 à 15 Minuter, blev jeg aldeles overtydet om, at det var et Mærke af en Kartæsk-Kugle. Jeg gik paa Spor efter Kuglerne overalt og gravede dem ud af Raperternes Sider, og det var Kartæsk-Kugler; jeg har en saadan her. Det er min Mening, at Nordenfelts Kanonen er en udmærket Kanon, men at Afstanden var altfor stor for den. Endelig ønsker jeg at udtale, at jeg ikke mener, at Virkningen af Flaadens Ild paa nogen Maade var ringe; jeg betragter den som temmelig betydelig.

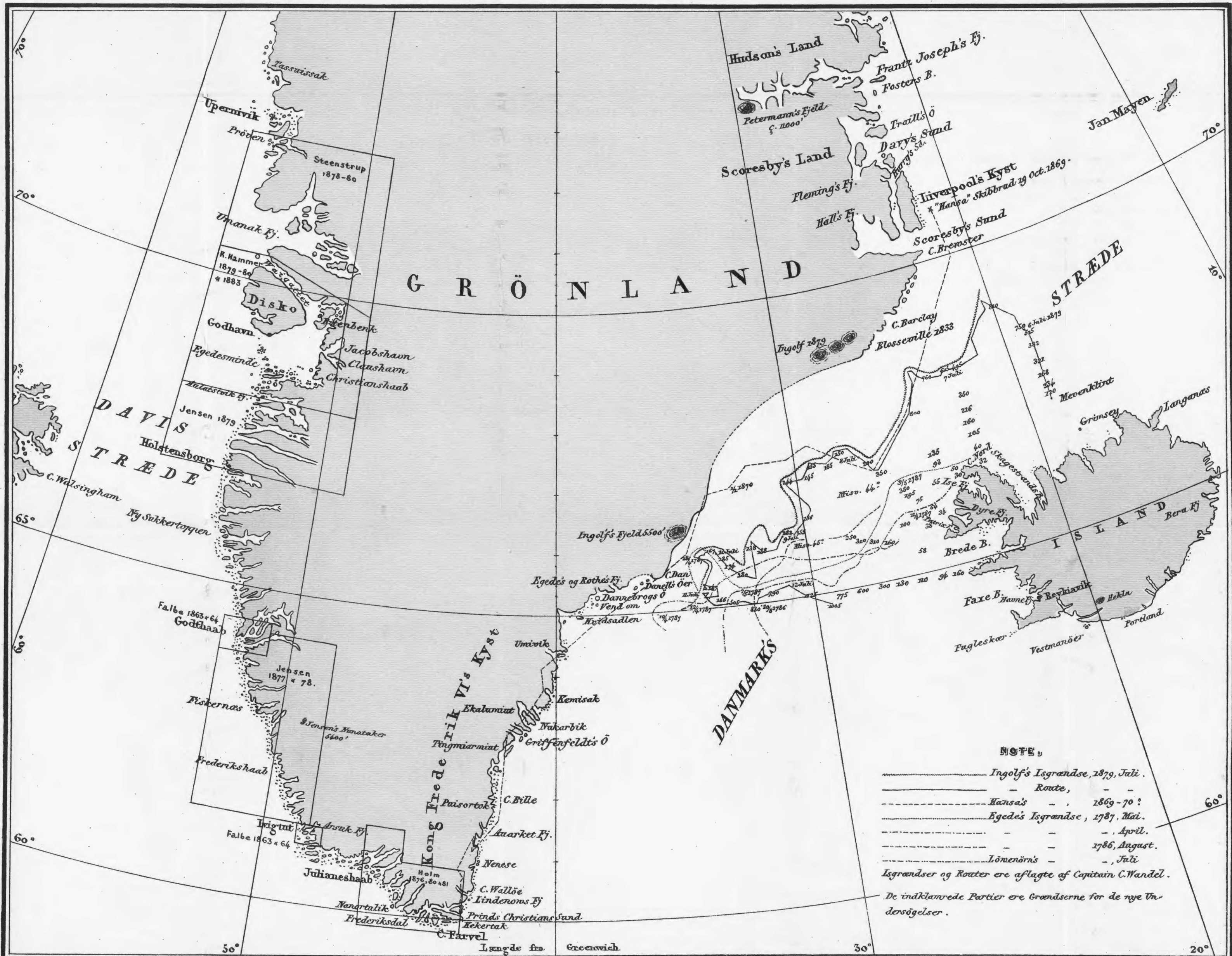
Den store Ødelæggelse, der saaes i Forterne, var absolut overraskende; Forraadskamre, Magasiner og øvrige Bygninger vare demolerede. Kun siger jeg, at, naar de nyere Forters Brystværn gjøres af en passende Tykkelse, lad os sige 30 Fod, da troer jeg ikke, at nogen Granatild fra Krigsskibene skal kunne formaae at drive Besætningerne bort fra deres Kanoner.

De danske Undersøgelser i Grønland.

(Foredrag holdt i Søl lieutenant-Selskabet i Novbr. 1888)
af Premierlieut. R. Hammer.
(Med Kaart).

Naar man eier et nordligt Biland af saa stor Udstrækning som Grønland, er det, som saa tidt gjentaget, en uafviselig Pligt for Moderlandet at undersøge dette Land, tildeels fordi man aldrig kan vide, hvilke videnskabelige Skatte der gjemmes i dets Skjød, og hvilke Indtægter og Erhvervsilder der saaledes kan skabes for Moderlandet, — man behøver jo blot at tænke paa Kryolithbruddet ved Ivigtut, som i aarlig Afgift til Staten i en længere Aarrække har erlagt 100,000 Kr.

Paa Videnskabens nuværende Standpunct er Grønland i geologisk Henseende et meget interessant Land, idet det er det eneste Sted paa Jordkloden, hvor der endnu findes saa udstrakte Iismasser som i den saakaldte Iisperiode, og, da Alle nu ere overbeviste om, at Overfladedannelserne i Danmark og en stor Deel af Nord-Europa skyldes Virkningerne af en lignende Iisbedækning paa den skandinaviske Halvø, hvorved Klippestykker og Leer førtes fra Fjeldene i Norge og Sverrig ned til Danmark, knytter Interessen sig ydermere til Grønland, hvor man endnu den Dag idag kan studere Isens mægtige Indvirkning paa Landet og paa Overfladens Beskaffenhed. — Overalt paa Grønlands Vestkyst



NOTE.

----- Ingolf's Isgrændse, 1879, Juli.
 - - - - - Route, - - - - -
 - - - - - Hansa's - - - - - 1869 - 70?
 - - - - - Egedes Isgrændse, 1787, Mai.
 - - - - - - - - - April.
 - - - - - - - - - 1786, August.
 - - - - - Lomenor's - - - - - Juli.
 Isgrændser og Røuter ere aflagte af Capitain C. Wandel.
 De indklarede Partier ere Grændserne for de nye Undersøgelser.

er det beviist, at Isen i en tidligere Periode har dækket store Strækninger af det nu iisfrie og beboede Yderland, og paa flere Steder er der i Nærheden af de Egne, hvor der endnu findes Iisbræer, og ved Siden af tydelige Spor af en tidligere Iistid, fundet store Lag med forstenede Planter, som vise, at de samme Strækninger engang have havt et, hvad vi nu vilde kalde, tropisk Klima med rig Vegetation af Viinranker, Valnøddetræer, og mange andre mere eller mindre tropiske Plantevæxter. Det er en Selvfølge, at slige Forhold frembyde en rig Kilde for videnskabelige og især geologiske Undersøgelser; men, forat disse kunne udføres med et tilstrækkeligt Udbytte, er det en Nødvendighed, at der findes eller optages nogenlunde nøiagtige Kaart over de Egne, som skulle undersøges. Dette har jo hidtil langt fra været Tilfældet.

Den danske Deel af Grønland strækker sig som bekjendt over hele Vestkysten fra $73\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Brede til Cap Farvel og herfra over den sydlige Deel af Østkysten til omtrent 65° under Navnet Kong Frederik d. 6tes Kyst, (see medf. Kaart 1). I 1832 var det første Gang, et nogenlunde ordentligt Kaart over hele den store Strækning udkom; det var Resultatet af Graahs Reiser i Aarene 1823—24 og 1828—31.

Man kan begribe, at et Kaart over saa store Strækninger, optaget i den korte Tid, ikke kan være meget detailleret; det er optaget efter astronomiske Observationer af enkelte Hovedpuncter og forøvrigt indtegnet efter Kaartskitser, tagne dels fra Baad, dels fra forbi-seilende Skibe. Selvfølgelig kunde dette ikke gjøre Krav paa stor Nøiagtighed, og isærdeleshed vare de fleste af Fjordene aldeles ikke kaartilagte.

Før Graah reiste den bekjendte Mineralog Giesecke heroppe i Aarene fra 1806—13, men det var udelukkende for at undersøge Landet i mineralogisk Henseende, og han gav sig saa godt som aldeles ikke af

med at optage Kaart. Da denne Reise dog havde en saa stor Betydning, skal jeg tillade mig med et Par Ord at omtale den. Han var udsendt fra den danske Regjering, men uden Instrux; det var hans Plan i halvtredie Aar at bereise hele den grønlandske Kyststrækning; men Krigen imellem Danmark og England forhindrede de danske Skibe i at udføre den regelmæssige Beseiling, saa at hans Ophold ufrivillig blev forlænget til syv Aar, og det netop paa en Tid, hvor Forsyningen ved Colonierne paa Grund af Skibenes Udeblivelse var meget mangelfuld. For ham selv var dette jo mindre behageligt, da han i lang Tid maatte leve saagodtsom udelukkende af grønlandsk Proviant; men for Videnskaben var det af stor Betydning, da han derved fik Leilighed til at undersøge langt større Strækninger og hjembringe langt større Samlinger. En Deel af disse blev rigtignok i 1807 opsnappet af en engelsk Kaper og indlemmet i Museet i Edinburgh, men alle de senere Samlinger naaede lykkelig og vel hertil. Resultaterne af hans Reiser vare ogsaa meget betydelige, idet han ikke alene fandt flere nye Mineralier, men ogsaa var den, der først paaviste Findestedet for Kryolithen, som senere har givet Danmark saa store Indtægter af Grønland. Dette var den første betydelige videnskabelige Undersøgelse af Landet.

Senere i Aarene fra 1848—51 bereiste Justitsraad Rink Nord-Grønland og, samtidig med at han foretog vigtige og interessante mineralogiske Undersøgelser, optog han et Kaart over Nord-Grønland, ligesaa Agto til Upernivik. Ogsaa dette var efter de Midler, som Rink kunde anvende, ganske overordentlig godt. Han var uden Kjendskab til astronomiske Observationer eller Triangulation og havde kun af Instrumenter en lille Lomme-Sextant, en Lodline, et Compas og et Barometer med sig; han gik da ud fra Graahs Bestemmelse af Colonierne, og paa sine Baadreiser tegnede han med

forbausende Nøiagtighed Croquiser langs Kysterne, som han da samlede til et Hele. Sextanten og Lodlinen benyttede han til at maale Fjeldhøider, ved fra Endepuncterne af en udmaalt Basis at maale Høidevinkler og horizontale Vinkler til Fjeldets Top. Selvfølgelig kunde dette Kaart heller ikke gjøre Krav paa stor Nøiagtighed; men man maa dog forbauses over Dr. Rinks skarpe Blik for Opmaaling, hvilket man skylder en meget stor Forbedring i Kaartene. Til disse Forbedringer kommer der endnu nogle archæologiske Undersøgelser i Julianehaabs District, hvor der samtidig blev optaget Kaart over den Deel, som man meente havde været de Gamles Østerbygd, foruden en geologisk Undersøgelse af samme District, som foretoges af Pingel i 1828—29, endvidere enkelte mindre Undersøgelser, som ved Kryolithbruddet, og Lieutenant af Marinen Ulrichs Undersøgelser i 1846 af de nautiske Forhold for Beseilingen. Hermed slutter Rækken af de vigtigere ældre Kaart og Undersøgelser over den danske Deel af Grønland, som af Hensyn til den nyere Tids mere nøiagtige videnskabelige Forskninger og til Nutidens større Fordringer maa søges forbedrede.

I 1863 vare som bekjendt de to danske Søofficerer Falbe og Bluhme i Grønland paa en geographisk Expedition. De gik op til Colonien Godthaab og fik optaget Kaart over Omegnen her og over Egnen om Arsut-Fjorden ved Kryolithbruddet*). Det var Meningen, at de skulde have været tilbage samme Aar; men paa Grund af usædvanlig megen Iis i Strædet bleve de nødsagede til at overvintre og kom først hjem i 1864 henimod Krigens Slutning.

Efterat Undersøgelserne og Kaartlægningen i Grønland derpaa havde hvilet i endeel Aar, optog Professor

*) Paa medfølgende Kaart ere de i den senere Tid kaartlagte Egne indklamrede.

Johnstrup igjen i 1875 Tanken om en nøiagtigere Undersøgelse og fik af Regeringen bevilget Penge til Expeditioner dertil.

Af disse Expeditioner var den første den, som i 1876 blev opsendt til Julianehaabs District under Ledelse af Museums-Assistent Steenstrup, der i 1871—72 og 1874 havde foretaget geognostiske Undersøgelser i Grønland. Han reiste dette Aar i Forening med Lieut. G. Holm og afdøde Cand. Kornerup. Det lykkedes denne Expedition at optage Kaart over Julianehaabs District fra $60^{\circ}40'$ til 61° N. Br. og endvidere at indsamle endeel sjeldne Mineralier og at undersøge de vigtigste nordiske Ruiner.

I 1877 undersøgte derefter den nordlige Deel af Frederikshaabs District af Assistent Steenstrup og Lieut. Jensen. Det var Meningen om muligt at trænge ind paa Indlandsisen, men denne Sommers urolige Veirlig forhindrede dette. Lieut. Jensen optog Kaart over Egnen fra Frederikshaabs Iisblink til Tigsaluk og tog endeel astronomiske Observationer udenfor dette District.

I 1878 blev der under Indenrigsministeriet nedsat en Commission til at lede Undersøgelserne i Grønland; Formand i denne Commission blev Professor Johnstrup, og desuden bestaaer den af Marineminister Ravn og Dr. Rink. Det er denne Commission, som har opsendt alle de senere Expeditioner, som har modtaget de afgivne Indberetninger, og som har besørget Udgivelsen af »Meddelelser om Grønland«, i hvilke der er gjort Rede for de forskjellige Expeditioners Resultater, efterat disse ere blevne bearbejdede.

I dette sidstnævnte Aar blev der opsendt to Expeditioner til Grønland; den ene, under Ledelse af Lieut. Jensen, med Cand. Kornerup og Architect Groth, var den bekjendte Expedition, hvor Lieut. Jensen under saa mange Farer og Besværligheder trængte 10 Miil ind

paa Indlandsisen til Jensens Nunatakker og her fik anstillet endeel meget interessante Iagttagelser over Indlandsisen. Da det vilde blive for vidtløftigt her at gaae i Detailler om denne Expedition, som jo er almindelig bekjendt, skal jeg kun anføre nogle enkelte Sammenligninger imellem denne Iisvandring og den allerede verdensberømte Iisvandring, som Friherre Nordenskiöld iaar har foretaget. Nordenskiöld gik op fra Bunden af den saakaldte Aulatsvikfjord*) og naaede selv 24 Miil ind, medens hans Lapper, som herfra paa Grund af løs Sne blev sendte videre paa Skier, efter deres eget Udsagn i Løbet af 56 Timer naaede 30 Miil længere ind og tilbage igjen, saa at de altsaa ialt havde tilbagelagt 60 Miil i denne korte Tid. Der er jo Mange, som herhjemme og ligeledes i Sverrig have draget dette i Tvivl, og det er derfor blevet bestemt, at der til Vinter skal anstilles et Forsøg over, hvor langt to dygtige Skiløbere kunne løbe i en vis Tid.

Selv om de ikke ere komne saa langt ind, er det jo dog meget længere ind paa Isen, end Lieut. Jensen kom, og det seer jo ved et løseligt Øiekast ud til at være langt betydeligere Resultater, her er naaet, end de, Jensen naaede paa sin før omtalte Expedition. I alle Friherre Nordenskiølds Beretninger og Planer til denne Reise er Jensens Expedition kun løselig bleven berørt som ikke havende videre Betydning og endog, som om Iisvandringen var valgt paa et galt Sted, — ved at see lidt nærmere paa Tingene kommer man imidlertid efter min Mening til et ganske andet Resultat.

Hensigterne med disse Iisvandring har egentlig været vidt forskellige: Friherre Nordenskiöld paastod

*) Denne Fjord hedder, som det allerede i 1879 blev paavist af Lieut. Jensen, og som jeg yderligere fik bekræftet iaar af alle Grønlænderne, egentlig Arfersiorfik Fjord, og Aulatsvik Fjord er Navnet paa en lille ubetydelig Fjord, som ligger noget sydligere.

jo, som bekendt, at det var en fysisk Umulighed, at der Syd for 81° Br. kunde findes et Continent, som var heelt dækket af Iis, samt at der i det Indre af Grønland maatte findes store isfrie Strækninger, hvor der ikke alene var Vegetation som paa Yderkysterne, men ogsaa Skove. For at bevise denne Theories Rigtighed var det hans Opgave at trænge saa langt ind som muligt, og for at kunne gjøre dette var det nødvendigt eller ialfald ønskeligt at vælge det mest jævne Terrain, hvor Overfladens Ujævnheder lagde færrest Hindringer i Veien. Det ovennævnte Sted, hvor Nordenskiöld allerede havde foretaget en Iisvandring i 1870, blev rimeligviis valgt tildeels af denne Grund.

De danske Undersøgere have derimod altid bestrægtet det som en Kjendsgjerning, at Isen dækkede hele det Indre, og Lieut. Jensens Expedition havde ikke det Formaal at trænge saa langt ind som muligt, men at trænge ind til Jensens Nunatakker, at undersøge Dyre- og Planteliv paa disse og fremfor Alt at undersøge, om man af Isens Overflade, Morænernes Forhold paa Isen o. s. v. kunde danne sig nogen Forestilling om Isens Bevægelsesmaade, Landets Høideforhold under Isen o. s. v. Det er en Selvfølge, at, jo jævner Isens Overflade er, desmindre Bevægelse er der i hele Massen, og desfærre Iagttagelser af denne Slags vil der kunne anstilles, og netop paa Grund af, at Overfladen, hvor Jensen gik, var saa ujævn og Vanskelighederne derved saa store, bleve Resultaterne i denne Retning ogsaa saa betydelige, som de bleve.

Som bekendt fandt Nordenskiöld jo ikke sine Oaser, og i de andre Retninger er der saavidt bekendt slet ingen Iagttagelser anstillet; vel indsamledes der en Deel af det kosmiske Støv, som Nordenskiöld har fundet flere Steder paa Isen; men ogsaa af dette blev der fra Jensens Expedition indsamlet en Deel, saa at jeg, naar der hensees til det videnskabelige Udbytte, ikke troer at

man overdriver ved at sige, at Lieut. Jensen ved sin Expedition har udrettet langt mere end Nordenskiöld. Hertil kommer endnu, at Jensen paa sin Vandring gav et nøiagtigt Billede af, hvorledes Isen stadig høinede sig indefter, saa at den lidt indenfor Nunatakkerne laa 5,000 Fod over Havet, og fra Nunatakken Høieste, som var c. 1,000 Fod over Isen, havde han et saa glimrende Overblik til alle Sider, at han i vestlig og nordlig Retning endog kunde see c. 10 Miil bort og ind over Landet ligeledes kunde see langt*), medens Nordenskiöld ikke et eneste Sted har faaet noget Overblik.

Hvis der nogensinde fra Commissionen for Ledelsen af de grønlandske Undersøgelser igjen bliver afsendt en Expedition ind for at undersøge Indlandsisen, da vil denne ogsaa rimeligviis gaae videre i Lieut. Jensens Spor.

Foruden denne Iisvandring, lykkedes det Lieut. Jensen i det nævnte Aar at optage et Kaart over Egnen fra Godthaab til Frederikshaabs Iisblink.

Den anden Expedition, som blev udsendt i 1878, var til Nord-Grønland og blev ledet af Cand. Steenstrup. Han gik op til Colonien Umanak, og Formaålet var at undersøge og kaartlægge dette vidtløftige District, hvor der var mange Iisfjorde, som endnu aldrig havde været besøgte af Europæere, og hvor der ogsaa var flere Iisbræer, som tidligere havde været observerede. Steenstrup overvintrede i to Vintre ved Colonien Umanak og fik i denne Tid ikke alene optaget et Kaart over hele den ubekjendte Kyst nordefter til Prøven og over den store hidtil ukjendte Svartenhuks Halvø, som kun havde været kaartlagt fra forbiseilende Skibe, men hjembragte ogsaa betydelige Samlinger saavel af Mineralier som af de berømte Planteforsteninger fra en tidligere varm Periode, hvoriblandt der fandtes mange sjeldne Sager.

*) Hvor langt, er det umuligt at sige, da det stadig høinede sig indefter.

Det var af disse Planteforsteninger, Nordenskiöld ved sin Expedition i Sommer var saa glad ved at hjembringe betydelige Samlinger, og jeg synes, at det fortjener at nævnes, at Steenstrup hjembragte over 3 Gange saa mange, som alle bleve undersøgte hos den nu afdøde Professor Oswald Heer i Zürich, der ved Hjælp af dem paaviste 300 hidtil ikke fundne Arter af Planter, medens der fra alle de ældre Samlinger tilsammen kun kjendtes 316 Arter. Det lykkedes ogsaa Steenstrup at paavise, at de bekjendte Nordenskiöldske Jernmasser, som bleve fundne i 1870, ikke, som det af Nordenskiöld i lang Tid blev paastaat, vare af meteorisk Oprindelse, idet Steenstrup paa flere Steder fandt reent Jern i Basalten, i forskjellige Størrelser, lige fra smaa Korn som Knappe-naalshoveder indtil større Stykker. Det er ogsaa første Gang, at dette er blevet paaviist i Naturen.

I 1879 opsendtes igjen en Expedition bestaaende af Lieut. Jensen, Cand. Kornerup og Forfatteren. I denne Sommer undersøgte og kaartlagdes hele det store hidtil ubekjendte Terrain imellem Holsteinsborg og Egedesminde, hvor der i de store Fjorde aldrig havde reist Europæere før, og hvor der hverken fandtes danske Handelssteder eller bosatte Grønlændere, saa at det blev nødvendigt at udlægge Depoter paa flere Steder langs Kysterne i Klippehuler.

Paa denne Reise var det, at Cand. Kornerup blev syg og i temmelig lidende Tilstand maatte transporteres i aaben Baad fra Bunden af Nagsugtak Fjorden til Colonien Egedesminde, en Strækning af omtrent 43 Miil. Om Efteraaret reiste Lieut. Jensen og Cand. Kornerup, som imidlertid var bleven bedre, hjem, medens det var overdraget Forfatteren at foretage nogle Special-Undersøgelser ved Jakobshavns Iisfjord i Løbet af Vinteren. Hovedresultaterne af disse Undersøgelser skal jeg senere komme tilbage til og her kun minde om, at det i denne Vinter lykkedes mig paa Slædereiser

at optage Kaart over Jakobshavns Iisfjord og Omegn til Colonien Christianshaab. Den derpaa følgende Sommer sluttede jeg mig til Assistent Steenstrup, som imidlertid havde tilendebragt sine Undersøgelser i Umanaks District. I denne Sommer reiste vi med Baad rundt om den store Diskoø og fik optaget Kaart og undersøgt denne saavel som Waigattets Kyster. — Diskoøen ligger heelt aaben ud imod Søen og frembyder derved flere Vanskeligheder for Befaringen end sædvanligt, da der ellers altid findes en Skjærgaard langs Kysten. Det var ogsaa første Gang, at det var lykkedes en Konebaad at komme denne Vei omkring, og første Gang, at de to nordligste Fjorde paa Vestkysten undersøgtes af nogen Europæer — de vare tidligere kun aflagte efter, hvad man havde seet under Forbiseiling.

Samme Aar, altsaa i 1880, var Lieut. Holm paa en særlig archæologisk Expedition i den sydlige Deel af Grønland i Julianehaabs District, hvor han fandt og undersøgte en heel Deel hidtil ukjendte nordiske Ruiner, som formodes at skulle have ligget i de Gamles Østerbygd. Han opmaalte og aftegnede alle saavel nye som ældre kjendte Ruiner, og Beretningen om denne Reise med Afbildninger af alle Ruinerne vil meget snart udkomme. I 1881 var Lieut. Holm igjen heroppe, men denne Gang nærmest for at forberede den nu begyndte Konebaads-Expedition til Østkysten. Han var ledsaget af Cand. Sylow, som tillige var Geolog. Det lykkedes ham at komme ned til Grønlands sydligste Spids, Cap Farvel, hvis Beliggenhed tidligere aldrig har været directe bestemt, og at komme et Stykke op ad Østkysten til Mundingen af Lindenows Fjorden, men han maatte her vende om, da en Deel af hans Grønlændere havde forladt ham, og de øvrige erklærede ikke at ville med længere. Paa denne Reise fik han fuldstændiggjort Kaartet over Grønlands sydligste Deel, og — hvad der er af særlig Interesse — han paaviste, at det Indre af

denne Deel af Grønland ikke er heelt dækket af Iis, som tidligere antaget, men snarere optræder som et Alpelandskab, hvor alle Fjeldtoppene ere isfrie, medens Dale og Lavninger ere opfyldte deraf. Han fik baade paa denne Reise og den forrige, dels ved egne Erfaringer, dels ved Udsagn fra Grønlænderne paa Østkysten, samlet en Deel Oplysninger, som nu ville komme ham til Nytte.

Samtidig med denne Expedition udkastedes der herhjemme Planen til en Skibs-Expedition, som i Forening med ovennævnte Baad-Expedition skulde bereise hele den ubekjendte Østkyst i de tre følgende Aar, saaledes at Skibet landsatte en Expedition Nord oppe, som da skulde arbeide sig Syd efter og muligviis møde Lieut. Holm.

Rigsdagen negtede imidlertid det forlangte Beløb til Skibs-Expeditionen, men bevilgede 40,000 Kr. til Baade-Expeditionen, som skulde have været foretaget i 1882. Lieut. Holm, som skulde lede denne, blev imidlertid syg, saa den maatte udsættes til iaar, og, som bekjendt, afgik Lieut. Holm i Foraaret, ledsaget af Lieut. V. Garde, Normanden Knuhtson som Geolog og Student Ebberlin som Botaniker. Expeditionen er forsynet med Proviant for halvtredie Aar. Ifølge de nu hjemkomne Rapporter er det lykkedes Lieut. Holm at udlægge et større Depot paa 61° N. Br., omtrent ved Nenese, samt at undersøge Fjordene herfra og Syd efter. Disse Fjorde have tidligere aldrig været bereiste, da Graah paa Grund af Sygdom og Mangel paa Tid kun fik Leilighed til at reise langs Kysten, og det har nu viist sig, at de ere langt dybere, end man hidtil havde troet. Den sydligste af dem, Lindenows Fjorden, blev dog i 1881 besøgt af den tyske Herrnhuter-Missionair Brodbeck, som her fandt en nordisk Ruin, men dette er den eneste Ruin, som iaar er bleven seet af

Holm og hans Ledsagere, saa man fra den aldeles Intet kan slutte om en tidligere Bebyggelse her.

Forøvrigt fremgik det af Rapporten, hvad jo allerede er konstateret af Graah og Andre, at Eskimoerne her i Udseende komme Europæerne meget nærmere end de i Vestgrønland, idet de baade ere større og kjønnere og tidt have stort Skjæg, hvad man aldrig seer hos de andre Eskimoer. Af Interesse er det ogsaa, at Lieut. Holm overalt, hvor han hidtil har været langs Østkysten, stadig har seet en bred Rende med aabent Vand langs Kysterne, og at alle de Østlænderne, han har talt med, eenstemmig have erklæret, at denne aabne Rende altid findes; selv om Isen af Paalandsvind undertiden drives ind til Kysten, er der dog en Rende udenfor, hvor der næsten altid er fremkommeligt. Man maa dog huske paa, at, selv om en aaben Rende findes, er der dog altid en Vanskelighed ved at benytte den med Dampskib, og denne bestaaer i at trænge igjennem det Iisbælte, som stadig omgiver hele Østkysten.

I Vinter er hele Lieut. Holms Expedition gaaet i Vinterquarteer ved det sydligste danske Handels-Etablisserment paa Vestkysten, Nanortalik, hvor der i Løbet af Vinteren vil blive anstillet magnetiske og meteorologiske Iagttagelser i Continuation af de af den meteorologiske Expedition i det sidste Aar ved Godthaab foretagne. Til næste Sommer vil Expeditionen da gaae videre Nord paa, og det er Meningen at dele sig, saaledes at Lieut. Holm og Knuhtson gaae Nord efter, medens Lieut. Garde og Ebberlin stadig skulle sørge for — ved Siden af at de selvstændig undersøge de sydligste Egne — at Depoter udlægges nordligere, saa at Lieut. Holm vil kunne have Noget at falde tilbage paa.

Af de Østlænderne, han har mødt iaar, er der flere, som have lovet til næste Sommer at ledsage ham til forskjellige grønlandske Bopladse, hvoraf den nordligste, saavidt vides, ligger heelt oppe paa 66° Brede.

Her omtrent var det jo, at Nordenskiöld iaar med sit aldrig svigtende Held naaede ind til Østkysten, og, om end dette vel ikke kan gjøres hvert Aar, er det dog interessant, at det netop er det Sted, hvor Capt. Wandel i sin Fremstilling af vort Kjendskab til Grønlands Østkyst, som i 1881 blev udgivet af Commissionen til Grønlands Undersøgelse, paaviste, at Iisbæltet var smallest og en Landgang rimeligviis mulig. Heller ikke denne veiledende Omstændighed seer man nogensinde anført i den berømte Polarfarers Beretninger.

Som det vil sees af Kaartet, mangler der endnu nogle Partier af Vestkysten, før det kan siges, at denne er undersøgt, og, da der i Foraaret manglede Strækningerne imellem Jakobshavn og Ritenbenk og imellem Egedesminde og Christianshaab, for at Kaartet over Nord-Grønland kunde være fuldstændigt, blev det bestemt, at jeg, som selv havde opmaalt de tilgrændsende Arealer, skulde foretage en hovedsagelig geographisk Expedition, hvis Hovedformaal altsaa var Kaartlægning, og ved Siden af i geologisk Henseende undersøge Landet. Cand. Sylow, som allerede tidligere havde reist i Grønland med Lieut. Holm og derfra var fortrolig med Reisemaaden, fulgte med som Geolog. Da man med den nuværende primitive Reisemaade til Grønland, nemlig med Handelens Seilskibe, kun kan gjøre Regning paa et c. to Maaneders Ophold i Nord-Grønland, naar man skal hjem igjen samme Sommer (man maa som Regel regne at være tre Maaneder underveis op og ned) var det meget ønskeligt af Hensyn til det forholdsviis store Terrain, der skulde bereises, at være to faste Officerer om Arbeidet; men paa Grund af Mangelen paa Officerer blev dette umuligt. Ved Marineministeriets Imødekommen blev det imidlertid ordnet saaledes, at den hjemsendte Reservelieutenant Larsen blev indkaldt og commanderet med Expeditionen.

Vi afgik fra Kjøbenhavn den 6te Mai med Handelens Brig »Lucinde» og naaede efter en forholdsviis heldig Overreise til Colonien Ritenbenk den 16de Juni. Iisforholdene vare iaar særlig uheldige, og, da disse jo altid spille en betydelig Rolle for Beseilingen af Grønland i det Hele taget, vil jeg tillade mig i korte Træk at skildre dem.

Langs Grønlands Østkyst kommer Isen jo, som be- kjendt, stadig ned langs Landet i større eller mindre Mængder — dog bliver den ifølge de seneste Efterret- ninger, som berørt, ikke altid presset ind mod Kysten — den runder da om Cap Farvel og gaaer langs S. V. Kysten Nord efter, indtil den naaer Frederikshaabs, undertiden endog Sukkertoppens Brede, hvor den gaaer Vest over, spreder sig, tildeels afsmelter og rimeligviis gaaer Syd efter. Det er denne Iis, den i Grønland saakaldte Storiis, der gjør Seiladsen paa de sydlige Colonier besværlig, og Routen til Grønland for Seilskibe gaaer derfor mellem 58° og 59° N. Br., indtil man er heelt ude paa 55° V. Lgd., da man først styrer Strædet op. Selv paa denne Maade undgaaer man sjældent at møde spredt Iis, men bliver dog næsten aldrig hindret af den. Skal man ind til en af de sydligere Colonier, prøver man i Reglen længere sydlig; men hyppigst maa man vende for uigjennemtrængelig Iis og maa da heelt op udenom Isen for derefter langs Land at liste sig Syd efter i den aabne Rende, som her findes. Dette er den almindeligste Maade, at Isen ligger; men Be- ligheden er jo forøvrigt meget afhængig af Vindene. Fra Godthaabs Brede] og heelt op til Upernivik er man i Reglen heelt fri for Iis om Sommeren og Efteraaret, ja lige til Januar Maaned, da Vinterkulden for det meste først bliver mægtig nok til at lægge Havene til. Paa denne Strækning er der dog selv om Sommeren langs Amerika-Siden stadig svær Iis, som af Grønlandsfarerne kaldes Vestiis, det er den, som kommer oppe fra

Sundene Nord og Vest for dansk Grønland. I For-
aarsmaanederne, naar de heftige Storme have sønder-
brudt Vinterisen langs Kysterne, kommer Vestisen ind
mod Landet og blokerer i Marts og April fuldstændig
Nord-Grønlands Kyster. Denne Vestis er let kjendelig
fra Storisen, idet denne sidste bestaaer af store, flade
Flager, medens Vestisen er meget mægtigere og høiere,
men de enkelte Flager ikke saa store. I Almindelighed
gaaer Vestisen tilsøes i Mai Maaned, og samtidig brydes
Isen i Bugterne og Fjordmundingerne. Iaar havde
Vinteren i Diskobugten været usædvanlig mild, men
ikke destomindre traf vi tæt sammenpakket Iis allerede
udfor Ritkol paa 68° N. Br., det viste sig ogsaa, at
dette var Vestisen, som iaar havde holdt sig usædvanlig
længe langs Kysterne og endnu midt i Juni Maaned
fuldstændig forhindrede al Samfærdsel mellem Colo-
nierne.

Efter nogle Dages Iisseilads naaede vi, som nævnt,
den 16de Juni endelig ind i Diskobugten, hvor Ingen
paa Grund af den mægtige Iis havde ventet Skib endnu,
og hvor endog Foraarsposten, som ellers med Kajaker
fra Syd-Grønland pleier at naae op midt i Mai Maaned,
endnu ikke var ankommen, saa at man her nu i Juni
Maaned ikke havde haft Efterretninger fra Danmark,
eller overhovedet fra den ydre Verden, siden Juli Maaned
ifjor, et Factum, som gjør det let forklarligt, at det
første Tilraab, man faaer fra Land, er, om Danmark har
Krig eller Fred.

Det havde paa Overreisen viist sig, at de medbragte
Chronometre vare alt Andet end paalidelige, saa det
blev nødvendigt at basere Opmaalingen hovedsagelig
paa Triangulation og terrestriske Maalinger, støttede
ved Bredeobservationer, maalte over kunstig Horizont
ved circummeridiane Høider. Til Grundlag for Op-
maalingen udmaaltes en Basis ved Hjælp af den Stamp-
ferske Skrue, hvori Principet jo er ved Hjælp af en

Mikrometerskrue at kunne maale smaa Vinkler meget nøiagtig. Kikkertens Bevægelse i det verticale Plan foregaaer alene ved denne Skrue. Man kan paa den aflæse, hvormange Skruegange og Tusinddele af en Skruegang man har flyttet Kikkerten opefter, og hergjennem ved Constanter, som ere forskjellige for de forskjellige Instrumenter, men altid eens for samme Instrument, beregne sig til Vinkelen. (Med de større Stampferske Instrumenter kan man være sikker paa Vinkelen paa een Secund). I Basisens ene Endepunct opstilles da et Stadie, som bestaaer af en Stage med to Skiver, hvis Centre ere nøiagtig markerede, og hvis indbyrdes Afstand er maalt saa nøiagtig som muligt. I det andet Endepunct opstilles Instrumentet, og Vinkelen maales ved at dreie paa Mikrometerskruen, til Traadkorset er nøiagtig indstillet paa Skivernes Centre. Af Differentsen imellem de to Aflæsninger paa Mikrometerskruen og ved Hjælp af en Aflæsning for det horizontale Sigte kan man da med stor Nøiagtighed — igjennem den Trekant, hvis Hjørner ere Skivernes Centre og Kikkertens Omdreiningspunct, og hvor altsaa den ene Side og en Vinkel er bekjendt — beregne sig til Afstanden. Nøiagtigheden ved denne Maaling er for mindre Distancer forbausende stor, saa at en øvet Observator med Stampfers store Instrument, paa 1200 Fods Afstand med 12 Fods Stadie, kun behøver at gjøre Regning paa en Middelfeil af 1,1 Fod, medens Middelfeilen ved almindelig Kjædemaaling er 1,2 Fod; paa 600 Fods Afstand med 12 Fods Stadie er Middelfeilen 0,2 Fod, medens den ved almindelig Kjædemaaling er 0,6 Fod. Ved Hjælp af denne Basis og horizontale Vinkler bestemtes da andre Puncter i Forhold til denne, og Triangelnettet udvidedes da efterhaanden til saavidt muligt at omfatte hele Arealet. Fra disse Puncter, som i Reglen vare de høieste Fjelde, hvorfra det bedste Overblik havdes, toges Sigter til alle Pynter, Øer og

Skjær, og Skitser tegnedes, hvorpaa alle Kystcontourerne aflagdes. Efter disse Sigter, sammenholdte med Skitserne tagne deels fra Fjeldtoppene, deels fra Baad, aflægges da Kysterne i Kaartet.

Reisemaaden var som sædvanlig med en Besætning af Grønlændere i en Konebaad, fyldt med Proviant, Telte, Soveposer og øvrige Reiserequisiter, saa at vi paa ethvert passende Sted kunde opslaae vor lille Leir og herfra gjøre Udflugter til de høieste Fjelde i Nærheden, hvorfra det bedste Overblik havdes.

Det lykkedes os i Løbet af Sommeren at bereise saa godt som det hele Terrain; en 14 Dages Tid midt paa Sommeren hindrede vel Regn og Taage alle Observationer, men i Resten af Tiden havde vi godt Veir. Hele Yderkysten fik vi kaartlagt, kun nogle mindre Sunde og en Fjord naaede vi ikke at komme ind i. Desuden besøgte vi endnu engang Jakobshavns Iisfjord, hvor jeg i Vinteren 1879—80 anstillede Iagttagelser over Isens Bevægelse. Det konstateredes dengang, at hele den sammenhængende Iismasse i Fjorden selv om Vinteren er i en meget hurtig fremadskridende Bevægelse, saa at den bevæger sig ud imod Havet med en daglig Hastighed af c. 50 Fod, indtil den her bryder af fra den faste Iis og danner Iisfjelde. Tillige paa-vistes, at Afgangens af Iisfjelde var større end Tilgangen af Iis fra det Indre, hvorfor Bræens Ende havde trukket sig omtrent een Miil længere tilbage end i 1850. Det viste sig nu, at Afgangens i de forløbne tre Aar stadig har været større end Tilgangen, saa at Isens Udbredelse her paa dette Sted for Øieblikket er i stærk Tilbagegang.

Paa flere andre Steder bestemtes Isens Beliggenhed, og særlig har eet Sted Interesse, idet det for 33 Aar siden besøgte af Dr. Rink. Her viste det sig, at Isen havde skudt sig længerere frem, saa det er mest sandsynligt, at der er Perioder paa de forskjellige

Steder, hvor Isen til sine Tider tager til og til sine Tider trækker sig tilbage.

At vi til Trods for den korte Tid fik bereist saa stort et Terrain, skyldes for en stor Deel den Velvillie, som stadig blev os viist fra den kgl. grønlandske Handels Side, og da især den af Directeur Hørring for os saa bekvemt ordnede Reiseplan med Handelens Skibe, som gjorde, at vi kunde benytte Tiden saa fuldt ud som muligt.

Tilligemed det udførte Kaartarbeide hjembragte vi, ligesom alle de andre Expeditioner have gjort, endeel mineralogiske, botaniske og archæologiske Samlinger, som ved Hjemkomsten indlemmedes i Statens Samlinger.

Foruden disse Expeditioner til Undersøgelse af Landet, som jo alle vare opsendte under Indenrigsministeriet af Commissionen for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland, har der jo i de sidste halvandet Aar været en meteorologisk Expedition i Godthaab som et Led i den Kjæde af meteorologiske Stationer, der have været i Virksomhed rundt om Nordpolen. Denne Expedition er, som bekjendt, hjemkommen for kort siden og har medbragt Udbyttet af betydelige videnskabelige og især meteorologiske lagttagelser. —

Folk herhjemme danne sig i Reglen meget feilagtige Begreber om Grønland, ja mange kunne ikke engang høre Navnet nævne uden at komme til at fryse og tænke paa evig Iis og Kulde. Dette er imidlertid meget uretfærdigt; Sommeren er ganske vist kort, og det er egentlig kun i Juni, Juli og August, at man har det nogenlunde varmt; men i denne Tid kan Temperaturen være meget høi: paa de Breder, hvor jeg reiste, altsaa omtrent paa 70° , er imellem 8° og 14° det almindeligste, men inde i Fjordene er det tidt meget varmere, ja paa sine Steder have vi endog maalt 20° Celsius i Skyggen. Da Solen jo paa denne Aars-tid stadig er over Horizonten, er Temperaturforskjellen

imellem Dag og Nat heller ikke stor; først i August Maaned, naar Solen gaar ned om Natten, begynde Nætterne at blive kolde, og i Slutningen af denne Maaned kan Nattefrosten begynde. Paa varme Dage er der rigtignok en Plage deroppe, som vi nede hos os ikke kjende noget til: det er Myggene, der kunne være meget slemme; især Europæerne anfalde de, og det i saadanne Masser, at man slet ikke kan gjøre sig noget Begreb derom; man maa i Reglen gaae med Muskitonet for Ansigtet, men alligevel vide de at finde Vei ind og kunne godt stikke saaledes, at Folk blive aldeles ukjendelige.

Forøvrigt er der mange Tilløkkelser ved Reiser heroppe og da først og fremmest det frie ubundne Liv: man behøver ikke at tage Hensyn til Andre end til sig selv, hverken i Klædedragt eller i andre Henseender. Grønlænderne ere ogsaa i Reglen rigtig flinke Folk at have med at gjøre; med deres Mangel paa Civilisation følger der vel endeel Feil, isærdeleshed Griseri, men de ere dog selv i denne Retning langt fra saa slemme, som de for det meste blive gjorte herhjemme, da det jo altid er de værste Exempler, som blive fremdragne, og de taale magelig Sammenligning med Iislænderne, ja selv med mange simple Folk her hos os. De ere i Reglen meget opvakte, kvikke Folk, altid oplagte til Spøg, men taale ikke at blive tiltalte haardt; de arbeide flinkt og villigt, især ved Aaren, og det er forbausende, saa lange Strækninger de kunne roe, uden at klage eller blive trætte, dog maa man aldrig bringe dem for langt fra deres Hjem; thi da lide de af Hjemvee og blive melancholske.

Et karakteristisk Træk for Grønlænderne, som er en naturlig Følge af de storartede Naturforhold og den megen Eensomhed, som de til daglig ere udsatte for, er deres store Overtro, der kommer frem paa mange Maader. Indlandsisen have de en vis Rædsel for: de troe, at

der huserer onde Aander derinde, og ere derfor meget uvillige til at ledsage Europæere derind. Mange Fjeldbjerger og steile Fjelde tør de den Dag idag ikke passere uden at ofre til Fjeldets Gud; vel skamme de sig herover som Christne for hinanden og især for de Danske, men i Smug ofre de Alle og søge under en eller anden Spøg at faae de Danske til at gjøre det samme. Vi besøgte paa vor Reise en Hule, liggende meget afsides i en Klipperevne paa en Ø, hvor store nedfaldende Steen gjorde Passagen meget besværlig; for Øieblikket var Hulen ubeboet, og den Mand, der havde beboet den, laa begravet ved Siden af; men hans Levnet giver et ganske interessant Indblik i Grønlænderens Tænkemaade. Han havde været en saakaldt »Kivitok«, det vil sige: et Menneske, som af en eller anden Grund er bleven kjed af Samfundet og derfor er gaaet ud i Fjeldene og har levet alene og afsides udelukkende af, hvad han har kunnet forskaffe sig med sine Hænder. Grønlænderne kjende slet ikke til Selvmord, og i de Tilfælde, hvor andre Mennesker gribe til dette fortvivlede Middel, griber han til at blive Kivitok. Han søger sig da en eller anden Klippenhule paa et meget afsides Sted og samler sig Føde deels ved at indsamle Bær eller ved at ihjelslaae Ryper og andre Fugle med Steen, deels ved at fange Fisk, især Lax eller den grønlandske Sild, Angmassat, som Grønlænderne kunne tage med Lænderne, ja undertiden endog Rensdyr, som de lægge sig i Baghold for. Mange Gange tvinger Nøden dem dog til at søge ned til de menneskelige Boliger, men da kun om Natten og kun for at stjæle. De andre Grønlændere betragte en saadan Kivitok for et overnaturligt Væsen og ere meget bange for ham; naar de kunne komme afsted med det og kunne være flere om det, gjøre de en ligefrem Jagt paa ham og skyde ham ned, for at han ikke skal forgjøre deres Fangst for dem. Det er dog sjældent, at de kunne faae ham fat; thi hans

daglige Færden paa Fjeldene gjør ham jo meget lettere til Beens end de Andre, saa at han endog kan klatre op ad steile Steder, hvor ingen Anden kan følge ham. Dette har rimeligviis ogsaa været Aarsagen til en Fabel, som almindelig gaaer imellem Grønlænderne, at en Kivitok endog kan lære at flyve. Forøvrigt veed han jo godt selv, at han er banlyst af det grønlandske Samfund, og, som sagt, kun den yderste Nød driver ham til at søge Mennesker. Den Hule, som vi besøgte, havde for omtrent en Menneskealder siden været beboet, og Adgangen dertil var meget vanskelig: Aabningen saa lille, at man maatte krybe paa alle Fire for at komme ind, men indenfor udvidede den sig, saa at man magelig kunde staae opreist; i det ene Hjørne laa der endnu Rester af et Mosleie, og ligeledes fandtes endnu Ildstedet, hvor der laa endeel Aske. I Midten af Hulen var der et Rum nede i Jorden, som rimeligviis har tjent Beboeren til Forraadskammer. Hulen, som var aldeles mørk, var dannet af en stor nedvæltet Klippeblok, og Aabningerne paa Siderne vare tilstoppede med Steen. Nogle faa Skridt derfra fandtes det Sted, hvor han havde begravet sig selv, da han havde følt Døden nærme sig. Det var ligeledes en Hule, dannet af nedstyrtede Klippeblokke, men ikke nær saa stor: man kunde accurat sidde opreist i den, og alle Aahninger vare omhyggelig tildækkede med mindre Steen. For Øieblikket saae man ikke Andet her end Skelettet; men, da Hulen for c. 20 Aar siden blev fundet af afdøde Læge Pfaff, laa Kivitokken endnu iført sin Sælhundeskindspels paa et Leie af Mos, og ved Siden af ham fandtes endnu Rester af Ryper og Bær, som viste, at han ikke var død af Sult. Indgangen til Begravelsespladsen havde han selv lukket indefra med en Steen, og netop de kunstig opstillede Steen omkring denne havde første Gang ledet til Opdagelsen. Da han dengang blev fundet, blev han gjenkjendt, og Grønlænderne erklærede,

at han i c. tre Aar skulde have levet paa denne Maade. Aarsagen til, at han havde forladt sin Familie, sagdes at være, at hans Fader havde giftet sig med den Pige, som han skulde have Bryllup med.

Som det vil sees af Kaartet, er der efterhaanden undersøgt store Strækninger af Vestkysten, men dog ere endnu nogle Partier tilbage; foruden disse er den saagodtsom ubekjendte Østkyst, hvoraf Lieut. Holm paa sin nuværende Reise forhaabentlig faaer undersøgt den sydlige Deel, tilbage, og man maa haabe, at Regjeringens Bestræbelser for at faae udsendt en Skibsexpedition dennegang ikke maae strande i Folkethinget, saa at Expeditionen kan komme afsted, inden Fremmede komme os i Forkjøbet.

Undersøgelsen om „Austral“s Kæntring.

I søfarende Kredse og selv blandt det store Publicum har Undersøgelserne angaaende Aarsagerne til Dampskibet »Austral«s Kæntring vakt ikke ringe Opsigt paa Grund af Ulykkens Størrelse og særlige Charakteer. At et saa prægtigt Skib gaaer tilbunds, medens det ligger roligt tilankers, er uden Lige i Søulykkernes Historie. Det vigtigste Spørgsmaal, der her maa reises, er, om Katastrophen skyldes en Mangel ved Constructionen eller en farlig Egenskab, der var særlig for dette Skib, om Aarsagen altsaa maatte tilskrives en usædvanlig Rankhed eller Mangel paa Stabilitet.

»Austral«, der er bygget i Glasgow for Orient Compagniet, har følgende Hoveddimensioner: Længde 456 ft., Brede 48.2 ft., Dybde i Lasten 33.9 ft., Gross Tonnage 5850 Tons, og er saaledes en af de største Koffardidampere, der flyde paa Vandet. Med fuld Last er Deplacemtet omtr. 10,000 Tons, heraf benyttes 2,500 Tons til Kul, og til Ladning bliver der saaledes lidt over 1,500 Tons. Skibet er altsaa underkastet betydelige Forandringer med Hensyn til Dybgaende og Stabilitet, efterhaanden som Kullene bruges, hvorfor det er forsynet med Tanke til Vandballast, nemlig 670 Tons Saltvand, 180 Tons Ferskvand. Disse Tanke ere deelte i flere Rum, ogsaa ved langskibs Skodder, saaledes at ikke alene selve Dyb-

gaaendet, men ogsaa en mulig Slagside kan reguleres ved at fylde eller tømme enkelte af Tankene.

Til Kulfyldning i smult Vande er «Austral», som sædvanligt ved slige store Skibe, forsynet med 15 Kulporte, idet der er ikke mindre end tre tværskibs Kul-kasser og 3 andre paa hver Side. Der er 8 Porte om Styrbord, 7 om Bagbord, $3\frac{1}{4}$ Fod høie, $2\frac{1}{2}$ Fod brede.

Disse Porte bleve imidlertid ikke brugte paa Skibets første Reise, idet Kullene da bleve tagne over Siden; men dette medførte saa megen Ureenlighed, at Skibets Fører ved Tilbagekomsten til London blev enig med Rhederiet om, at Portene fremtidig skulde benyttes, og der blev anskaffet de nødvendige Kurve for at kunne fylde Kul fra Lægter paa samme Maade som i London og Liverpool. I Sydney bringes imidlertid Kullene lige paa Siden med store Kuldampere, og den høie Arbeids-løn gjør det ønskeligt at undgaae en Omladning i Lægtene.

Imod Førerens Ønske og Forventning havde Compagniets Agent i Sydney bestemt, at Kulfyldningen skulde foregaae lige fra Damper, naar Skibet kom til Sydney paa sin anden Reise. Medens «Austral» laa ved Bolværket her, blev den største Deel af Ladningen udlosset, samtidig med, at der fyldtes Kul paa den Side, som vendte udefter, saaledes at Skibet den 5te November fik en meget betydelig Slagside, der dog rettedes ved, at Kullene bleve lempede og en Ballasttank pompet læns. Føreren forlangte nu, at Skibet skulde lægges ud i Moring i Neutral Bay, saaledes at der enten kunde fyldes Kul fra begge Sider, eller at Kuldampere, hvis der kun kom en enkelt, kunde lægges afveklende paa den ene eller anden Side af Skibet. For at lette Kullenes Om-bordbringelse fra de store Dampere lod Føreren nu de fleste af Ballasttankene pompe læns, og den Nat, da Ulykken indtraadte, vare alle Saltvandstankene paa en enkelt nær tomme. Den 9de og 10de November blev der

ikke fyldt Kul; om Morgenen den 10de blev et Stykke af Axlen, der havde en Skjøre, og som veiede 10 Tons, taget over Siden og lagt ned i en Lægter. Ved denne praktiske Prøve af Skibets Stabilitet viste dette ikke nogen mærkelig Slagside. Det synes ikke, som man ombord har ventet Kulskib om Aftenen den 10de November; men, da der dog mulig kunde komme Kul paa Siden i Løbet af Natten uden Anmeldelse, lod man alle Kulportene staae aabne. Deres Underkant har dengang været omtr. 5 Fod over Vandet. Kl. 10^{1/2} gik begge Maskinmestrene til Kois; Kl. 10^{3/4} kom et større Kulskib »Woowoona« paa Siden; første Styrmand fortøiede det om Styrbord, og Kulfyldningen begyndte strax. Da Føreren kom ombord Kl. 11, saae han, at Kulfyldningen var i fuld Gang; men, da han hørte første Styrmands Stemme, meente han, at Alt var i Orden, og gik saa til Kois uden at tale med Styrmanden. Der var ialt fire Styr mænd, af hvilke de tre yngste hver havde sit Last rum at passe, medens første Styrmand havde almindeligt Tilsyn paa Dækket, og det synes, som det ikke var Skik der ombord at holde en regelmæssig Vagt tilankers, saaledes at der altid var en Officeer, som havde Ansvaret for Vagten. En lignende Mangel paa Orden synes at have fundet Sted for Maskinens Vedkommende. Endskjøndt Compagniets Instructioner lød paa, at en af Maskinmestrene skulde tilsee Kulfyldningen saavel for at controlere det modtagne Quantum som for at passe, at Kullene bleve ordentlig lempede i Kasserne, lod det til, at det blev overladt Maskinmesteren og Assistenterne selv at finde ud af, naar deres Tjeneste behøvedes hertil. En enkelt Mand af Maskinpersonalet holdt Vagt i Maskinen, navnlig for at holde Damp i Donkeyen, hvis der mulig skulde udbryde Ild ombord; men han vidste aldeles Intet om Kulfyldningen.

Kl. 1^{1/2} kom Føreren et Øieblik paa Dækket; den-

gang var Styrmanden gaaet til Kois, og der var kun en enkelt Vagtsmand paa Dækket.

Saaledes laa nu en Oceandamper til en Værdi af over $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. og med en Besætning af over 150 Mand sovende ombord, uden en eneste Officers Tilsyn, medens alle Kulportene vare aabne. Der var Ingen til at paasee Kullenes Lempning, Ingen til at give Kulskibet Ordre til at gaae om paa den anden Side, naar det blev nødvendigt; der var kun en enkelt Mand oppe, der havde Ordre til at varskoe Styrmanden, hvis Skibet fik formegen Slagside. Kulfolkene foretrak naturligviis at lempe uden Tilsyn og at tage saameget Kul som muligt ind paa den ene Side, førend de forhalede over paa den anden. Time efter Time fyldte de altsaa væk i den mørke Nat, indtil de havde faaet 120 Tons Kul ind. I Begyndelsen af Natten var der fyldt baade gjennem de agterste og de forreste Porte; men, da den agterste Kulkasse var fyldt, blev der kun taget Kul ind igjennem de forreste Porte. Skibet laa da omtrent 3 Fod paa Hælen, og Vandet er rimeligviis allerede begyndt at løbe ind ad de agterste Porte, medens der endnu fyldtes Kul gjennem de forreste. Ingen lagde imidlertid Mærke hertil. Først da Folkene paa Kulskibet opdagede, at «Austral» begyndte at hive over paa en betænkelig Maade, blev der gjort Anskrig. Klokkeren var da 3 T. 40 M. Det lykkedes heldigviis at faae Størstedelen af den sovende Besætning op; dog gik Forvalteren og fire Mand ned med Skibet, idet det sank Kl. 4 om Morgenen. Det tog en hurtig og pludselig Overhaling, gik ned med en stor Krængningsvinkel, anslaaet af Nogle til 45° , og sank med Agterenden først. Enten medens det sank, eller da det rørte Bunden, reiste det sig tildeels igjen og blev staaende i den Stilling, indtil det senere blev løftet.

Til Forstaaelsen af de senere Undersøgelser skulle vi her bemærke, at der om Aftenen den 10de var omtr. 190 Tons Jern i Storlasten, 1612 Tons Kul i Kulkasserne,

111 Tons Vand i en af Ballasttankene og 70 Tons i Ferskvandstanken. Der var, som ovennævnt, endvidere fyldt 120 Tons Kul indtil det Øieblik, da Skibet gik tilbunds.

En saadan Katastrophe er af en meget alvorlig Charakter, og det er tydeligt, at den kun kunde være forarsaget enten ved, at »Austral« var et i farlig Grad rankt Skib, eller ved en stor Mangel paa Forsigtighed og Omhu hos dets Befalingsmænd. Der er derfor anstillet nøiagtige Undersøgelser af Skibets Egenskaber i Retning af Stabilitet. Disse Forsøg ere ifølge »Engineering« blevne foretagne af Hr. Francis Elgar i Queen's Dock, Glasgow, den 6te August d. A. Skibet stak da 20' 1 $\frac{1}{2}$ " for, 21' 6 $\frac{1}{2}$ " agter med et Deplacement af 7,200 Tons. Forsøget viste, at Metacenterhøiden dengang var 1,598 ft., og at Gravitetscentret laa 19,707 ft. over Overkant af Kjølen. Der var i Skibet en Vægt af 1,381,86 Tons, nemlig 890,9 Tons Kul, 265,5 Tons Vandballast, 71,5 Tons i Ferskvandstanken, Resten forskjelligt Gods, Maskingjenstande osv. Fradrages disse Vægte, vilde Deplacementet af Skibet i tom Tilstand blive 5,818,15 Tons. Den Nat, Ulykken skete, var der andre Vægte hørende til Skroget ombord, saaledes at Deplacementet for Skibet i tom Tilstand vilde være 5,850 Tons. Endvidere var der ombord 1,612 Tons Kul, 190 Tons Jern, 111 Tons i Ballasttanken, 70 Tons i Ferskvandstanken, 65 Tons forskjelligt Gods, Forraad, Provisioner, 22 Tons Folk med deres Sager og 30 Tons løst Vand i Lasten og i Ballasttankene — tilsammen 2,100 Tons, hvortil kommer 120 Tons Kul, der blev taget ind i Løbet af Natten, saaledes at Skibets fulde Deplacement i Ulykkesøieblikket var 8,070 Tons med et Middeldybgaende af 22' 3 $\frac{1}{2}$ ". Styrlastigheden blev anslaaet til 3' 1", saaledes at Dybgaendet for var 20' 9", agter 23' 10". Metacenterhøiden vilde under disse Omstændigheder være 1,276 ft., og Stabilitetscurven viser et meget stort Stabilitetsmo-

ment, hvilket tiltager med hver Grads Krængning indtil 61° , da dets Maximum er naaet. Længden af Stabilitetsmomentets Arm er her 2,88 ft., og Stabilitetsmomentet 23,242 Fodtons. Ved 90° Krængning er Længden af Stabilitetsmomentets Arm 1,71 ft. og selve Stabilitetsmomentet 13,800 Fodtons. Ved 12° Krængning, som er den Vinkel, ad hvilken Vandet løber ind gennem de agterste Kulporte, er Stabilitetsmomentet 2,233 Fodtons. Dette Moment vilde netop blive balanceret af 120 Tons Kul bragte ind igjennem Kulportene paa en af Siderne og med Gravitetcentret $7' 2''$ fra Skibssiden, naar dertil føies Virkningen af de 30 Tons Vand i Lasten, saasnart dette kommer over i den ene Side, og den omtalte Vægt af Kul vilde altsaa være tilstrækkelig til at bringe de agterste Porte i Vandet. Det er sandsynligt, at Kulfyldningen alene gik for sig gennem de forreste Kulporte, dengang Ulykken indtraadte, saaledes at Ingen lagde Mærke til, at de agterste Porte paa en farlig Maade nærmede sig Vandfladen.

Saasnart Vandet begyndte at trænge ind igjennem Agterportene, vilde det lægge sig iborde og fylde Sidekulkasserne og de tværskibs Kasser. Antages det, at disse ere vandtætte, vilde de kunne tage en Vægt af 1,010 Tons Vand, hvilken Vægt i Forbindelse med de 120 Tons Kul vilde kunne holde Skibet paa en stadig Krængning af 27° . Men ved denne Krængning vilde de Kul, der allerede laae i Tværkasserne, pludselig forskyde sig ad Læ til og derved foraarsage, at Skibet tog en yderligere pludselig Overhaling. Kulkasserne vare imidlertid ikke vandtætte, idet der var en Dør om Bagbord paa den forreste Tværkasse. Igjennem denne Dør blev det forreste Fyrrum hurtigt fyldt. Vandet maatte herfra løbe gennem Gangen ind til det agterste Fyrrum og derfra gennem en anden Gang ind til Maskinrummet og videre gennem aabne Døre i Agterskoddet ind i Skruegangen og Agterlasten. Skibet maatte derfor fylde hurtigt og

synke med Agterenden først. Det maatte hive hurtig over, strax naar Vandet begyndte at løbe ind gennem Agterportene, og vilde derefter reise sig noget, efterhaanden som det fyldte, men den Maade, hvorpaa det tog Grunden agter, vilde forhindre det fra at reise sig yderligere. Alle de nævnte Beregninger saavel som de virkelige Omstændigheder under selve Ulykken pege hen paa, at denne er foraarsaget ved, at Skibet er løbet fuldt af Vand og sunket, men ikke ved, at Skibet er kæntrret paa Grund af Mangel paa Stabilitet.

Skibets Egenskaber i Retning af Stabilitet ere ligeledes beskrevne i den Beretning, som Hr. Elgar har forelagt «Board of Trade». Naar Skibet var heelt tomt, med et Dybgaende over Livet af $17\frac{1}{2}$ Fod og et Displacement af 5,850 Tons, havde det en negativ Metacenterhøide af $9\frac{1}{2}$ ". Med Ballasttankene fulde forøges Dybgaendet til $19' 2"$ og Metacenterhøiden til $1' 2"$. Skibet kan derfor altid ved en rigtig Benyttelse af Ballasttankene faae en Metacenterhøide af over 1 Fod i fuldstændig udlosset Stand. Naar det er ladet til sit største Dybgaende af $26\frac{1}{2}$ Fod med en eensartet Ladning, maalende 100 Kubikfod pr. Ton, og har 2,530 Tons Kul i Kulkasserne, Ferskvandstankene fulde og alt Gods ombord, er Metacenterhøiden $1,26$ Fod og Stabilitetsmomentet ved 90° Krængning 10,300 Fodtons. Selv forudsat, at alt Kul, Vand og andet Gods er forbrugt, vil Skibet dog ved Hjælp af Ballasttankene have en Metacenterhøide af $1,16$ Fod og et Stabilitetsmoment ved 90° af 12,649 Fodtons. En Ladning som ovenfor forudsat er, hvad Stabiliteten angaaer, den mest ugunstige, der kunde indtages, og det maa derfor staae klart, at den Stivhed, «Austral» var i Besiddelse af baade i tom og lastet Tilstand, var hævet over enhver Tvivl, hvilket ogsaa blev udtalt af «Board of Trade».

Med Hensyn til de anstillede Undersøgelser gjør dog «Nautical Magazine» opmærksom paa, at det vilde have fore-

trukket en større Overkrængning end den, der blev iværksat ved Forsøgene, nemlig kun $1^{\circ},1$, hvilket ogsaa synes noget ringe. Dette Tidsskrift udtaler ligeledes sin Forundring over, deels at Undersøgelsen af denne i sig selv saa klare Sag kunde trække saa længe ud, deels at «the Wreck Commissioner» havde indtaget et ganske mærkeligt Standpunct i Sagen. Denne Embedsmand kom nemlig til den Anskuelse, at ethvert Skibs Tyngdepunct skulde undersøges, efterat Skibet var sat i Vandet, og der skulde dernæst beregnes Stabilitetscurver under forskellige Omstændigheder, af hvilke Curver Føreren skulde have Copier, der kunde vejlede ham ved Skibets Lastning og Stuvning. Saadanne Curver vilde imidlertid ikke have nyttet det Ringeste i det foreliggende Tilfælde. Det blev ganske vist gjort gjældende, at, havde Føreren været fuldstændig kjendt med Skibets Egenskaber i Retning af Stabilitet, vilde han ikke have ladet Ballasttankene pompe læns. Men det glemmes da, at Kulpportene i saa Fald havde været 1 Fod nærmere Vandet, og at der, medens en Krængning af 12° udkrævedes for under de forhaandenværende Forhold at bringe Porten ned til Vandet, vilde med fulde Ballasttanke kun udfordres $9\frac{1}{2}^{\circ}$ Krængning hertil.

Retten søgte at faae Lloyds Experten Hr. Martell til at udtale sig i Retning af, at der for hvert Skib skulde udarbejdes Stabilitetscurver til Veiledning for Føreren; men dette vilde han dog kun gjøre med den Tilføielse, at det kan være en god Ting for en Skibsfører at kjende Skibets Stabilitetsegenskaber, men kun, hvis han er fuldtud i Stand til at forstaae dette, idet «halve Kundskaber kunne vise sig at være en meget farlig Ting». En Indsender bemærker i «Nautical Magazine», at i et vanskeligt Øieblik har en Skibsfører ikke mere Grund til at raadføre sig med Theorien, end han vilde have Anledning til at see paa Barometret, inden han ved en Byge sendte Folkene op for at tage et Reb i Mærsscilene. Hverken i Søn

eller i Havn, siger samme Forf., burde en Skibsfører betroe Skibets Sikkerhed til sine Underordnede, men altid selv personlig holde et vaagent Øie dermed; thi det er heri og ikke i Stabiliteten, at Feilen har ligget.

Bladet «Field» udtaler sig endnu tydeligere herom i en Artikel, der slutter saaledes:

Retten gjorde i sin Dom en Bemærkning om, at «Austral» ikke havde Officerer nok; dette kan mulig have været Tilfældet, men vi see ikke, at der heri findes en gyldig Undskyldning for, at Skibet var uden passende Vagthold paa Ulykkesnatten, saameget mere, som det skulde blive liggende i Havn endnu i nogle Uger, saa Officererne ikke kunde være overanstrengte. Det synes ogsaa, fortsætter Bladet, aldeles uforstaaeligt, at Skibsføreren ikke, da han var paa Dækket Kl. 1 $\frac{1}{2}$, undersøgte Forholdene nærmere, og hans Ligegyldighed kan kun forklares ved, at han var uenig med Compagniets Agent om Kulfyldningen, hvorved det dog maa erindres, at han havde faaet sat igjennem, at Skibet skulde forløbes ude i Bugten.

Retten kom sluttelig til det Resultat, at Skibets Kæntring skyldtes en Række af smaa Feiltagelser, medens Ansvarer herfor ikke kunde lægges paa nogen Enkelt. Den udtalte imidlertid gjentagende et Ønske om, at Skibsførerne vidste bedre Besked med deres Skibes Stabilitetsforhold, og at Rhederne burde give dem alle nødvendige Oplysninger i denne Retning.

Hvorvidt der nu bør bødes paa denne Mangel ved at forlange af Skibsførerne, at de skulle gjøre Rede for tilstrækkelige Kundskaber i Stabilitetslæren, inden de fik deres Bestalling, eller hvorvidt de forskjellige Data, der fremkomme ved Beregningerne, kunne meddeles dem i en Form, som falder mere sammen med dens forsøgsvis Maade, der nu i Praxis anvendes ombord, er Spørgsmaal, som endnu henstaae uafgjorte. «Board of Trade» har

imidlertid Opmærksomheden henvendt herpaa, men har dog endnu ikke truffet nogen nærmere Afgjørelse.

Hvad »Austral« angaaer, synes det for Udenforstaaende at være klart, at dette Skib kun gik tilbunds som Følge af en utilgivelig Ligegyldighed fra Officerernes Side, og vi antage ikke, at noget Lignende vilde have indtruffet med en af vore Koffardidampere. Men man kan ialfald uddrage den Lære af denne Katastrophe, at selv i den tryggeste Havn bør man intet Øieblik undlade at have et vaagent Øie med Skibets Sikkerhed.

Efterretninger for Søfarende.

A) Alle »Retninger« ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet. (Efter alle officielle inden- og udenlandske Bekjendtgørelser).

B) »Længden« er fra Greenwich Meridian.

Samlede af J. Chr. Petersen,

Assistent ved Søkaart-Archivet.

August—October 1883.

Afsluttede den 1ste November 1883.

Anvendte Forkortelser:

F. Fast Fyr.

B. Blink -

FB. Fast - med Blus.

L. V. Sp. T. Lavvande Springtid.

Lds. Lindse. — Kbl. Kabellængder.

Sp. Speil. — Kvm. Kvartmill.

A) Fyr.

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|----------|----------------|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | | Høide | Farve, Form | |
| Norge | Lofoten | Nyt Fyr ved Balstad | F. | rødt | .. | .. | .. | 1½ | N 68 4 Ø 13 34,5 | .. | .. | tændt 1 Sept. 1883, lyser i SØ-Retning ov. Vinkelen mell. Teistboen og Sei- skær, brænder fra 1 Sept. til 14 April. |
| do. | Søndre Helge- land | Nyt Fyr ved Vivelstad | F. | rødt | .. | .. | .. | 1½ | N 65 42 Ø 12 28 | .. | .. | tændt 1 Sept. 1883, lyser mod N og S over Vivelstad Sund; bræn- der fra 15 August til 30 April. |
| do. | Bergens Led | Nyt Fyr paa Fladø ved Rougene | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | .. | 1 | N 60 15,7 Ø 5 11,3 | .. | .. | Gasolielygte, som ikke holdes un- der stadigt Tilsyn; brænder fra 15 August til 30 April. |
| Sverrig | Bohus Bugt | Nyt Fyr paa Kløfskær | F. B. | hvidt | Lds. | 4de | 47 | 3 | N 58 25,2 Ø 11 12,5 | .. | rødt | tændt 14 Octbr. 1883, viser fast Lys fra N 7° Ø til N 19° Ø og fra S 16° V til S 28° V; korte Blink fra N 19° Ø til N 27° Ø og fra S 16° V til S 8° V. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Islandsberg | F. B. | rødt hvidt | Lds. | 4de | 50 | 1½ à 2½ | N 58 11,9 Ø 11 24,7 | .. | hvidt | tændt 7 Nov. 1883, viser røde korte Blink fra N 60° V til N 77° V, hvidt fast Lys fra N 77° V til N 88° V, hvide Dobbeltblink fra N 88° V til S 73° V, røde korte Blink fra S 73° V til S 54° V, hvidt fast Lys fra S 54° V til S 50° V og hvide Dobbeltblink fra S 50° V til S 45° V. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|---------------|---|--------------|-------------|-------|------------------------------------|------------------------|----------|----------|---|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | o ø | t fod | Hoide | Farve, Form | |
| Sverrig | Bohus Bugt | Nyt Fyr paa Fredags- holm | F. | rødt hvidt | Lds. | 5te | 12 | $\frac{3}{4}$ à 1 $\frac{1}{4}$ | N 58 11 Ø 11 25,1 | | | hvidt | hvidt Lys i Farvandet, rødt Lys over Skærene, holdes ikke under stadigt Tilsyn. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Osø | F. | rødt hvidt | Lds. | 5te | 48 | 1 à 1 $\frac{3}{4}$ | N 58 13 Ø 11 24,8 | | | rødt | hvidt Lys i Farvandet, rødt Lys over Skærene, holdes ikke under stadigt Tilsyn. |
| do. | Katlegattet | Forandring af Knippel- holm Fyr | B. | hvidt rødt | .. | .. | .. | .. | ved Gøteborg | .. | .. | .. | fra 15 September 1888 viser Fyret korte Glimt af 2 Sec.s Varighed Istedetfor fast Lys (hvide eller røde Glimt, hvor det før viste hvidt eller rødt fast Lys). |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Vingaskær, ved Torekov | F. | hvidt rødt | .. | .. | 30 | 2 $\frac{1}{2}$ 1 $\frac{1}{4}$ | N 56 25,5 Ø 12 35,7 | .. | .. | .. | tændt 1 Octb. 1883, lyser rødt fra S 77° V til S 62° V, fra S 7° Ø til N 54° Ø og fra N 29° Ø til N 4° V; hvidt fra S 62° V til S 7° Ø og fra N 54° Ø til N 29° Ø; det er en Gasoltelegte, som ikke holdes under stadigt Tilsyn. |
| Danmark | do. | Nyt Fyr i Ebel- toft Vig | F. | hvidt | Lds. | 3die | 101 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 56 14,1 Ø 10 36,6 | 10 | | hvidt | tændt 1 Novbr. 1883, leder holdt til det lavere Fyr gjennem Løbet Ø om Skadegrunden og V om Sandhagen ved Ebeltoft. |
| do. | do. | do. | F. | hvidt rødt | Lds. | 3die | 36 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 56 13,8 Ø 10 36,7 | 10 | .. | .. | 950 Alen S 10° V for forannævnte Fyr, viser hvidt Lys fra S til S 18° V og rødt Lys fra S 20° V til S 23° V, i Løbet V om Skade- grunden. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Æbeløens NV-Hjørne | B. | 2 hvide Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds. | 3die | 65 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 55 37,7 Ø 10 10 | 42 | Granit | tændt 6 Sept. 1883, lyser fra S 29° V over V og N til S 61° Ø. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---------------------------------------|---------------|---|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|--------|----------------------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | o ø | i ø | Hoide | Farve, Form | |
| Danmark | Lillebelt | Nyt Fyr ved Strib | F. | hvidt | Sp. | 3die | 50 | 3 | N 55 32,6 Ø 9 46,1 | 19 | ... | tændt 6 September 1883; lyser fra N 58° Ø eller fra Enden af Trællemøns Rev og til Nordkysten af Fyen (N 78° Ø). | |
| do. | Sundet | Beliggenhed af Drogdøns Fyrskib | B. | ... | .. | .. | .. | .. | N 55 33,2 Ø 12 42,9 | .. | ... | 1½ Kabellængde SV for det Laveste af Quartus Grunden. | |
| do. | do. | Nyt Fyrskib i Kalve- boderne | 2 F. | 1 hvidt 1 rødt | .. | .. | .. | 2 | N 55 35,3 Ø 12 30,8 | .. | ... | Fyrene staae lodret 6 Fod over hinanden, det hvide øverst. Fyrskibet holdes paa Station fra 1 September til 1 December; i Taage gives Signal med en Haandkrafts Sirene. | |
| do. | Østersøen | Forandring af Hasle Havne- fyr | F. | rødt | .. | .. | 24 | 1 | N 55 11,2 Ø 15 42,5 | .. | ... | lyser fra SV ½ S over V til Nord, brænder fra 1 August til 1 Mai. | |
| Sverrig | do. | Nyt Fyr paa Smyge Huk | B. | afvexl. rødt og hvidt hver 5 Sec. | Lds. | 3die | 62 | 3½ | N 55 20,4 Ø 13 21,8 | 54 | rundt hvidt | tændt 1 October 1883; i Vinkelen fra N 88° Ø nordøst i 9° skjules Fyret af Skøven ved Østre Torp. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Cimbris- hamn | B. | do. | .. | .. | 23 | 1½ | N 55 33,5 Ø 14 20 | .. | hvidt Hus | tændt 15 October 1883, lyser fra S over Ø og N til V t. N. | |
| do. | do. (Øland) | Nyt Fyr ved Segestad | B. | rødt Bl. hv. 5 Sec. | Lds. | 3die | 67 | 3½ | N 56 22,2 Ø 16 34,5 | 70 | hvidt Hus | tændt 25 August 1883. | |
| do. | do. (Kalmarsund) | Nyt Fyr paa Skægge-Næs | F. | hvidt | Lds. | 5te | 17 | 2½ | N 56 46,3 Ø 16 29,2 | 14 | rødt Lods- hus | tændt 31 October 1883; de 2 Fyr paa Havnebroen ved Kalmar ere nedlagte. | |
| do. | do. (Gottland) | Visby Havne- fyr | F. | .. | .. | .. | .. | .. | N 57 38 Ø 18 19 | .. | ... | brænder fremtidig fra 1 September. | |

| Stat, Land | Farvand, Bellggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|-------|----------------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | AP- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | Længde | Hoide | Farve, Form | | |
| Sverrig | Østersøen (Gottland) | Nyt Fyr ved Slitehamn | B. | afvexl. hvidt og rødt | .. | .. | 19 | .. | N 57 41,7 Ø 18 51,4 | .. | .. | paa Enholmens Skandse; det viser fast rødt Lys mod Land og over Skarfggrund; brænder fra 1 August til 1 Mai. | |
| do. | Østersøen | Nyt Fyr i Oxels Sund | F. | hvidt | .. | .. | 64 | .. | N 58 39,9 Ø 17 8 | .. | Leds- huset | lyser i NØ-Retning over Lebet, fra Ledskær Fyr; brænder fra 1 August til Skibsfartens Ophør. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Gottska Sandø | B. | rødt Bl. hv. 5 Sec. | Lds. | 4de | 38 | 2 $\frac{1}{4}$ | N 58 20,4 Ø 19 18,2 | 35 | .. | tændt i October 1883 paa Holmens SØ-Hjørne; lyser fra V over S og Ø til N 50° Ø. | |
| do. | do. (Løbet til Sødertelje) | Nyt Fyr paa Vattklubben | F. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | 14 | .. | N 58 49,6 Ø 17 44,7 | .. | .. | paa et Skær V for Tølskær; dette og nedennævnte mindre Ledefyr holdes ikke under stadigt Tilsyn. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Kråkskær | B. | do. | .. | .. | 9 | .. | N 58 51,4 Ø 17 45,1 | .. | .. | paa den østligste af Klipperne S for Østerholmene. | |
| do. | do. | Nye Fyr i Lina Sunds Snev- ring | 4 F. | hvide | .. | .. | .. | .. | N 59 13 Ø 17 38 | .. | .. | 2 staae paa Pæle 4 og 6 Fod over Vandet, og 2 paa Lina Landtunge 15 og 19 Fod ov. Vd.; de 2 Fyr, som før vistes i Sundet, ere slukkede. | |
| do. | Stockholms Skærgaard | Nyt Fyr paa Kofoten | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | 14 | .. | N 59 13,5 Ø 18 37,5 | .. | .. | paa SØ-Siden af Holmen, i Næmde Fjord. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Bo | B. | do. | .. | .. | 7 | .. | N 59 18,6 Ø 18 8,2 | .. | .. | ved Indløbet fra Baggensfjord til Stæket. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Klippen Yxlan | B. | do. | .. | .. | 22 | .. | N 59 39,9 Ø 18 56,8 | .. | .. | i Furusund, brænder fra 1 August til 15 December; holdes ikke under stadigt Tilsyn. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Stabo Odde | B. | do. | .. | .. | 9 | .. | N 59 33,8 Ø 18 38,2 | .. | .. | tværs af Stær i Furusund. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Ny- qvarnsholm | B. | do. | .. | .. | 8 | .. | N 59 30,8 Ø 18 30,1 | .. | .. | | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|----------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------|-------------|-------------------|----------------------------|------------------------|----------|----------------|----------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide i Fod | Lys- vidde i Mill | o / | i Fod | Hoide | Farve, Form | |
| Sverrig | Stockholms Skærgaard | Nyt Fyr paa Skæret Garpen | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | 16 | .. | N 59 21,9 Ø 18 23 | .. | .. | .. | i Torsbyfjord N for Orminge Lan- det og i Nærheden af «Kungarne». |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Lindalen | B. | do. | .. | .. | 8 | .. | N 59 25,4 Ø 18 29,6 | .. | rundt Taarn | .. | i Sandhamns Ledet, paa en Grund N for Seiløbet. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Galtholm | B. | do. | .. | .. | 9 | .. | N 59 22,8 Ø 18 40,8 | .. | do. | .. | paa et Skær SV for Galtholm. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Botveskær | B. | do. | .. | .. | 16 | .. | N 59 44,1 Ø 19 11,5 | .. | .. | .. | i Søderarms Ledet. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Tyfö | B. | do. | .. | .. | 32 | .. | N 59 46,6 Ø 19 7,8 | .. | .. | .. | tværs af Varden paa Käringen. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Svedudden | B. | do. | .. | .. | 10 | .. | N 59 50,6 Ø 19 5,4 | .. | .. | .. | |
| do. | Øregrunds Skærgaard | Nyt Fyr paa Kæringsø | B. | do. | .. | .. | 10 | .. | N 60 18,2 Ø 18 32,5 | .. | .. | .. | |
| do. | Bottniske Bugt | Nyt Fyr paa Trødje- hällan | B. | do. | .. | .. | 16 | .. | N 60 48,6 Ø 17 22 | .. | .. | .. | ved det nordlige Indløb til Gefle. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Norrutharet | B. | do. | .. | .. | 16 | .. | N 61 15,3 Ø 17 19 | .. | .. | .. | Ø for Lilljungfrun ved Søderarm; fra Pingrund og sydover viser Fyret kun rødt Lys. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Sundsmar | B. | afvexl. rødt og grønt | .. | .. | 13 | .. | N 61 0 Ø 17 14 | .. | .. | .. | paa Sydsiden af Løbet fra Gäs- holm til Axmarfjord, 2 Kbl. Ø for Korsprikken. |
| do. | do. | Nye Fyr ved Piteå | 2 F. | hvide | .. | .. | 43 29 | 1½ | N 65 13,5 Ø 21 30 | .. | .. | .. | staae 166 Al. fra hinanden og lede, holdte i NV ¼ V overøst, ind i Pitt Sund; brænde fra 1 August til Skibsfartens Ophør. |
| do. | do. | Nyt Blyr paa Germundse | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 65 26 Ø 22 14 | .. | .. | .. | i Fyrtaarnets østlige Vindue, lyser fra N 4° Ø til N 40° Ø. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|---------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|------------------------|----------|----------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | | Høide | Farve, Form | |
| Finland | Boltniske Bugt | Nyt Fyr paa Hellgrund | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | 11 | 1 | N 63 38,6 Ø 22 25,2 | .. | .. | lyser fra N 72° V over NØ og S til S 8° V (retv.). Blinkene vexle omtr. hvert Secund, det er et sta- digt Nat og Dag brændende Gas- olie Fyr, som ikke er under sta- digt Tilsyn. |
| do. | do. | Nye Fyr ved Bjørneborg | 1 F. 1 F. | rødt hvidt | .. | .. | .. | .. | N 61 29 Ø 21 22 | .. | .. | paa Pæle, det røde paa Sydsiden, det hvide paa Nordsiden af Løbet, indenom Røfse. |
| do. | Aalandshavet | Nyt Fyr paa Store Båt- skær | B. | afvexl. hvidt og grønt | .. | .. | 29 | 1½ | N 59 58 Ø 19 56,9 | .. | .. | ved Nyhamn paa Aaland, lyser fra N 33° V over N og V til S 33° Ø (retv.). Blinkene vexle omtrent hvert Secund. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Kobbaklin- terne | B. | afvexl. hvidt og rødt | .. | .. | 20 | 1½ | N 60 1,9 Ø 19 52,8 | .. | .. | ved Mariehavn paa Aaland, lyser fra N 33½° Ø over N og V til S 21° V (retv.). Blink hvert Secund. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Pura Holm | B. | do. | .. | .. | 40 | 1½ | N 60 16,5 Ø 21 56,1 | } | } | disse 2de Fyr holdte i S 48½° V (retv.) lede mellem Grunden Ominais og Skæløse Rev; ved Pittianiemi Odde. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Hanga Holm | B. | do. | .. | .. | 86 | 1½ | N 60 16,8 Ø 21 56,7 | | | |
| do. | Fluske Bugt | Nyt Fyr p. Alva- tiniemi Odde | B. | do. | .. | .. | 12 | 1 | N 60 27,8 Ø 28 27,6 | .. | .. | paa Øen Peisaris Nordende; ved Indløbet til Viborg. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Rød- hællan (Tup- puransari) | B. | do. | .. | .. | 17 | 1½ | N 60 34,2 Ø 28 27,6 | .. | .. | leder holdt til ovennævnte Fyr fri af Grunden Pohjankivikari, der er afmærket med en Kostprik. |
| do. | do. | Nyt Fyr p. Store Fiskerø | B. | do. | .. | .. | 17 | 1½ | N 60 24,5 Ø 27 57,9 | .. | .. | til Mærke for Grunden Kuohava; Blinkene vexle omtrent hvert 2det Secund. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Rondø Holm | B. | do. | .. | .. | 22 | .. | N 60 27,1 Ø 28 22,6 | .. | .. | dette er ligesom ovennævnte mindre Ledefyr en Gasolie Lygte, der ikke holdes under stadigt Tilsyn. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------------|---------------|--|--------------|-------------|-------|---------------|-----------------------------|----------------------|----------------|------|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o / | Høide | Farve, Form | | |
| | | | | | | Orden | i Fod | i Mill | | | i Fod | | |
| Fløland | Finske Bugt | Nyt Fyr paa Holmen Gråharu | .... | .... | .. | .. | .. | .. | 0 | ved Hel- singfors | .. | .... | under Bygning. |
| Neder- landene | Nordsøen | Fyret ved Oosterhoft | F. | rødt | Sp. | .. | 31 | 1 | N 51 35 | Ø 3 34 | .. | .... | NNØ for Oostkappel paa Øen Wal- cheren, er flyttet 13 Fod mod Øst |
| | Scheldelodden | Fyret ved Lief- kenshoek | F. | hvidt | Lds. | 5te | 16 | 1½ | N 51 18 | Ø 4 17 | .. | .... | viser nu en rød Lysstribe fra N 27° V til N 29° Ø (retv.). |
| do. | do. | Fyret ved Pipe de Tabac | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | N 51 15 | Ø 4 20 | .. | .... | viser ligeledes en rød Lysstribe fra N 49° V til N 27° V (retv.). |
| do. | do. | Fyret ved Sloe (Wulpenburg) | F. | hvidt | Sp. | .. | 32 | 1 | N 51 32 | Ø 3 41 | .. | .... | viser fra 14 Jull 1883 rød Lys i Retningen af Goudplaat. |
| England | Nordsøen | Forandring af Farn hote Fyr | B. | 2 hvide og 1 rødt Blink hvert Minut | Sp. | .. | 85 | 3¼ | N 55 37 | V 1 39 | .. | ... | hvert Blink med Formørkelse der- efter varer i 20 Secunder; hid- til viste Fyret et hvidt Blink hvert halve Minut. |
| do. | Kanalen | Forandring af Shambles Flydefyr | B. | 2 Blink hvert ½ Min. | .. | .. | 34 | 2½ | N 50 30,9 | V 2 20 | .. | .... | Blinkene have resp. 5 og 1½ Sec.s Varighed med Mellemlrum af 6 og 17½ Secund; Fyrskibet viste hidtil fast Fyr. |
| Frankrig | do | Nye Fyr ved Honfleur | 2 F. | hvide | .. | .. | .. | .. | N 49 26 | Ø 0 14 | .. | .... | Lygtefyr, paa Enderne af de 2 mindre Moler i Havnen. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Granville | F. | grønt | .. | .. | .. | ½ | N 48 50 | V 1 36 | .. | .... | paa Enden af den lille Mole. |
| Øen Jersey | do. | Nyt Fyr ved Gorey | F. | rødt | .. | .. | 77 | 2 | paa en Høi ved Kirken |  | .. | .... | tændt 1 Octbr. 1883; holdes overest med det hvide Fyr paa Havne- hovedet, for at lede ind i Havnen. |
| England | Irske Hav | Flytning af Morecambe Flydefyr | .... | .... | .. | .. | .. | .. | N 51 1,7 | V 3 0,0 | .. | .... | Fyrskibet ligger nu paa 16 Fod Vand ved L. V. S. T. paa NV-Siden af Grange Channel. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Dug og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--------------------------------------|---------------|-----------------------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------------|---------------------|------------------|--|--|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide i Fod | Lys- vidde i Min | Hoide i Fod | Farve, Form | | | |
| England | Irske Hav | Nyt Fyrskib ved Floden Dee | B. | hvidt Bl. hv. 10 Sec. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | ventes udlagt i November 1883; Fyret paa Air Pynt bliver da slukket. | |
| do. | do. | St. Bees Fyr | F. | hvidt | Lds. 1ste | 330 | 6 | N 54 30,8 V 3 38 | .. | .. | er nu formørket fra Kysten og til Retning N eller 2 Kvm. udenfor Selker Pynt. | | |
| Irland | Dingle Bugt | Forandring af Tearaght Fyr | B. | 2 hvide Bl. hv. Minut | Lds. 1ste | 268 | 5 | N 52 4,5 V 10 40 | .. | .. | Blinkene følge hurtigt paa hin- anden; hidtil viste Fyret Blink hvert 1½ Minut. | | |
| do | Cork Havn | Flytning af Daunt Rock Fyrskib | F. | rødt | .. | .. | 37 | 2½ N 51 48 V 8 17 | .. | .. | det ligger nu paa 16 Favne Vand ved L. V. S. T. 8 Kabell. fra tid- ligere Plads. | | |
| Frankrig | Brest Bugt | Nyt Fyr ved Camaret | F. | grønt | .. | .. | 34 | 1 N 48 16,8 V 4 35,5 | 28 | .. | lyser fra N 20° V til S 7° Ø. | | |
| Spanien | Middelhavet | Nyt Fyr ved Santa Pola | F. | grønt | Lds. 6te | 26 | ½ | N 38 11 V 0 33 | .. | .. | paa Havnehovedet. | | |
| Korsika | do. | Forbedring af Øen Rousse's Fyr | F. | hvidt | .. | .. | 34 | 2½ N 42 38,4 Ø 8 56,2 | 15 | .. | flyttet til et muret Taarn ved Enden af Havnemolen. | | |
| Sardinien | do. | Nyt Fyr ved Terranova | F. | grønt | Lds. 6te | 25 | 1½ | N 40 55,4 Ø 9 31,1 | .. | .. | tændt 21 Juli 1883 paa den lille Holm Bianca. | | |
| Sicilien | do. | Nyt Fyr ved Pozallo | F. | rødt | .. | .. | 55 | ¾ N 36 43,8 Ø 14 51,7 | .. | .. | paa Toldboden, tændes kun, naar Postdampskib ventes. | | |
| do. | do. | Fyret ved Mar- sala | F. | .. | .. | .. | .. | Ø 37 47 Ø 12 27 | .. | .. | er ødelagt ved Lynlid d. 13 Sept. 1883, et midlertidigt hvidt Fyr vises fra en Pæl 40' ov. Vandet. | | |
| Italien | Messina Strædet | Nyt Fyr ved Pezzo Pynt | F. | hvidt | Lds. 4de | 65 | 3¼ | N 38 13,8 Ø 15 38,4 | 57 | Skant., hvidt | tændt 1 October 1883, Ø for Fortet, lyser fra S 19° V over V og N til N 72° Ø. | | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-----------------------------|---------------------------------|---------------|--|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|-----------------------|------------------------|--|--|---------------|
| | | Navn, Stod og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o Ø | o Ø | Høide | Farve, Form | | |
| Italien | Bugten ved PolICASTRO | Nyt Fyr paa Scario Pynt | FB. | hvidt m. rødt Bl. hv. 20 Sec. | Lds. | 5te | 78 | 3 $\frac{1}{4}$ | N 40 3,4 Ø 15 29,2 | 40 | 8kant., rødt | tændt 1 October 1883 mellem Taarnene Spinosa og Olive, SV for PolICASTRO. | | |
| do. | Bugten ved Santa Eufemia | Nyt Fyr ved St. Venere | F. | rødt | .. | .. | 32 | .. | N 38 46 Ø 16 11 | 13 | Jern- taarn | tændt 1 October 1883, 80 Alen fra Enden af Havnehovedet; det hid- til ved Enden af Molen udlagte Fyrskib er inddraget. | | |
| Østerrig | Adriaterhavet | Nyt Fyr paa Merlera Pynt | F. | rødt | Lds. | 5te | 68 | 3 | N 44 48,3 Ø 14 0,3 | 30 | .. . . | tændt 8 August 1883 paa NØ-Siden af Pynten, 180 Al. fra Stranden; det midlertidige Fyr er slukket. | | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Rovigno | F. | rødt | .. | .. | 40 | .. | N 45 5 Ø 13 38 | .. | Steen- søile | paa NV-Enden af Terrassen Santa Eufemia, mellem Val di Bora og Rovigno; Fyret paa Molen ved Rovigno viser nu grønt, hidtil rødt Lys. | | |
| do. | do. | Nye Fyr ved Zengg (Segna) | 2 F. | grønne | .. | .. | .. | $\frac{1}{4}$ | N 44 59 Ø 14 53 | .. | Jern- statl- ver | paa Østsiden af Morlaccas Kanalen og ved den midterste Mole. | | |
| Øen Zante | Joniske Hav | Havnefyret ved Zante | F. | rødt | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{2}$ | N 37 47 Ø 20 55 | .. | .. . . | der er kun 1 Fyr, ikke 2, som tidligere antaget. | | |
| Tunis | Middelhavet | Nyt Fyr ved Sfax | F. | rødt | .. | .. | 37 | 1 $\frac{1}{2}$ | N 34 43,9 Ø 10 46,2 | .. | Mast | tændt 14 Juli 1883. | | |
| Marokko | Gibraltar Strædet | Nyt Fyr ved Tanger | F. | rødt hvidt | Sp. | 5te | 57 | 1 $\frac{1}{4}$ | N 35 47 V 5 48,5 | .. | rundt, hvidt | tændt 15 September 1883 paa SØ- Hjørnet af Batteriets Muur, lyser hvidt over Reden til N 72 $^{\circ}$ Ø, rødt herfra til N 17 $\frac{1}{2}$ $^{\circ}$ Ø. Fyret, som før vistes ved Lan- dingspladsen, er slukket. | | |
| N-Amerika | St. Lawrence Bugt | Nyt Fyr paa Flat Island | B. | rødt Bl. hvert 1 Min | Sp. | .. | 75 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 48 37 V 64 8,7 | 48 | 4kant., hvidt | tændt 20 September 1883 paa Peter Pynt i Gaspé Bugten. | | |

| Stat, Land | Farvand, Bellggenhed | Fyrets | | | | | | | og | | Længde | | Anmærkninger. |
|---------------|-----------------------------|--|---------------|-------------------|--------------|-------------|----------|---------------|------------------------------|----------------|--|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- tor | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | Høide | Farve, Form | | | |
| N-Amerika | Nyfundland | Nyt Fyr ved St. George Havn | F. | hvidt | Lds. | 6te | 34 | 1 1/4 | N 48 27,4 V 58 30,3 | .. | rundt, rødt-og hvidt- stribet | tændt 26 Juni 1883 paa Harbour eller Sandy Pynt ved Havnens Nordside. | |
| do. | Prinds Edwards Ø | Nyt Fyr i Car- digan Floden | F. | hvidt grønt | Sp. | .. | 42 | 2 | N 46 12,8 V 62 31,7 | 30 | 4kant., hvidt | tændt 1 September 1883 paa Flo- dens Vestside, nær Stranden oven- for S-Ferry Wharf og nedenfor Morrison's Beach. | |
| do. | Northumber- land Strædet | Nye Ledefyr paa Buctuche Flodens Nord- side | 1 F. 1 F. | hvidt hvidt | Sp. | .. | 23 52 | 2 1/2 3 | N 46 29,6 V 64 40,6 .. | 23 23 | } .. | paa Indian Pynt 1920 Alen NNV 1/2 V —SSØ 1/2 Ø fra hinanden, de lode ind i Havnen, efter at Dickson Pynts Fyr ere fulgte. | |
| do. | Ny Skotland | Nyt Fyr paa Quaker Island | F. | rødt | Lds. | 6te | 105 | 2 1/2 | N 44 30,9 V 64 13,8 | 34 | 4kant., hvidt | tændt 1 October 1883 paa Toppen af Øen ved NV-Siden af Mahone Bugt, nær Chester. | |
| do. | Maine | Burnt Coat sydlige Fyr | F. | .. | .. | .. | .. | .. | N 44 8 V 68 27 | .. | .. | er slukket. | |
| do. | Massachusetts | Nyt Blfyr ved Marblehead | F. | hvidt | .. | .. | 100 | .. | N 42 30,3 V 70 50 | .. | Mast | | |
| do. | Ny York | Forandring af Princessbay Fyr | FB. | hvidt | Lds. | 3die | 104 | 4 | N 40 30,4 V 74 12,8 | .. | .. | fra 18 Juli 1883 viser Fyret hvidt Blus hvert 45 Secund, hidtil hvert 2det Minut. | |
| do. | Ny Jersey | Nyt Flydefyr ved Five Fathom Banke | 2 F. | 1 hvidt 1 rødt | .. | .. | .. | .. | N 38 57,8 V 74 32,3 | .. | rødt Skib | det hvide Fyr vises fra Stor- masten, det røde fra Fokke- masten, Skibet er mærket North east End., det ligger, hvor Fløtte- tønden før var udlagt. | |
| do. | Chesapeake Bugt | Nyt Fyr paa Drum Point | F. | rødt | Lds. | 4de | 44 | 3 1/4 | N 38 19,1 V 76 25 | .. | hvidt med rødt Tag | tændt 20 August 1883, paa Skru- støtter ved Nordsiden af Indløbet til Patuxent Floden; i Taage lyder en Klokke med 2 Slag hver 15 Sec. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|---------------|--------------------------------|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|-----|--------------------------------------|---|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o / | Fod | Høide | Farve, Form | |
| N-Amerika | Mississippi | Fyret ved Mer- rilla Shell | F. | .... | .. | .. | .. | .. | N 30 14,3 V 89 15,5 | .. | .... | er ødelagt i en Orkan 6 Sept. 1883; et midlertidigt Fyr er tændt. | |
| do. | Galveston Bugt | Fyret paa Fort Pynt | F. | hvidt rødt | .. | .. | 44 | .. | N 29 20,8 V 94 46 | .. | 6kant, hvidt, Skrue- piller | viser nu en rød Lysstribe over Havnebygningerne, medens en hvid Lysstribe angiver Indløbet til Havnen. | |
| Vestindien | Martinique | Nyt Fyr ved Saint Pierre | F. | rødt | Lds. | 4de | 55 | .. | ..... | 53 | .... | tændt 1 November 1883 paa Syd- siden af Place Bertin; samtidig forandres Fyret paa Batteriet St. Martha til at vise fast grønt Lys. | |
| do. | Cuba | Nyt Fyr paa Cayo Fran- calse | F. | hvidt | Sp. | .. | .. | .. | N 22 36 V 79 10,7 | .. | .... | tændt 20 August 1883 ved Anker- pladsen Caibairien (Remidios). | |
| S-Amerika | Columbia | Fyret ved Sabanilla | B. | hvidt Bl. hvert Minut | .. | .. | .. | .. | ..... | .. | .... | det viser ikke Blink hvert 2det Minut som tidligere angivet. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved la Hacha | F. | hvidt | .. | .. | .. | 2 $\frac{1}{2}$ | N 11 38 V 72 54 | .. | .... |  |  |
| do. | Brasilien | Nyt Fyr paa Øen San Joao (Toscansa) | .... | .... | Lds. | 3die | .. | .. | S 1 17 V 45 0 | .. | .... | under Bygning. | |
| do. | Buenos Ayres | Nyt Fyr ved Bahia Blanca | F. | hvidt | .. | .. | 160 | 2 a 3 | S 38 59 V 61 38 | .. | Mast | paa Bjerget Hermoso ved Nord- siden af Havnen. | |
| do. | do. | Nye Fyr ved Riachuela | 2 F. | hvidt rødt | .. | .. | 40 | 1 $\frac{1}{4}$ | ..... | .. | .... | tændte 14 Juli 1883 paa Mole- hovedet, 112 Alen N 73° Ø— S 73° V fra hinanden. | |
| Afrika | Congo | Nyt Fyr ved | F. | hvidt | .. | .. | 33 | 1 $\frac{1}{4}$ | S 7 52,1 | 14 | Jern- | nær Signalstationen. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | og | | Indbuds | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|---------------|-------|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|-------|-----------------|----|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | Længde | Høide | Farve, Form | | |
| Afrika | Benguela Bugt | Nyt Fyr paa St Philips Bonnet | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 $\frac{3}{4}$ | S 12 34 Ø 13 20 | .. | .. | .. | paa Sombreiro Pynt. |
| do. | Lille Fish Bugt | Nyt Fyr paa Punta do Noronha | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 $\frac{3}{4}$ | S 15 12 Ø 12 13 | .. | .. | .. | tændt i November 1883 paa Syd- siden af Bugten, nær Mossa- medes. |
| Ostindien | Bugten ved Cutch | Forandring af Saina Fyr | F. | hvidt | Lds. | 4de | 69 | 3 $\frac{1}{4}$ | N 22 29,3 Ø 69 4,7 | .. | rundt | .. | fra 13 Mai 1883; Fyret staaer paa Midten af Øen, ved Beyt eller Bale Havn. |
| do. | Indiske Hav | Nyt Fyr ved Beypore | F. | rødt | .. | .. | 58 | 1 $\frac{1}{2}$ | N 11 9,7 Ø 75 47,8 | .. | Mast | .. | tændt 30 April 1883 paa Sydsiden af Floden, lyser fra S t. V over V til NV $\frac{1}{4}$ V. |
| do. | Bengalske Bugt | Nyt Fyr paa Reef Island | F. | hvidt | Lds. | 5te | 300 | 3 | N 13 35 Ø 98 16 | 28 | .. | .. | tændt 1 August 1883 paa NV-Enden af Øen, ved Vestsiden af Indløbet til Floden Tavoy. |
| do. | Hoogly Floden | Flytning af Upper Gas- par Flydefyr | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | Fyrskibet er flyttet $\frac{1}{2}$ Kvm. i SV og ligger nu paa 21 Fod Vand. |
| do. | Malacca Strædet | Nyt Fyr paa Muka Head | B. | hvidt | Lds. | 1ste | 770 | 7 | N 5 27,7 Ø 100 10,4 | 44 | Granit | .. | tændt 15 August 1883 paa NV- Enden af Penang eller Prince of Wales Island. |
| do. | Java | Nyt Fyr paa Fourt Point | .. | .. | .. | .. | .. | .. | i Sunda Strædet | .. | .. | .. | paatænkt. |
| do. | Sumatra | Forandring af Apenberg Fyr | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | i Floden Padang; viste hidtil hvidt Lys. |
| do. | Celebes | Nyt Fyr ved Gorontalo | F. | hvidt | Lds. | 6te | 40 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 0 29,7 Ø 123 3 | .. | Jern- stativ | .. | .. |
| do. | Timor | Nyt Fyr ved Koepang | F. | hvidt | Lds. | 6te | 40 | 2 $\frac{1}{2}$ | S 10 9,8 Ø 123 33,7 | .. | .. | .. | .. |

| Stat, Land | Farvand, Belliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------------------------|--|---|---------------|--|--------------|-------------|----------|-----------------|-----------------------------|----------|--|--|---------------|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o ' / | Fod | Høide | Farve, Form | |
| China | Chusan Øerne | Nyt Fyr paa Steep Island | B. | hvidt Bl. hv. $\frac{1}{2}$ Min. | Lds | 3die | 236 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 30 12,5 Ø 122 36 2 | 45 | ... | tændt 27 Mai 1883. | |
| do. | Parkers Øer | Nyt Fyr paa Øen Bonham | B. | afvexl. rødt og hvidt hvert $\frac{1}{2}$ Min. | Lds | 3die | 230 | 5 $\frac{1}{2}$ | N 30 37,7 Ø 122 25,3 | .. | rundt, rødt- og hvidt- stribet | tændt 12 Juli 1883, dækkes flere Steder af omliggende Smaaholme. | |
| Japan | Nipon Nord- vestkyst (Toyama Bugt) | Nyt Fyr paa C. Noto (Rakko-Saki) | F. | hvidt | Lds | 2den | 148 | 4 $\frac{1}{2}$ | N 37 30 Ø 137 19 | 25 | hvidt, Steen | tændt 10 Juli 1883, lyser fra N 78 $\frac{1}{2}$ ° V over N og Ø til S 43° Ø. | |
| Saghalien | La Perouse Strædet | Nyt Fyr ved C. Critton | F. | hvidt rødt | Sp. | .. | 130 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 45 54 Ø 142 2 | 29 | ... | paa Sydsiden af Saghalien S for C. Notore, lyser hvidt mod Havet fra N 39 $\frac{1}{2}$ ° V til S 24 $\frac{1}{2}$ ° Ø, rødt fra S 24 $\frac{1}{2}$ ° Ø til S 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø og hvidt igjen fra S 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø til N 52 $\frac{1}{2}$ ° Ø. | |
| Australien (Ny Hol- land) | Nordøstkysten | Nyt Fyr paa Archer Pynt | F. | hvidt grønt rødt | Lds | 4de | 214 | 5 | S 15 36 Ø 145 21,7 | 44 | rundt | tændt 9 Juni 1883, viser hvidt Lys fra Cap Tribulation til NØ $\frac{1}{2}$ N og fra N t. V $\frac{1}{2}$ V til NNV, grønt Lys fra N t. V til N t. V $\frac{1}{2}$ V og rødt Lys fra NNV til NV t. N $\frac{1}{2}$ N. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Rocky Islet | F. | ... | .. | .. | 87 | 3 $\frac{1}{2}$ | S 15 36,7 Ø 145 22 | 20 | ... | lyser kun i Retning SØ t. S $\frac{1}{4}$ S og holdes overet med foran- nævnte Fyr for at søge Havnen. | |
| do. | Østkyst | Flytn. af More- ton Flydefyr i Brisbane Floden | F. | hvidt | .. | .. | 33 | 2 $\frac{1}{2}$ | S 27 19 Ø 153 11,5 | .. | rødt Skib | det ligger nu paa 3 Favne Vand, $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø for »the new Cutting» Kanalen, der er 100 Alen bred og har 10 til 15 Fods Dybde. | |
| do. | do. | Nye Fyr paa Fisherman Island i More- ton Bugt | 1 F. 1 F. | rødt hvidt | Lds. Lds. | 6te 5te | 26 45 | .. .. | .. S 27 23 Ø 153 11,7 | .. .. | rundt, hvidt do. | Fyrene staae 2100 Alen N t. V $\frac{1}{2}$ V —S t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for hinanden og lede holdte overet ind i Kanalen; de ældre Bækkelys ere slukkede. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | Brøde og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|----------------|-------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | Høide | Farve, Form | | |
| Australien (Ny Hol- land) | Østkyst | Nyt Fyr ved Port Jackson | B. | hvidt Blink hvert Minut | elek- trisk Lys | Orden 1ste | Fod i Mill 333 | 5 | S 33 51 Ø 151 18 | 74 | ... | paa Outer South Head; det viser elektrisk Lys og erstatter Blink- fyret paa Taarnet Maquarie, som er slukket. |
| do. | do. | Nye Ledefyr ved Port Jackson | 2 F. | røde | .. | .. | .. | .. | Vancluse Bugt | .. | ... | det sydlige 6 $\frac{6}{10}$ Kbl. S 58° 20' V for Outer South Head Fyr, det nordlige 6 $\frac{3}{10}$ Kbl. i N 74° 40' V for samme Fyr; holdte overet i S $\frac{1}{2}$ Ø—N $\frac{1}{2}$ V lede de gennem Løbet over mindst 25 Fod Vand. |
| do. | Sydskyst | Nyt Fyr paa C. Nelson | F. | hvidt | .. | .. | 242 | 4 $\frac{3}{4}$ | S 38 25,7 Ø 141 32,8 | 77 | Steen | paa Sydenden af Forbjergget, ventes tændt ved Udgangen af 1883. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Cliffy Island | B. | 5 røde Blink hvert Minut | .. | .. | 174 | 3 $\frac{3}{4}$ | S 38 57,2 Ø 146 42,3 | 23 | Steen | paa Nordsiden af Bass Strædet, ventes tændt ved Udgangen af 1883. |
| Ny Zeeland | Hauraki Bugt (Moko Hinou Øerne) | Nyt Fyr paa Øen Burgess | Bl. | hvidt Bl. hver 10 Sec. | Lds. | 1ste | 375 | 6 $\frac{1}{2}$ | S 35 55,3 Ø 175 8,8 | 45 | hvidt | tændt 18 Juni 1883. |
| do. | ..... | Tiritiri Fyr | F. | hvidt | Lds. | 2den | 290 | 5 $\frac{1}{2}$ | S 36 36 Ø 174 55 | 46 | rødt | fra Fyret vises en rød Lys- stribe fra N $\frac{1}{2}$ V til NNV $\frac{1}{2}$ V mellem Flat Rock og Øen Kawau. |
| Fiji Øerne | Viti Levu | Na Mbukalou Fyr | F. | rødt | .. | .. | .. | .. | S 18 8 Ø 178 26 | .. | ..... | ved Suva Havn; viste hidtil grønt Lys. |
| N-Amerika | Nedre Kalfor- nien | Nyt Fyr i Magdalene Bugten | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{2}$ | N 24 39 V 112 8,7 | .. | ..... | paa Stranden ved Man of War Cove; Ankerpladsen med 6 Favne Vand er ØSØ for 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 | Langelands Sydende | nylig funden Grund | 1200 Alen fra Land | 15 Fod | ..... | 4600 Alen S 45° V for Fakkebjerg Fyr | Misvilsningen er 12½° V i 1883. |
| do. | do. | do. | 900 Alen fra Land | 13 - | ..... | 4100 Alen S 34° V for Fakkebjerg Fyr | |
| do. | do. | do. | 800 Alen fra Land | 15 - | ..... | 4100 Alen S 19° V for Fakkebjerg Fyr | |
| Sverrig | Kattegatet | do. | i Sælø Fjord | 7 - | ..... | mellem Brunskær og Fjelsholm | 120 Alen NV ½ N for Kostprikken paa 5 Fods Grunden. |
| do. | do. | ny Prik (Stage) | i do. | 4 - | ..... | for Revet NØ for Brunskær | |
| do. | do. | ny Vager med Ballon | mellem Sel- skær og Egg- skær | ..... | 11 Fod | 136 Alen V t. N for Vestenden af Vester Eggskær | for Grundens Vestside. |
| do. | do. | ny Prik (Stage) | Ø for Mar- straud | ..... | 8 - | 200 Alen SØ for Pors- holm | for Grundens Østside. |
| do. | Sundet | ny rød Prik med Ballon | ved Lim- hamn | ..... | 11½ - | 270 Alen VSV for Havneindløbet | paa Rendens Nordside; en sort Tønde ligger ligesfor, paa Sydsiden. |
| do. | do. | do. do. | do. | ..... | 11½ - | 285 Alen NV ½ N for ovennævnte Prik | ligeledes; Renden til Limhamn har 11½ Fods Dybde. |
| do. | do. | ny Skibsbro | ved Annetorp | ..... | ..... | 2400 Alen SV for Limhamn | Broen løber i nordlig Retning 960 Alen ud fra Stranden. |
| do. | do. | ny sort Tønde | ved do. | ..... | ..... | 1040 Alen NØ for Broens Nordende | |
| do. | Østerseen | ny Kostprik | f. Lindholms- knallen | ..... | ..... | N. 58° 25',3 Ø. 16° 48',1 | i Løbet til Søderkøping, N for Djursø. |
| do. | do. | do. | for Schale- grund | ..... | ..... | N. 58° 25',2 Ø. 16° 48',5 | do. do. |
| do. | do. | ny Rednings- station | ved Visby | ..... | ..... | paa Gottland | er forsynet med Raketapparat; paa Faluddens Redningsstation er nu kun Baad. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---------------------------------------|---|--------------------|------------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Sverrig | Østersøen | ny Prik | ved en 8 Fods Grund | ..... | ..... | S for Rødkø Fyr | paa NNØ-Siden af Pullen. |
| Tydskland | Kielerfjord | ny Telegraf-Baake | v. Friedrichs-ort | ..... | ..... | NV t. N 80 Alen fra den ældre Baake dersteds | } Baakerne ere hvide, 32' høie, med en Trekant, hvori malet et rødt T, paa Toppen. |
| do. | do. | do. | ved Korugen | ..... | ..... | SØ t. S 40 Alen fra den ældre Baake dersteds | |
| do. | Østersøen | ny sort Vager | ved Østenden af Göhren Rev | ..... | 19 Fod | ved N-Peerd p. Rygen | udlægges i 1884, skal passeres Øst om. |
| do. | do. | Stormsignalstationerne | ved de tydske Kyster | ..... | ..... | vise rød Lygte om Natten, istedetfor Ballon | hvorved meddeles, at der er Forstyrrelse i Luften, som kan medføre uroligt Veir. |
| do. | do. | ny oprettede Stormsignalstationer | ved Nidden, Rositten, Balga, Kranz, Schwartzort og Palmnicken | ..... | ..... | paa Østpreussens Kyst | Signalerne vises fra en 64 Fod høi Mast med Raa. |
| do. | do. | Vandstandssignaler | ved Stolpe-münde, Colberger- og Rügenwaldermünde | ..... | ..... | fra Signalmaster, som staae paa disse Havnes Østmoler | gives, naar Lodsens ikke kan komme ombord. |
| do. | do. | ny rød Baaketønde med 2 røde Balloner | ved Neufahrwasser | ..... | 25 Fod | i Mærket Glettkau ydre Strandbaake til Olliva Kirke ag Skorstenen paa Spritfabriken til Østkanten af Fæstnings-taarnet i Weichselmünde | Baaketønden kan omseiles paa begge Sider; i Renden til Neufahrwasser, der er $\frac{1}{2}$ Kbl. bred, er der 22 Fod Vand; en sort Tønde med Kost ligger 1000 Alen fra Østmolen og en hvid Tønde med Kost 1040 Alen fra Vestmolen paa 3 Favne Vand |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tydsland | Østersøen | ny rød Fløtte- tønde | for Fedder- ort Rev | ..... | ..... | mellem Heisternest og Hela | istedetfor en rød Baaketønde. |
| do. | Frisches Hafl | ny Lystønde med hvidt Lys | ved Königs- berger Rende | ..... | ..... | NV t. V $\frac{1}{2}$ V for Bran- denburg Kirke, NØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for Balga Slot og ØSØ $\frac{7}{8}$ Ø for Alt Pillau Baake | Tønden ligger for Vestenden af Renden. |
| Rusland | Riga Bugt | Fyrtaarnene | paa Domes- næs, Runø og Werder | ..... | ..... | ..... | ere malede røde foroven; Taarnet, som bygges paa Dombergen, er ogsaa rødt. |
| do. | do. | nylig funden Grund | SSV for Sval- ferort | 16 Fod | 5 à 7 Favne | 11 $\frac{1}{2}$ Kvm. S 29° V (retv.) fra Svalferort Fyrtaarn | Grunden er 7 $\frac{1}{2}$ Kbl. lang i VSV— ØNØ og 3 Kbl. bred. |
| do. | do. | ringere Dybde funden | paa Grunden Feodora | 13 - | ..... | S 42° V (retv.) fra Svalferort Fyr og N 58° V (retv.) fra Taar- net paa Dombergen | |
| do. | Finske Bugt | nylig funden Grund | V for Store Pellinge | 17 - | ..... | N. 60° 12',3 Ø. 25° 47',8 | Grunden ligger udenfor Farvandet og bliver ikke afmærket. |
| do. | do. | do. | Ø for Øen Limpan | 17 - | ..... | N. 59° 47',8 Ø. 23° 28',7 | Grunden ligger udenfor Farvandet og bliver ikke afmærket. |
| do. | do. | ny Vager med rød- og hvid- stribet Stage og Kors | paa Grunden Pitkønen | 22 - | 22 Favne | 6 $\frac{1}{8}$ Kvm. N 64 $\frac{1}{2}$ V for Nervø Fyrtaarn | |
| do. | do. | ny rød Vager med Kost | paa Harakke- grund | 12 - | 29 - | $\frac{1}{3}$ Kvm. S 63° V fra SØ-Enden af Hol- men Store Røntan | i Løbet til Helsingfors. |
| do. | Bottniske Bugt | ny Baake 9 Fod høj | paa Nordenden af Ruskikari | ..... | ..... | N. 60° 26',2 Ø. 21° 40',2 | } disse 2de Baaker tjene til Mærke for Løbet fra Palva Sund til Ruotsala. |
| do. | do. | ny Baake 10 Fod høj | paa Østenden af Ruskikari | ..... | ..... | N. 60° 26',1 Ø. 21° 40',5 | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|-----------------------------------|--------------------|------------------------|------------------------------|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Rusland | Bottniske Bugt | ny Baake 11 Fod høj | paa Jussi- niemi Pynt | ..... | ..... | N. 60° 22',5 Ø. 21° 43',7 | paa Øen Kaiwas. |
| do. | do. | ny Baake 17 Fod høj | paa Rajakari | ..... | ..... | N. 60° 20',5 Ø. 21° 44',9 | paa NV-Enden af Øen. |
| do. | do. | ny Baake 15 Fod høj | paa Kaita- luoti | ..... | ..... | N. 60° 19',7 Ø. 21° 44',8 | paa Øens Østpynt. |
| do. | do. | ny Baake 23 Fod høj | paa Væhæ Maisari | ..... | ..... | N. 60° 19' Ø. 21° 51',5 | } paa Nordpynterne af Øerne, lede i Løbet fra Ruotsala syd om Øen Aristma til Åbo og Pargasport. |
| do. | do. | ny Baake 13 Fod høj | paa Menty- kari | ..... | ..... | N. 60° 18',8 Ø. 21° 56',3 | |
| do. | do. | ny Baake 7 Fod høj | paa Isoluoto | ..... | ..... | N. 60° 21',4 Ø. 21° 36',2 | } lede i Løbet mellem Lohm og Leperte. |
| do. | do. | ny Baake 6 Fod høj | paa Jervølan- dets Østside | ..... | ..... | N. 60° 15',4 Ø. 21° 43',5 | |
| do. | do. | ny Baake 7 Fod høj | paa Rachel- holm Nord- ende | ..... | ..... | N. 60° 6',2 Ø. 21° 53',3 | for Farvandet mellem Lohm og Gullkrona. |
| do. | do. | ny Baake med rød og hvid Tønde p. Topp | paa Holmen Lahdikari | ..... | ..... | N. 60° 58',2 Ø. 21° 9',7 | Baaken er 34' høj og staaer 2½ Kvm. N for Lokø Baake. |
| do. | do. | ny Vager med rød- og hvid- stribet Stage og rødt og hvidt Flag | paa Grunden Østerkallen | ..... | 21 Fod | N. 63° 14' Ø. 20° 43',5 | 3 Kvm. S 65½° Ø fra Øen Norr- skærs Baake. |
| Sverrig | do. | ny Vager med Ballon og Kors | 2½ Kvm. NØ for Iggø | ..... | 16 - | N. 60° 55',7 Ø. 17° 21',5 | en sort Vager med Ballon er udlagt 1 Kvm. NV for denne Vager, for en 18 Fods Grund. udlagt som Forsøg. |
| do. | do. | ny Lystønde med hvidt Lys | paa Gefle Red | ..... | ..... | ved Norrgrunden | |
| do. | do. | ny Prik (Stage) | p. Fæløsnæck Grund | ..... | ..... | N. 60° 11',5 Ø. 18° 40',7 | i Singø Fjord, V for Singø. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|----------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Helgoland | Nordsøen | nylig funden Grund | i Nordhaven | 17 Fod | 24 Fod | N 32 ¹⁰ V for Midterbaaken p. Sandøen og N 8 ³⁰ Ø for Fyrtaarnet | Grunden har et Tværmaal af 20 Alen og bestaaer af Sand og Steen. |
| Tydskland | do. | nuværende Beliggenhed | af Listerdybs Ydertønde | ..... | ..... | N. 55 ⁰ 3',7 | omtrent $\frac{1}{2}$ Kv. NØ $\frac{1}{2}$ N fra tidligere Plads. |
| do. | do. | Elbfyrskibet Nr. 1 | Gustav Heinrich | ..... | ..... | Ø. 8 ⁰ 18',6 N. 54 ⁰ 0' Ø. 8 ⁰ 15' | fører en sort Ballon paa Stortoppen, tidligere rødt Flag ^o |
| do. | Weseren | Flytning 1 Kbl. i Ø af Tønde D.2 | i Alten Weser | ..... | 5 Favne | Ø t. N for Wangeroog Kirke og N $\frac{3}{4}$ V for Hoheweg Fyr | paa Grund af, at Nordøstenden af Rothen Sand har forskudt sig. |
| do. | do. | Flytning 2 Kbl. i SØ af Tøndevager F | i Neuen Weser | ..... | 7 - | Ø $\frac{1}{2}$ N for Wangeroog Kirke og NNW for Hoheweg Fyr | |
| do. | Jadefloden | Flytning af den nordl. Spidstønde B.1 | i Indløbet til Blaue Balje | ..... | 8 Fod | N 25 ⁰ 16' V for Minsener Oldeog Baake | N 83 ⁰ 33' Ø for Wangeroog Fyr. |
| do. | do. | Flytning af sort- og hvidtribet Tønde Nr. 1 | i Jadens nordlige Løb | ..... | 25 - | ØNØ $\frac{1}{4}$ Ø for Wangeroog Fyr, N t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø for Minsener Oldeog Baake | N t. V for Aussenjade Fyrskib. |
| do. | do. | Flytning af den sorte og hvide Spidstønde | N for Mellum Plate | ..... | 9 - | ØSØ for Aussenjade Fyrskib | NØ $\frac{1}{4}$ Ø for Minsenersand Fyrskib. |
| do. | Emsfloden | Flytning 1 Kbl. i Ø | af Binnen Brauer Tønde O6 | ..... | ..... | i Osterems | denne og Aussen Brauer Tønde O.5 angive Nordøstkanten af Brauer Plate. |
| do. | do. | Flytning af sort Tønde O.26 | for Enden af Broen Nr. 4 | ..... | ..... | S t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for Larrell Kirke og SSV $\frac{1}{4}$ V for Emdens store Kirke | Buskværket paa Enden af Broen Nr. 4 er borttaget. |
| do. | do. | ny sort Tøndevager med Ballon | mærket Hubertsgatt Nr. 1 | ..... | 5 $\frac{1}{4}$ Favne | N. 53 ⁰ 34',3 Ø. 6 ⁰ 20',3 | paa Sydsiden af Hubertsgatt. |

| Stat. Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------------|--|--------------------|-----------------------|------------------------------------|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tydskland | Emsfloden | ny sort Tønde- vager med Ballon | mærket Hu- bertsgatt Nr. 2 | ... | 5 $\frac{1}{4}$ Favne | N. 53° 34',4 Ø. 6° 24',5 | paa Sydsiden af Hubertsgatt. |
| do. | do. | do. | do. do. Nr. 3 | ..... | 5 $\frac{1}{2}$ - | S. 53° 34',8 Ø. 6° 28' | do. |
| do. | do. | ny hvid Spids- tønde | mærket HG Nr. 1 | ..... | 4 $\frac{3}{4}$ - | N. 53° 35' Ø. 6° 22',3 | paa Nordsiden af Hubertsgatt. |
| do. | do. | do. | mærket HG Nr. 2 | ..... | 4 $\frac{3}{4}$ - | N. 53° 35',1 Ø. 6° 26',5 | do. |
| do. | Norderney | ny rød spids Fløitetønde | i Norderney Seegatt | ..... | 8 - | N. 53° 46',4 Ø. 7° 5',1 | Istedetfor en Klokketønde. |
| do. | Friesische Seegatt | Flytning af sort Tønde | Bochton (Nr. 9 a) | ..... | ..... | N. 53° 25',1 Ø. 6° 10',2 | |
| do. | do. | do. do. af | Ton van de Band Nr. 10 | ..... | 15 Fod | N. 53° 24',9 Ø. 6° 10',6 | |
| do. | do. | ny sort Tønde | ved Hook van de Band | ..... | 13 - | N. 53° 24',5 Ø. 6° 10',5 | |
| do. | do. | ny hvid Tønde | Nr. 12 a | ..... | 12 - | N. 53° 24',7 Ø. 6° 10',8 | udlagt mellem de hvide Tønder 12 og 13. |
| Neder- landene | Rotterdam Kanal | ny rød Baake- tønde | ved Sydøst- enden af West Bank | ..... | ..... | N. 51° 59' Ø. 4° 5' | udlagt istedetfor en tærnet Tønde, hvor Nord- og Westgatt støde sammen. |
| do. | Scheldefloden | Beliggenhed af Baaketønden | S for Kruis- schans | ..... | ..... | N. 51° 17',1 Ø. 4° 49',4 | |
| do. | do. | ny rød Tønde | Nr. 39 | ..... | ..... | mellem Doel og Kruisschans | V for Lillo. |
| do. | do. | 8 nye hvide Tønder | N 34 B ¹ 34 B ² 34 B ³ | ..... | ..... | paa Sandryggen ved Liefkenshoek | |
| England | Nordseen | Forandring af Tangesignal | fra Shipwash Fyrskib | ..... | ..... | N. 52° 1',5 Ø. 1° 38' | nu giver Taaehornet 2 dybe og 1 hei Tone, hurtigt efter hin- anden, hvert 2det Minut. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| England | Nordsøen | Forandring af Taagesignal | fra Spurn Fyrskib | ..... | ..... | N. 53° 54' Ø. 0° 13' | nu giver Taagehornet 2 dybe og 1 høj Tone hvert 2det Minut. |
| do. | do. | do. | fra Outer Dowsing Fyrskib | ..... | ..... | N. 53° 28',3 Ø. 1° 2',7 | Taagehornet giver nu 1 Stød med dyb, 1 med høj Tone, hurtigt efter hinanden hvert 2det Minut. |
| do. | do. | ny Tønde | for Outer Dowsing Banke | ..... | ..... | 7 Kv. SSØ for Outer Dowsing Fyrskib | ved 2 Favne Grunden. |
| do. | do. | Forandring af | Leman Ban- kens Tønde | ..... | ..... | for Bankens Nordende | det er nu en 13 Fods Spildtønde med Stage og Buur. |
| do. | do. | Forandring af | Ower Bankens Tønde | ..... | ..... | do. do. | den har nu faaet paasat Stage med Ballon. |
| Skotland | do. | Baaken paa | paa Halliman Skær | ..... | ..... | ved Covesea Skerries Fyr | er nu sortmalet, tidligere rød. |
| Frankrig | Kanalen | ny rød Tønde | ved Caux des Minguiers | ..... | ..... | N. 49° 1' V. 1° 55',7 | for Nordvestenden af Skærene. |
| England | do. | Forandring af Taagesignal | fra Shambles Fyrskib | ..... | ..... | N. 50° 30',8 V. 2° 20' | nu giver Taagehornet 2 korte Stød, 1 med høj og 1 med dyb Tone, hvert 2det Minut. |
| do. | Bristol Kanal | ny Tønde med røde og hvide Belter | for Welsh Hook-Middle- ground. | ..... | 20 Fod | 7 Kbl. NNØ for English and Wells Ground Fyrskib | SØ t. Ø for SV-Spit Tønde og VNY $\frac{3}{4}$ V for Middle Hook Tønde. |
| do. | Irske Hav | Taagesignal | ved S-Bishop Fyr | ..... | ..... | N. 51° 51',2 V. 5° 24',7 | foruden Klokkelag hver 20 Sec. bliver i Taage hvert 15de Minut aflyret 2 Knaldraketter hurtigt efter hinanden. |
| do. | do. | nyllg funden Grund | ved West Mouse i Holyhead Bugt | 15 Fod | 5 à 6 Favne | NV for Baaken paa West Mouse Islet | omtrent 130 Alen fra Land. |
| do. | do. | Klokke- tønden | ved Mostyn Banke | ..... | ..... | i Deel Flodens Mun- ding N for Air Pynt | bliver flyttet hen, hvor hidtil Ear- wig Tønde laa. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|-------------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Irland | Dublin Bugt | Flytning 3 ¹ Kbl. i NNØ | af South Bar Tønde | ..... | 13 Fod | 8 Kbl. SØ $\frac{1}{2}$ Ø for Poolbeg Fyr, 3 $\frac{1}{10}$ Kvm. V $\frac{1}{2}$ S for Bal- ley Fyr og 2 $\frac{1}{10}$ Kvm. N t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for Kings- town Østmoles Fyr | med Baaken Nr. 6 paa Nordsiden af Løbet, netop fri N for Poolbeg Fyrtaarn. |
| do. | do. | den hvide Baake | paa Muglins Rock | ..... | ..... | ..... | er nu paamaalet en rød Stribe. |
| do. | Atlantehavet | Taagesignal | paa Fastnet Rock | ..... | ..... | N. 51° 23',3 V. 9° 36',4 | der bliver i Taage givet Knald- signal hvert 5te Minut med ex- ploderende Skydebomuld. |
| Frankrig | do. | ny rød Taarn- baanke med Ballon | paa Pierre de Laber | ..... | ..... | ved Indløbet til La- berildut Havn | Muurværket rager 6 Fod op over største Hølvande. |
| do. | do. | do. do. | paa Klippen Grand Pour- ceaux | ..... | ..... | N. 47° 45',7 V. 4° 0',6 | ved Concarneau; den er 9 Fod høj og med Ballonen 13 Fod over Hølvande. |
| do. | do. | nysort Taarn- baanke med sort Ballon | paa Klippen Linuen | ..... | ..... | N. 47° 50',7 V. 3° 58' | i Forest Bugt paa Enden af Skæ- rene • Beg Mail•. |
| do. | do. | nylig funden Banke | V for Grunden Iroise | 5 Favne | 20 Favne | N. 48° 11',9 V. 4° 50',5 | 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. S 70° V (retv.) fra •la basse de l'Iroise•. |
| do. | do. | Signaler | for Adour Floden | ..... | ..... | fra Signaltaarnet ogen Flagstang S for dette | Nationalflaget helst paa Flagstangen betyder, at Barren er passabel. |
| Korsika | Middelhavet | ny rød- og hvid- stribet Baake med Ballon | paa Grunden Algajola | ..... | ..... | Nordvestkysten af Korsika | Baaken er 15 Fod høj over Vandet og staaer NV for Midten af Grunden. |
| do. | do. | ny Varpe- tønde | i Bonifacio Havn | ..... | ..... | 180 Alen S 60° Ø retv. fra Landings- pladsen ved Fyret | |
| Tunis | do. | nylig funden Grund | ved C. Farina | 20 Fod | ..... | N. 37° 10',9 Ø. 10° 18',8 | C. Farina bør passeres saa nær som mulig. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|---------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Tunis | Middelhavet | nylig funden Grund | S for Kani Øerne | 16 Fod | ..... | N. 37° 20',3 Ø. 10° 7',3 | 5 Kvm. S 21° Ø for Mole Batteriet, er Mærke for et Telegrafkabel. Baaken er 60 Fod høi over Vandet. |
| do. | do. | ny Tønde med Stang | ved Sfax | ..... | ..... | N. 34° 40',2 Ø. 10° 48',8 | |
| do. | do. | ny sort Baake med Cylindere paa Toppen | paa Øen Kuriat | ..... | ..... | N. 35° 48' Ø. 11° 2',5 | |
| Dalmatien | Adriaterhavet | nylig funden Grund | Albatros | 9 Fod | 5 à 10 Favne | N 42° 31',9 Ø. 18° 16',7 | NV for Byen Patkio, 260 Alen fra Land; er c. 60 Alen i Tværmaal. |
| Grækenland | Joniske Hav | ny Tønde | ved Misolunghi | ..... | 5 Favne | 1120 Alen fra Sødiget | } Tønderne ligge 280 Alen fra hinanden. |
| do. | do. | do. | do. | ..... | 4½ - | 780 Alen fra Sødiget | |
| Tyrkiet | Bosphorus | Taagesignal | ved Indløbet | ..... | ..... | fra det Sorte Hav | paa Europa Siden affyres i Taage et Skud, der 5 Minutter efter besvares fra den asiatiske Side med 2 Skud. |
| N-Amerika | Kanada | Forandret Taagesignal | ved C. Rozier | ..... | ..... | N. 48° 52' V. 64° 12' | Signalet er nu Dampfløite i 10 Secunder hvert Minut, hidtil Kanonskud. |
| do. | do. | do. | ved C. Gaspé | ..... | ..... | N. 48° 45' V. 64° 9' | Signalet er nu et Skud hver ½ Time, hidtil Dampfløite. |
| do. | Nyfundland | ny hvid pyramideformet Baake | paa St. Barbe Pynt | ..... | ..... | ..... | er flyttet dertil fra Harbour Pynt ved St. Barbe Havn. |
| do. | Ny Skotland | ny sort- og hvidstribet Fløitetønde | i Liverpool Channel | ..... | 19 Favne | N. 44° 0',3 V. 64° 36',9 | 1½ Kvm. S ¼ V for Coffin Island Fyr. Kursen herfra til Brooklyn Red er NV ½ N 4 Kvm. |
| do. | Connecticut | ny rød- og sortstribet Tøndevager | ved Floden Norwalk | ..... | ..... | SV ½ V for Øen Tavern og NV ½ V for Norwalk Fyr | for en Grund med 4 Fod Vand, i Mundingen af Floden. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|---------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| N-Amerika | Ny Jersey | ny sort- og hvidstribet Fløitetønde | ved Sandy Hook | ..... | ..... | ved Wreck of Scot- land Fyrskib | udlagt til Forsøg. |
| do. | Chesapeake Bugt | nye rød- og sortstribede Tøndevagere | i North River | ..... | ..... | i Majjak Bugt | ved Hoorn Pynt som og ved Loon Pynt er udlagt en sort Tøndevager. |
| Vestindien | Sydamerika | nylig funden Banke | Borussia | 9½ Favne | ..... | N. 11° 49' V. 66° 18' | mellem Orchilla og Los Roques. |
| do. | Grenada | ny 4kantet Tønde med Flag | paa Grunden Annas Syd- vestende | ..... | 3 Favne | 5 Kbl. fra Fort George og VSV for den skot- ske Kirke | i St. Georgs Hayn. |
| do. | Cuba | nylig fundet Rev | ved Piedras Kai | 17 Fod | ..... | 6 Kbl. NØ ¼ N for Fyr- taarnet p. Piedras Kai | |
| S-Amerika | Plata Floden | nylig funden Grund | Antonio (S for Øen Lobos) | 17 - | 14 Favne | S. 35° 15' V. 54° 53' | det østerrigske Skib "Antonio S" er stødt paa denne Grund, som er 90 Alen lang i Ø og V. |
| Mauritius | Indiske Hav | Tidssignal | i Port Louis | ..... | ..... | S. 20° 5' 39" Ø. 57° 33' 9" | ved Ballon, som falder hver Man- dag, Onsdag og Fredag ved Ste- dets Middag eller Kl. 12 ^{T.} 9 ^{Min.} 47,4 ^{Sec.} Greenwich Tid. |
| Afrika | Port Natal | ny Baake med Trekant paa Toppen | NV for Grun- den Aliwal | ..... | ..... | N 50° V for Grun- den Aliwal paa en 100 Fod høj Bakke | |
| Nubien | Røde Hav | nylig fundet Rev | 50 Kvm. SØ for Øen Jeann | ..... | ..... | N. 23° 9',5 Ø. 36° 55',4 | Revet er 1 Kvartmill langt i SØ t. S—NV t. N og ¼ Kvm. bredt; der er kun ringe Dybde over det. |
| do. | do. | do. | ØNØ for Dje- bel Zugur | 14 Fod | ..... | 2 Kbl N 50° Ø fra Østpynten af Djebel Zugur | |
| Indien | Bugten ved Cutch | Dybden paa Three Fathoms Patch | ved Beyt (Bate) Havn | 15 - | ..... | 3 ⁸ / ₁₀ Kvm. V ¼ S for Sainia Fyrtaarn | Misvisningen er her 1¼° Ø. |

| Stat, Land | Farvand, Bellggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Ceylon | Trincomale | nyhvid Splids- tønde | paa Kerbela- grundens Vestside | 14 Fod | 20 Fod | S 88° V for Sydenden af Øen York og N 18° V for Dockyard Flagstang | omtrent $\frac{3}{4}$ Kbl. N for York Rock; man holder V om denne Tønde i god Afstand. |
| Indien | Bengalske Bugt | ny rød Tønde | ved False Point | 21 - | ..... | 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N for Reddle Pynt | for Nordenden af en Grund. |
| Ostindiske Øer | Sunda Strædet | Løbene | mell. Krakatoa og Seboeko | ..... | ..... | ..... | ere useilbare paa Grund af det nylig stedfundne Jordskjælv. |
| do. | Karimatta Strædet | Grunden | Oliviero Rev | ..... | ..... | ..... | er forgjæves eftersøgt af hollandske Opmaalingsskibe. |
| do. | Gaspar Strædet | nylig funden Grund | mellem Bel- vedere og Warren Ha- stings Rev i Temorie Bugten | ..... | 15 Favne | S. 2° 17' Ø. 106° 57,5 | et engelsk Skib »Innis» er stødt der. |
| do. | Celebes | do. | ..... | 14 Fod | ..... | S. 2° 13' Ø. 121° 53' | 8 Kvm. ØNØ for Øen Woso, paa et langt, smalt Rev, der ligger langs Kysten. |
| do. | Sulu Havet | do. | ved Borneos Nordstkyst | 28 - | 6 à 10 Favne | N. 5° 53' Ø. 118° 47' | 11 Kvm. N t. V $\frac{1}{2}$ V for Peri Banken. |
| do. | do. | do. | Valparaiso | ..... | 5 à 6 Favne | N. 7° 52' Ø. 118° 27' | 7 à 8 Kvm. NV for Bankaewang; Revet har 1 à 2 Kvm. i Udstrækning. |
| do. | Philippinerne | do. | N for Palembang Øerne | ..... | 40 Favne | N. 14° 8',8 Ø. 124° 5',2 | Føreren af det spanske Dampskib »Ordones» har seet Brænding paa dette Sted. |
| Australlen | ..... | Bestemmelse | af Renard Rev | 7 Fod | ..... | S. 11° 40',5 Ø. 131° 34' | 8 Kvm. S t. V for Nordøstenden af C. Keith. |
| do. | ..... | nylig funden Grund | S for C. Keer Weer | i Vand- fladen | ..... | S. 14° 22' Ø. 141° 31' | 4 Kvm. fra Kysten. |
| do. | ..... | do. | Tannadice Banke | 17 Fod | ..... | S. 12° 41' Ø. 143° 31' | i det indre Løb til Torres Strædet SØ for C. Weymouth. |
| do. | Port Jackson | ny rød Tønde | ved Grunden | ..... | 4 $\frac{1}{2}$ Favne | ..... | for Sydøstenden af Grunden. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|------------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Salomons Øerne | Koralhavet | nylig funden Grund | Lark | ..... | ..... | S. 10° 0' Ø. 161° 54' | 10 Kvm. NNØ for Toppen af den nordligste af de •three Sisters. |
| Fiji Øerne | ..... | do. | 3 Kvm. NØ for Øen Teilau | 12 Fod | ..... | S. 17° 53',8 Ø. 178° 41' | N 45° Ø for Vestenden af Øen Viva og N 27° Ø for Mbau. |
| Ny Zeeland | Smith Sund | do. | SØ t. S for Øen Rolla | 9 - | ..... | nær sydlige Indløb til Deep Cove i Doubt- ful Inlet | Grunden er 20 Alen lang og 7 Alen bred. |
| China | ..... | do. | N t. Ø for Holmen Red Yit | tør | ..... | N. 25° 16',7 N. 119° 31',5 | paa Sydsiden af Hungwa Channel, bestaaer af 2 Klippetoppe 2 Kbl. SØ—NV for hinanden. |
| do. | ..... | do. | i Yangtse- kjang | 17 Fod | ..... | 1 $\frac{8}{10}$ Kvm. N 70° V for Kjutoan Fyrskib og 1 $\frac{6}{10}$ Kvm. N 17° Ø for Kjutoan Baake | i Farvandet af det søndre Løb ved Indgangen til Yangtsekjang. |
| do. | ..... | Dybden | i Floden Min | 9 Fod | ..... | ..... | paa den ydre Barre i nordre Løb. |
| Korea | Gule Hav | Pladsbestem- melse | af Øen Sa-o- san | 80 Fod over Vandet | ..... | N. 37° 12',7 Ø. 125° 55',3 | 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. V t. N $\frac{1}{2}$ N fra Sydvest- enden af Øen Jurien de la Gru- vière. |
| do. | do. | nylig funden Grund | ved Øen Mou- lakutau | 6 Fod | ..... | N. 37° 17' Ø. 125° 56' | 4 Kvm. V $\frac{1}{2}$ S fra Nordvestenden af Øen Moulakutau. |
| do. | do. | nylig funden Klippe | ved South Rock | 2 Fod over Vandet | ..... | N. 36° 59' Ø. 125° 46',7 | 6 Kbl. V for Toppen af South Rock ved Ferrieres Øerne. |
| *28 Japan | Bonin Øerne | ny Baake | p. Yagi-Sima (Fillibrow) | ..... | ..... | i Indløbet til Port Lloyd | bestaaer af en Pyramide, 20 Fod høj, med Trekant paa Toppen. |
| N-Amerika | San Francisco | nyt Taage- signal | ved Lime Point | ..... | ..... | ..... | Damppipe, som i Taage lyder i 10 Sec. hvert halve Minut. |

Officielle Meddelelser.

1883.

9 Juli.

Bestemt, at det Bestillingstillæg, der ifølge Kundgjørelse for Søværnet Nr. 15—1875 Punct 7 skulde gives til en Inspectionsofficeer ved Orlogsværftets Eqvipage, for Fremtiden tildeles en af de ved Søminecorpsets 1ste Afdeling tjenstgjørende Officerer.

10 • Reservelieut. A. C. H. Schoulund beordret til at tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden Grønsund, i hvilken Commandoen er heist den 16de d. M.

11 • Allerh. Resol.: Det tillades Adjutant hos Hans Kongelige Høihed Prinds Valdemar, Capitain i Flaaden H. H. Koch, R*, at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 2den Classe i Diamanter.

• • Allerh. Resol.: Secondlieutenant V. C. A. Jøhnke tildeles der — paa allerunderdanigst Forestilling af Justitsministeriet — Medaillen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære samme.

14 • Tilkjendegivet Reservelieut. C. V. F. Frigast og Heelbefaren af 1ste Kreds 18de Lægd Litr. D. Nr. 5 C. P. Larsen Ministeriets Anerkjendelse af og Tilfredshed med deres raske Optræden ved Bjergningen af en fra Skonnerten Esbern Snare overbord falden Mand.

• • Reservelieut. A. J. Andersen beordret til ved Corvetten Dagmars Ankomst her paa Rheden at fratræde Tjeneste derombord og at melde sig til Tjeneste ved Orlogsværftet.

Premierlieut. H. V. Ravn beordret til at forrette 16 Juli.
Tjeneste som Inspectionsofficeer ved de tekniske Fag
paa Orlogsværftet, hvilken Tjeneste Premierlieut. C. F.
Scheller fratræder.

Kanonbaaden Falster beordret indlagt den 25de d. M., 17
hvorefter den oplægges efter nærmere Ordre af Chefen
for Orlogsværftet; Commandoen stryges den 28de d. M.

Capitain G. A. Caroc tiltræder Tjeneste ved Sø-
officeerscorpset, Premierlieut. J. Nyholm ved Orlogs-
værftet, hvortil Mandskabet afgives.

Udfærdiget Befordringsregulativ for Søværnet. . .

Til at forrette Tjeneste i følgende til Øvelsesescadren 19
hørende Skibe bestemte:

i Kanonbaaden Grønsund: Capitain G. E. Fugl, Chef,
Premierlieutenanterne P. J. Paulsen og C. L. Tuxen;

i Kanonbaaden Møen: Capitain G. H. N. Dreyer,
Chef, Premierlieut. C. M. With;

i Kanonbaaden Falster: Capitain G. A. Caroc,
Chef, Premierlieut. J. C. D. Bloch;

i Kanonbaaden Store Belt: Premierlieut F. C.
Mygind, Chef, Reservelieut. H. P. Olsen;

i Kanonbaaden Lille Belt: Premierlieut. G. H. R.
Zachariae, Chef, Reservelieut. J. L. Jessen;

i Kanonbaaden Øresund: Premierlieut. V. C. L.
Schlüter, Chef, Reservelieut. C. V. R. Schönberg.

Til at forrette Tjeneste ved Escadrechefens Stab . .
bestemt: Premierlieut. J. A. D. Jensen som Adjutant.

Capitain S. Bojesen bestemt til Chef for en Deling . .
Torpedobaade, bestaaende af Torpedobaadene Delfinen,
Sværdfisken, Søulven og Haien, Nr. 4 og 5, samt til
Chef for Torpedobaaden Delfinen.

Til Chefer for efternævnte Torpedobaade bestemte:
Premierlieutenanterne E. A. C. Jessen for Sværdfisken,
J. Nyholm for Søulven, J. H. Schultz for Haien,
Secondlieutenanterne J. B. Jungersen for Nr. 4 og
V. C. A. Jøhnke for Nr. 5.

1883.

19 Juli.

Til at forrette Tjeneste i Torpedoskibet Tordenskjold bestemte: Capitain T. Braëm som Næstcommanderende, Premierlieutenanterne O. F. V. Schwanenflügel, C. L. With og C. G. Middelboe.

- • Til at forrette Tjeneste i Skonnerten Absalon bestemte: Premierlieut. A. V. Güntelberg, Reserve-lieutenanterne F. Degner og A. J. Andersen og Maskinmester E. B. Werner som 1ste Maskinist.
- • De til Skonnerten Absalon bestemte Officerer beordrede at fratræde deres Tjeneste den 20de og at tiltræde den 21de d. M. Tjeneste i Skibet. Commandoen heises den 28de d. M.
- • Udlaan fra Marinens Bibliothek tager atter sin Begyndelse den 23de d. M.
- • Overdraget Commandeur L. C. Braag at varetage Forretningerne ved Søkaartarchivet under en Directeuren, Commandeur H. P. Rothe tilstaaet Orlov i 3 Uger.
- 21 • Allernaadigst meddeelt Capitain F. C. C. Bardenfleth Forlængelse indtil 1ste April 1885 af den ham ved allerhøieste Resolution af 10de Februar 1881 tilstaaede Orlov i 3 Aar fra den 1ste April samme Aar at regne for at føre et kongeligt Postdampskib.
- 25 • Premierlieut. F. C. Mygind beordret til at forrette Tjeneste i Dampskibet Dannebrog.
- 27 • Premierlieut. P. J. Paulsen beordret til fra den 4de n. M. at forrette Tjeneste i Kanonbaaden Grønsund og til i den Anledning at fratræde Tjeneste i Corvetten Heimdal.
- • Premierlieut. E. A. C. Jessen og Secondlieut. V. C. A. Jøhnke beordrede til den 30te d. M. at fratræde Tjeneste i Skonnerten Esbern Snare og at tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet.
- • Chefen for Skonnerten Esbern Snare beordret til den 11te n. M. at afslutte Togtet og den 12te s. M. at afgaae fra Stationen og indlægge med Skonnerten,

hvorefter den oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Commandoen stryges den 15de n. M. 27 Jull.

Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.

Bestemt, at Torpedobaadene Nr. 4 og 5 ikke, som nævnt i Kundgjørelse for Søværnet Nr. 24—1883, Punct 3, skulle deeltage i Torpedobaadsdelingens Øvelser, men at de indtil Commandoens Heisning i Torpedoskibet Tordenskjold underlægges Søminecorpsets 2den Afdeling.

Officererne tiltræde Tjeneste i Baadene Nr. 4 og 5 den 7de n. M.

Skibslæge H. F. Brønniche beordret til fra den 29 4de August at forrette Tjeneste som Skibslæge i Kanonbaaden Grønsund.

Til at forrette Tjeneste i Øvelsesescadren foruden de i tidligere Kundgjørelser nævnte Officerer bestemte:

ved Escadrechefens Stab: Capitain G. E. Fugl, Chef for Kanonbaaden Grønsund, til tillige at fungere som Flagcapitain, Skibslæge H. A. Breuning-Storm som Overskibslæge (Escadrelæge) og Intendant B. W. Jordening som Escadresecretaire;

som 1ste Maskinister i efternævnte Kanonbaade: Maskinmesterne J. V. Gjetting i Møen, R. E. Sveistrup i Falster, Undermaskinmesterne H. G. A. Alsing i Grønsund, V. V. Holm i Store Belt, F. J. Stefensen i Lille Belt og C. H. Holst i Øresund.

Til at forrette Tjeneste i Torpedoskibet Tordenskjold foruden de i tidligere Kundgjørelser nævnte Officerer bestemte: Secondlieutenanterne J. B. Jungersen, V. C. A. Jøhnke, Skibslæge H. F. Brønniche som Overskibslæge, Maskinmester V. T. E. Jensen som 1ste Maskinist, Undermaskinmester A. C. Otzen som 2den Maskinist, Søminemester H. Hansen som Elektriker og Proviantforvalter C. P. Hansen som Skibsintendant og Skibssecretair.

1883.

30 Juli.

Efter Afslutning af Kanonbaaden Kriegers Togt indlægges den; Commandoen stryges den 7de n. M.

Premierlieut. J. A. D. Jensen tiltræder Tjeneste hos Escadrechefen, Premierlieut. C. M. With ved Orlogsværftet.

Mandskabet afgives til Orlogsværftet.

Efter Corvetten Heimdals Ankomst her paa Rheden inspiceres den af Flaadeinspecteuren. Efter endt Inspection indlægges Corvetten og oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet. Commandoen stryges den 15de n. M.

Officererne tiltræde deres tidligere Tjeneste med Undtagelse af Capitain F. C. Irminger, der tiltræder Tjeneste ved Søofficeerscorpset, og de til Øvelsesescadren og Torpedoskibet Tordenskjold bestemte Officerer; det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.

Capitain N. U. Gad bestemt til Chef for Kanonbaaden Krieger paa et Øvelsestogt med Cadetter og Aspiranter.

Til at forrette Tjeneste i Kanonbaaden bestemte: Premierlieut. C. F. Maegaard, Skibslæge S. M. H. Arntz som Skibslæge og Maskinmester E. J. Bartz som 1ste Maskinist.

Naar Corvetten Heimdal er indlagt, afgaae de til Tjeneste i Kanonbaaden Krieger bestemte Officerer samt Cadetterne og Aspiranterne til Kanonbaaden, i hvilken Commandoen samme Dag heises.

Efter Fregatten Sjællands Ankomst her paa Rheden inspiceres den af Flaadeinspecteuren; Tøimesteren beordret til at deeltage i Inspectionen af Exerceerskolen ombord i Fregatten.

Fregatten indlægges efter endt Inspection og oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet.

Til at forrette Tjeneste i Skonnerten Fylla paa Skonnertens 2det Togt bestemt: Premierlieutenanterne C. F. Scheller som Næstcommanderende, O. P. F. F. Holck,

M. K. de Fine Licht, Reservelieut. C. E. Lous, 30 Jul.
Reservelæge J. J. E. Nærum som Skibslæge og Maskin-
mester S. A. Johnsen som 1ste Maskinist.

De til Torpedobaadsdelingen bestemte Officerer fra-
træde deres Tjeneste den 3die n. M. og tiltræde den 4de
n. M. Tjeneste i Baadene.

Commandoen heises den 7de n. M.

De til Kanonbaaden Hauch hørende Officerer fra-
træde deres Tjeneste den 4de n. M. og tiltræde den
6te n. M. Tjeneste i Kanonbaaden; Commandoen heises
den 7de n. M.

De til Torpedoskibet Tordenskjold bestemte Officerer
fratræde deres Tjeneste den 9de n. M. og tiltræde den
10de n. M. Tjeneste i Skibet, med Undtagelse af Pre-
mierlieutenanterne O. F. V. Schwanenflügel og C.
G. Middelboe, der først tiltræde Tjeneste i Skibet
efter Commandoens Strygning henholdsvis i Corvetten
Heimdahl og Skonnerten Esbern Snare.

De til Øvelsesescadrens Skibe, med Undtagelse af
Kanonbaaden Grønsund, og til Skonnerten Fylla bestemte
Officerer fratræde deres Tjeneste den 11te n. M. og
tiltræde den 13de n. M. Tjeneste i Skibene.

Secondlieut. J. B. Jungersen beordret til at fra- 31
træde Tjeneste i Kanonbaaden Krieger og at afgaae til
Orlogsværftets Søminestation ved Bramsnæsvig.

Allernaadigst bifaldet, at »Udkast til Taktik for 1 Aug.
Flaaden, 2den Deel» medgives den Øvelsesescadre, der
iaar vil blive udrustet, til Prøve i Forbindelse med 1ste
Deel, istedenfor den under 25de April 1867 allerheist
stadfæstede »Taktik for Damp- og Seil-Krigsskibene».

Søminemester H. Jespersen bestemt til at ud- 2
commanderes med Torpedoskibet Tordenskjold for et
Tidsrum af 8 à 14 Dage for at assistere ved Betjeningen
af de elektriske Installationer.

Undersøminemester J. Hansen beordret til ved 3
Skonnerten Esbern Snares Afgang fra Orlogsværftets

1883.

- 3 Aug. Søminestation ved Bramsnæs vig at fratræde Tjeneste i Skonnerten og at forblive ved Stationen.
- • Bestemt, at Dampskibet Sleipner bliver at udruste som Commandoskib for Chefen for Torpedobaadsdelingen, indtil denne kan overtage Torpedobaaden Delfinen.
 - • For Overlodsernes Vedkommende udstedt nye Fribefordringsbestemmelser i Lighed med Befordringsregulativet af 17de f. M. for Søværnet.
- 6 • Commandoen i Fregatten Sjælland stryges den 15de d. M.; Commandeur M. A. C. C. Wulff tiltræder sin tidligere Stilling, Capitain S. J. Paulsen tiltræder Tjeneste ved Søofficeerscorpset, Premierlieutenanterne P. C. Bræstrup og J. T. Olsen ved Orlogsværftet, hvortil det faste og værnepligtige Mandskab afgives.
- • Commandoen i de til Øvelsesescadren hørende Skibe heises den 16de d. M.
Efter Udlægningen heiser Escadrechefen sin Stander ombord i Kanonbaaden Grønsund.
 - • Commandoen i Skonnerten Fylla og Torpedoskibet Tordenskjold heises henholdsvis den 15de og 16de d. M., hvorefter Skibene udlægges og inspiceres af Flaadeinspecteuren.
 - • Commandoen i Logisskibet Dronning Marie stryges den 18de d. M., hvorefter Chefen, Næstcommanderende, Skibets Læger samt Skibsintendanten med Besætningen overgaae til Exerceer- og Caserneskibet Dannebrog, i hvilket Commandoen heises samme Dag; Exerceerskolen underlægges Tøimesteren.
 - • Til at forrette Tjeneste i Exerceer- og Caserneskibet Dannebrog bestemte, foruden de ovenfor nævnte:
Premierlieutenanterne P. C. Bræstrup og J. T. Olsen, Reservelieutenanterne C. V. F. Frigast og C. P. Eisenreich.
 - • Undermaskinmesterne H. V. Johansen og C. C. G. Bruun bestemte til at forrette Tjeneste som 1ste Maskinister henholdsvis i Torpedobaadene Sværdflisken og Sølven.

1883.

8 Aug.

Premierlieut. F. C. Mygind beordret til at fratræde Tjeneste i Dampskibet Dannebrog. • •

Premierlieut. M. K. de Fine Licht beordret til efter Fregatten Sjællands Indlægning at fratræde Tjeneste derombord og at forrette Tjeneste i Dampbaaden Sleipner indtil Commandoens Heisning i Skonnerten Fylla. • •

Allerh. Resol: Premierlieutenant i Søofficeerscorpset Hans Viggo Ravn udnævnes til Værftsingenieur og udtræder af Numer i Søofficeerscorpset. 11 •

Allerh. Resol: Secondlieutenant Jørgen Bjerregaard Jungersen udnævnes til Premierlieutenant i Søofficeerscorpset. • •

Fra den 1ste i n. M. indtræder Premierlieut. A. V. 13 •
Güntelberg i næstældste og Premierlieut. J. B. Jun-
gersen i yngste Lønningsklasse for Premierlieutanter.

Capitain N. C. R. Møller beordret til i Forbindelse med sin øvrige Tjeneste at forrette Tjeneste hos Chefen for Søtransportvæsenet. • •

Premierlieut. H. G. C. Amundsen beordret til at forrette Tjeneste i Dampskibet Dannebrog og til i den Anledning midlertidigt at fratræde Tjeneste ved Søminecorpsets 1ste Afdeling. • •

Premierlieut. P. C. Bræstrup beordret til i Forbindelse med sin øvrige Tjeneste at forrette Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren. 15 •

Reservelieut. C. P. Eisenreich beordret til at fratræde Tjeneste i Skonnerten Esbern Snare og til at forrette Tjeneste i Corvetten Dagmar, og Reservelieutenant L. C. Degen til at fratræde Tjeneste derombord og at afgaae til Orlogsværftet for fra den 18de d. M. at forrette Tjeneste i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog. • •

Capitain C. F. Wandel fratraadt Commandoen af Kanonbaaden Grønsund, der samme Dag er overtagen af Capitain G. E. Fugl. • •

Capitain C. F. Wandel tiltræder sin tidligere Tjeneste.

Commandoen strøgen i Skonnerten Esbern Snare. 16 •

1883.

20 Aug.

Ledige Poster.

2de Assistentposter i Postvæsenets Revisionscontoir.
Aarlig Lønning 900 Kr.

Secondlieutenanter og Reservelieutenanter, som have forrettet mindst 1 Aars god Tjeneste som Officerer, samt Underofficerer af 2den Classe, som have forrettet mindst 2 Aars god Tjeneste som Underofficerer, have, forsaavidt de have erhvervet behørig Fagdannelse og forøvrigt ere i Besiddelse af de fornødne Egenskaber, fortrinnsviis Adgang til disse Bestillinger.

Ansøgninger om disse Poster, stiledes til Finantsministeriets 2det Revisionsdepartement og bilagte med de fornødne Beviisligheder, indsendes inden den 26de d. M.

20 " Til at deeltage i Skonnerten Absalons Togt for 2 à 3 Uger bestemt Commandeurerne H. L. M. Holm og A. E. Christiansen samt Capitain H. H. Koch.

" " Kanonbaaden Kriegers Øvelsestogt for Cadetter og Aspiranter til Søofficeersskolen afsluttes den 30te d. M., paa hvilken Dag Commandoen stryges, hvorefter Officerer, Cadetter og Aspiranter afgaae til Søofficeersskolen, og den øvrige Besætning afgives til Orlogsværftet.

Forinden Commandoens Strygning inspiceres Corpset af Chefen for Søofficeersskolen.

" " Til at forrette Tjeneste paa Sessionerne for 1884 i nedennævnte Udskrivningskredse beordret følgende Personale af Søværnet:

I 1ste Udskrivningskreds: Capitain O. F. H. Irminger; i 2den Udskrivningskreds: Capitain G. V. C. J. Bardenfleth; i 3die Udskrivningskreds: Capitain A. W. Buchwald; i 4de Udskrivningskreds: Capitain H. L. R. Thalbitzer; i 5te Udskrivningskreds: Capitain F. C. Irminger, Overlæge H. V. Berg og Reservelæge A. Beck.

Mødetid og Mødested skal nærmere blive fastsat.

22 " Allernaadigst meddeelt de afskedigede Capitainer William Izard Pedersen, R.* og DM., og Peter

Ferdinand Giødesen, R.* og DM., F. M. i Guld, 22 Aug. Commandeurs Charakter.

Antaget Erik Gjedde Hviid til Underskibsintendant i Søværnets Intendantur med lovbestemt Lønning fra den 1ste i n. M. at regne.

Allerh. Resol.: Jagtcapitainen hos Hans Majestæt 27 Kongen gives der — paa allerunderdanigst Forestilling fra Conseilspræsidenten — Rang i 2den Classe Nr 5. efter Rangforordningen, saalænge han i denne Stilling forbliver.

Allerh. Resol.: Capitain L. A. Mourier, R.* og DM., beordres til Chef for Corvetten Dagmar paa dens forestaaende Vintertogt.

Allerh. Resol.: Kammerraad Georg Nicolai Brodersen udnævnes ved sin Afsked som Lærer ved Søofficeersskolen til Ridder af Dannebrog.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant H. O. C. S. Hecker meddeles der 1 Aars Forlængelse fra den 20de October d. A. at regne af den ham ved allerhøieste Resolutioner af 13de October 1881 og 21de August 1882 tilstaaede Orlov for at gaae i Koffardifart.

Mødetid og Mødested for det Personale af Søværnet, 28 der er beordret til at forrette Tjeneste paa Sessionerne for 1884 i efternævnte Udskrivningskredse, er bestemt saaledes:

i 1ste Kreds den 10de n. M. Kl. 10 Form. Hørsholm,
 i 2den — - 10de — - 9 — Korsør,
 i 3die — - 1ste — - 9 — Svendborg,
 i 4de — - 10de — - 9 — Aarhus,
 i 5te — - 11te — - 9 — Frederikshavn.

De Paagjældende have at indfinde sig paa de angivne Steder Dagen forinden Sessionerne tage deres Begyndelse.

Det til Møde ved Sessionerne beordrede Personale af Søværnet vil endvidere have at give Møde paa Raadstuen i Svendborg den 3die n. M. Kl. 4 Efterm. for at

1888.

28 Aug. overvære Sessionsforhandlingerne og deeltage i en Conference af Udskrivningschefer, Officerer og Læger sammesteds indtil den 7de s. M. inclusive.

• • Efter endt Opmaalingstogt indlægges Kanonbaaden Willemoës, hvorefter den oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Commandoen stryges den 15de n. M.

• • Captain J. C. Oldenburg tiltræder atter Tjeneste som subalterne Officeer ved Søkaartarchivet, Premierlieut. O. J. M. Kofoed-Hansen ved Søtransportvæsenet og Secondlieut. F. C. B. Møller ved Søofficeerscorpset. Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet, hvorefter det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

• • Ledig Post.

Lærerposten i Dæds ved Søofficeersskolen vil blive at besætte.

Med Posten er forbundet et aarligt Honorar af 230 Kr. og til Musikassistance 72 Kr. for et Timetal af 72 Timer aarlig; desuden er Læreren pligtig til udenfor de almindelige Underviisningstimer at være tilstede paa Skolen ved Lærermøderne, ved Prøverne og ved hvad anden Tjeneste, som Skoleordningen maatte kræve.

Ansøgninger om denne Post indsendes til Marine-ministeriet inden 5te September d. A.

• • Captain H. P. Holm beordret til atter at tiltræde Tjeneste i Dampskibet Dannebrog og Premierlieut. H. G. C. Amundsen at fratræde Tjeneste derombord og atter at tiltræde Tjeneste ved Søminicorpsets 1ste Afdeling.

30 • Cadetterne: Henri Konow, Knud Schøning, Walter Christmas Dirckink Holmfeld, Christian Magdalous Thestrup Cold, Christian Lauritz Nielsen, Ernst Jens Gustav Brockmeyer og Harald Edvard Frederik Rude Block udnævnte til Secondlieutenanter i Søofficeerscorpset.

31 Aug.

Hans Majestæt Kongen har, paa Marineministeriets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling benaadet Efternævnte med følgende Ordens- og Hæderstegn, nemlig: med Ridderkorset af Dannebrog: Maskinmester af 1ste Classe i Flaadens Maskincorps Vilhelm Valdemar Lund og Maskinmester af 1ste Classe i Flaadens Maskincorps Vilhelm Thorvald Emil Jensen; med Dannebrogsmændenes Hæderstegn: Undermester ved Maskinværkstedet Nr. 16, Christian Alsing, Undermester ved Kjedelværkstedet Nr. 15, Svend Gustav Heidemann, Maskinassistent af 1ste Classe Nr. 29, Johan Olaf August Jørgensen og Maskinformand Nr. 43, Jens Peter Jensen.

Til at forrette Tjeneste i Corvetten Dagmar paa dens forestaaende Vintertogt bestemte: Premierlieutenanterne C. A. P. Schultz som Næstcommanderende, J. T. Olsen som Skoleforstander, E. S. Nyeborg, C. L. Tuxen og J. H. Schultz.

Fra den 1ste October d. A. fratræder Premierlieut. C. A. P. Schultz og tiltræder Premierlieut V. J. Schoustrup Tjeneste ved Søetatens Caserne samt som Skoleofficer og Lærer i Sømandskab ved Søværnets Underofficersskole.

Aspiranterne C. T. Mûnter, A. Petersen, R. Rothe, C. O. W. von Spâth, C. V. Weilbach og P. E. Saabye optagne som Cadetter i Søofficersskolens yngste Classe.

Secondlieutenanterne H. Konow og K. Schøning beordrede til fra den 3die d. M. at forrette Tjeneste i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog. 1 Sept.

Secondlieutenanterne W. Christmas Dirckink Holmfeld og C. M. T. Cold beordrede til fra den 3die d. M. at forrette Tjeneste i Torpedoskipet Tordenskjold.

Til at forrette Tjeneste i Corvetten Dagmar paa dens forestaaende Vintertogt foruden de i Kundgjørelse Nr. 30—1883 nævnte Officerer bestemte: 5

1888.

- 5 Sept. Secondlieutenanterne H. Konow, K. Schøning, Skibslæge J. Meyer som Skibslæge, Maskinmester V. T. E. Jensen som 1ste Maskinist og Skibsintendant V. Aamodt som Skibsintendant og Skibssecretair.
- • Chefen for Briggen Ørnen melder sig efter Ankomsten her paa Rheden til Flaadeinspecteuren.
- Briggen indlægges efter endt Inspection, hvorefter den oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Commandoen stryges den 27de d. M.
- 6 • Allerh. Resol.: Fuldmægtig i Marineministeriet Gotfred Sivert Christoffer Julius Heineth meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade fra den 1ste October d. A. at regne, og udnævnes han ved sin Afskedigelse til Overkrigscommissair med Rang i 6te Classe Nr. 10 efter Rangforordningen.
- • Allerh. Resol.: Assistent Carl Julius Uldall udnævnes til Fuldmægtig i Marineministeriet fra den 1ste October d. A. at regne.
- • Allerh. Resol.: Capitain T. Jessen, R.* og DM., tillades det at anlægge og bære den ham af Præsidenten for den franske Republik tildeelte Decoration som Officer af Æreslegionen.
- • Secondlieutenanterne C. L. Nielsen og E. J. G. Brockmeyer beordrede til at forrette Tjeneste ved Søtransportvæsenet.
- • Secondlieut. H. E. F. R. Block beordret til at forrette Tjeneste ved Søminecorpset.
- 8 • Dandser ved det kongelige Theater A. F. V. Price ansat som Lærer i Dands ved Søofficeersskolen.
- 10 • Allerh. Resol.: Paa Justitsministeriets derom nedlagte allerunderdanigstø Forestilling — tildeelt Premierlieutenant i Søofficeerscorpset J. L. Petersen og Heelbefaren af 1ste Kreds 1ste Lægd Litr. C. Nr. 154 N. Møller Medaillen for Druknedes Redning med Tiladelse til at bære samme.

1888.

Allerh. Resol.: Forhenværende Overkanoneer i Sø- 10 Sept.
værnets Artillericorps Andreas Peter Kaas, DM.,
tillægges der Krigsassessors Charakter med Rang i
9de Classe Nr. 4 efter Rangforordningen.

Corvetten Dagmar inspiceres den 14de og 15de 12
d. M. af Flaadeinspecteuren paa dens Station i Store Bælt.

Efter endt Flaadeinspection og Deeltagelse i de
forestaaende Troppetransporter afgaaer Corvetten til
Kjøbenhavn, hvorefter den oplægges efter nærmere
Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Commandoen stryges
den 29de d. M.

Chefen for Skonnerten Diana melder sig efter An-
komsten her paa Rheden til Flaadeinspecteuren.

Skonnerten indlægges efter endt Inspection og op-
lægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet;
Commandoen stryges den 29de d. M.

Torpedobaadsdelingen detacheres fra Escadren den
17de d. M., afgaaer derefter til Kjøbenhavn og oplægges
efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Com-
mandoen stryges den 20de d. M.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset
med Undtagelse af Premierlieutenanterne E. A. C. Jessen
og J. H. Schultz, der tiltræde Tjeneste ved Sømine-
corpsets 2den Afdeling.

Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til
Orlogsværftet, hvorefter det værnepligtige Mandskab
hjemsendes.

Ministeriet har bestemt, at der indtil videre aarlig
afholdes en Torpedobaadskole for Maskinister og Fyr-
bødere i Lighed med den iaar afholdte. Skolen under-
lægges Directeuren for Skibbygning og Maskinvæsen;
Underdirecteuren ved Maskinvæsenet er Skoleforstander.

Premierlieut. J. L. Petersen beordret til at fra- 14
træde Tjeneste i Briggen Ørnen og forrette Tjeneste
Skonnerten Absalon.

1883.

18 Sept.

Escadrechefens Stander stryges den 27de d. M., hvorefter Commandeur H. G. F. Garde tiltræder sin tidligere Tjeneste.

- • Adjutanten hos Escadrechefen, Premierlieut. J. A. D. Jensen tiltræder Tjeneste ved Søofficeerscorpset og stilles til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Efterat Escadrechefens Stander er strøgen, indlægges Escadrens Skibe, der oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet; Commandoen stryges den 29de d. M.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset med følgende Undtagelser:

Capitain G. E. Fugl samt Premierlieutenanterne F. C. Mygind, G. H. R. Zachariae og P. J. Paulsen tiltræde deres tidligere Tjeneste,

Premierlieut. C. L. Tuxen tiltræder Tjeneste i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog, og

Reservelieutenanterne C. V. R. Schønberg, H. P. Olsen samt J. L. Jessen tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet.

Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.

- • De Officerer, der ere udcommanderede med Corvetten Dagmar, Briggen Ørnen og Skonnerten Diana, tiltræde efter Commandoens Strygning i de nævnte Skibe Tjeneste ved Søofficeerscorpset med følgende Undtagelser: •

Premierlieutenanterne C. A. P. Schultz, V. J. Schoustrup og C. G. Schack samt Reservelieut. C. P. Eisenreich tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet, og

Premierlieut. O. G. Lütken tiltræder Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren.

Det med ovennævnte Skibe udcommanderede faste og værnepligtige Mandskab afgives efter Commandoens Strygning i Skibene til Orlogsværftet.

Premierlieut. P. C. Bræstrup fratræder den 29de d. M. Tjeneste som Adjutant hos Marineministeren og i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog og tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset.

Fra den 8de October til den 6te November oprettes et Skydecursus for Flaadens yngre Befalingsmænd.

Dette Cursus underlægges Tøimesteren og forestaaes af Undertøimesteren ved Artillericorpset, Capitain G. E. Fugl. Det afholdes fra den 8de til den 22de October ombord i Kanonbaaden Falster og derefter i Land.

Til Chef for Kanonbaaden Falster bestemmes Capitain G. E. Fugl og til at forrette Tjeneste derombord Premierlieut. C. G. Schack.

Til som Elever at gennemgaae dette Cursus bestemmes Premierlieutenanterne A. V. Guntelberg, J. Nyholm og C. M. With, Secondlieutenanterne E. C. F. Jensen, J. P. B. Schmidt, C. L. Nielsen, E. J. G. Brockmeyer og H. E. F. R. Block samt Reservelieutenanterne C. V. F. Frigast og C. P. Eisenreich.

Secondlieut. F. C. B. Møller stilles ved Siden af sin øvrige Tjeneste til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Den 1ste n. M. fratræder Reservelieut. A. C. H. Schoulund og tiltræder Premierlieut. J. C. D. Block Tjeneste i Kanonbaaden Hauch. Førstnævnte tiltræder Tjeneste ved Orlogsværftet.

Reservelieutenanterne C. V. R. Schønberg, F. Degner, C. E. Lous og A. C. H. Schoulund hjemsendes ved Udgangen af October Maaned d. A.

Chefen for Kanonbaaden Marstrand beordret efter endt Togt at oplægge Kanonbaaden ifølge nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet. Commandoen stryges den 29de d. M.

1883.

18 Sept.

Capitain A. W. Bonnesen tiltræder Tjeneste ved Søofficeerscorpset og stilles til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Premierlieut. J. A. Vöhtz tiltræder sin tidligere Tjeneste.

- • Secondlieut. E. C. F. Jensen tiltræder Tjeneste ved Orlogsværftet, hvortil det faste og værnepligtige Mandskab afgives.

- 21 • Efter Ankomsten hertil efter endt Transporttjeneste oplægges Skonnerten Absalon, og Commandoen stryges derombord ifølge nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet.

Premierlieut. A. V. Güntelberg samt Reserve-lieutenanterne F. Degner og A. J. Andersen tiltræde Tjeneste ved Orlogsværftet, hvortil det faste og værnepligtige Mandskab afgives.

- • Premierlieut. J. L. Petersen tilstaaes der Orlov fra Commandoens Strygning i Skonnerten Absalon og til 15de Marts 1884 for at fare med Vagerdampskibet Løvenørn.

- • Premierlieutenanterne C. J. Petersen og H. T. Foss tiltræde den 1ste n. M. Tjeneste som Inspectionsofficerer ved Orlogsværftets Eqvipage.

- • Commandeur H. G. F. Garde, Directeur for Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet K. E. J. Nielsen, Capitain J. E. V. Hansen, Underdirecteur A. H. M. Rasmussen og Overmaskinmester F. Ü. Kähler beordrede at sammentræde i Commission, for under Ledelse af Commandeur Garde at foretage de contractmæssige Modtagelsesprøver af Corvetten Fyens Maskiner. Som Secretair ved Commissionen beordres Værftsingenieur H. V. Ravn.

- • Ministeriet har tilkjendegivet Reservelieutenantselev Niels Christian Nielsen og Overmatros af Matroscorpset Nr. 69 Carl Helgo Hansen sin Paaskjønnelse af den af dem udviste raske og resolute Optræden ved

1883.

Slukningen af en i Corvetten Dagmars Storreisning ud- 21 Sept.
brudt Ild.

Allernaadigst tilladt Capitain F. H. Jöhnke, R.* 24 .
og DM., at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt
Kongen af Sverig og Norge tildeelte Decoration som
Ridder af den svenske Sværdorden.

Meddeelt Premierlieut. P. C. Bræstrup 2 Maaneders . .
Orlov fra den 5te d. M. at regne for at fare med Kryds-
toldinspectionsfartøiet Argus.

De til Corvetten Dagmar bestemte Officerer fra- 1 Octbr.
træde deres Tjeneste den 2den og tiltræde den 3die
d. M. Tjeneste i Skibet.

Commandoen i Corvetten heises den 15de d. M.,
hvorefter Skibet udlægges og inspiceres af Flaadeinspec-
teuren.

Chefen for Torpedoskibet Tordenskjold melder sig . .
efter Ankomsten her paa Rheden til Flaadeinspecteuren.

Torpedoskibet indlægges efter endt Inspection og
oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogs-
værftet; Commandoen stryges den 13de d. M.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset
med Undtagelse af Premierlieutenanterne O. F. V.
Schwanenflügel, C. L. With og C. G. Middelboe,
der tiltræde deres tidligere Tjeneste, og Secondlieut. V.
C. A. Jöhnke, der tiltræder Tjeneste ved Søminecorpsets
2den Afdeling.

Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til
Orlogsværftet.

Chefen for Skonnerten Fylla melder sig efter An- . .
komsten her paa Rheden til Flaadeinspecteuren.

Skonnerten indlægges efter endt Inspection og op-
lægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogs-
værftet; Commandoen stryges den 13de. M.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset
med Undtagelse af Premierlieut. C. F. Scheller og
Reservelieut. C. E. Lous, der tiltræde Tjeneste ved

1883.

- 1 Octbr. Orlogsværftet, den Førstnævnte som Inspectionsofficer ved de tekniske Fag.
- Det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogsværftet.
- • Reservelæge G. P. Linde efter Ansøgning hjemsendt.
 - • Secondlieut. E. C. F. Jensen beordret til at tiltræde Tjeneste i Kanonbaaden Hauch.
 - 2 • Premierlieutenanterne V. R. L. Hoffmann og V. C. L. Schlüter samt Reservelieut. H. P. Olsen beordrede til at forrette Tjeneste i Exerceer- og Caserneskipet Dannebrog.
 - 6 • Maskinmester T. C. Sørensen beordret til at forrette Tjeneste i Corvetten Dagmar som 1ste Maskinist istedenfor Maskinmester V. T. E. Jensen, der forbliver til Tjeneste i Torpedoskipet Tordenskjold.
 - 8 • Capitain H. P. Holm beordret til midlertidigt at overtage Commandoen af Dampskipet Dannebrog, og Premierlieut. O. J. M. Kofod-Hansen beordret til at forrette Tjeneste derombord.
 - 9 • Premierlieut. H. T. Foss beordret til den 15de d. M. at fratræde og Premierlieut. M. K. de Fine Licht at tiltræde Tjeneste som Inspectionsofficer ved Orlogsværftets Equipage og Førstnævnte at tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset og at stille sig til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.
 - • Commandoen i Skonnerten Absalon strøgen.
 - 11 • Premierlieut. R. R. J. Hammer beordret til at tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset og at stille sig til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.
 - • Reservelieut. J. P. Larsen hjemsendt.
 - 16 • Allerh. Resol.: Contre-Admiral, Chef for Orlogsværftet E. F. Krieger, C.* og DM., tillades det at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Storkors af St. Stanislaus Ordenen.

Allerh. Resol.: Det tillades Efternævnte at anlægge 16 Octb.
og bære følgende af Hans Majestæt Hellenernes Konge
dem tildeelte Decorationer, nemlig:

Commandeurerne A. W. Schiwe, R.* og DM., og
G. J. G. Mac-Dougall, R.* og DM., Commandeur-
korset af den græske Frelserens Orden;

Directeur for Skibbygning og Maskinvæsen K. C. J.
Nielsen, R.* og DM., Capitainerne L. A. Mourier,
R.* og DM., C. O. E. Normann, R., S. Bojesen,
R., og F. Lund, R., Officeerskorset af samme Orden,
og Premierlieutenanterne H. T. Hedemann og E. A.
C. Jessen og Skibsintendant V. Aamodt Ridderkorset
af samme Orden.

Dampskibet Dannebrog beordret oplagt og Com- 17
mandoen strøgen efter nærmere Ordre af Chefen for
Orlogsværftet.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficeerscorpset,
det faste og værnepligtige Mandskab afgives til Orlogs-
værftet.

Capitain N. C. R. Møller fratræder og Capitain 18
G. H. N. Dreyer tiltræder Tjeneste hos Chefen for
Søtransportvæsenet.

Premierlieutenanterne O. F. F. Holck og J. B.
Jungersen stilles ved Siden af deres øvrige Tjeneste
til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Commandoen i Exerceer- og Caserneskipet Danne- 20
brog beordret strøgen efter nærmere Bestemmelse af
Chefen for Orlogsværftet.

Efter Commandoens Strygning tiltræde Chefen og
Premierlieut. V. R. L. Hoffmann Tjeneste ved Sø-
officeerscorpset, de øvrige Officerer forblive indtil
videre til Tjeneste ved Orlogsværftet, Capitain E. F.
Løitved som Adjutant hos Værftschefen og Premier-
lieut. V. C. Schlüter som Inspectionsofficeer ved
Equipagen.

Commandoen strøgen i Dampskibet Dannebrog. . .

1883.

- 23 Sept. Bestemt, at Reservelægerne J. J. E. Nærum og J. G. V. A. Bruun hjemsendes ved Udgangen af October.
- 24 Octb. , Chefen for Kanonbaaden Hauch beordret til saa betimeligt at afslutte Togtet med Kanonbaaden, der oplægges efter nærmere Ordre af Chefen for Orlogsværftet, at Commandoen kan stryges derombord den 31te October.

Officererne tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpset, og Premierlieut. J. C. D. Bloch stilles ved Siden af denne Tjeneste til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

16. Johan Michal Sæller. 17. Johan August Wilhelm Niander.
 18. Johan Emanuel Velth. 19. Richard Baxter. 20. Jodoc
 v. Lodenstein. 21. Nikolaus Ludvig, Greve af Zinzendorf.
 22. Amalia v. Galzin. 23. Johan Christian Wallmann.
- *Kalkar, Chr. H., den katholske Missions Historie. 1862. 4 Kr.
 Major, W., Bemærkninger til Oplysning om Høl- og Lavtryk-
 maskinen. Med 3 Tavler. 8vo. 1865. 1 Kr.
 Molbech, Chr. K. F., Dante, tragisk Drama i 5 Akter. Anden Ud-
 gave. 2 Kr. 50 Øre, Indb. 4 Kr.
 Regnskabsbog for Kjøbstadeiendomme (Huselere). 2 Kr. 50 Øre.
 Rosenkilde, A., Lars og Mette. Med Tegninger af A. Plum. 1 Kr. 70 Ø.
 Sanne, V., I. Syngeplan med Øvelser. 1ste og 2den Udgave,
 stift heftet à 1 Kr. 70 Øre.
- II. Tostemmige Fædrelandssange. 4de Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 4de Oplag. 45 Øre.
 - III. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - IV. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - V. Tostemmige Sange af nordiske Komponister med et Tillæg
 af Canons. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 25 Øre.
 - VI. Firstemmige Sange for Sopran, Alt, Tenor og Bas til
 Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 - VII. Trestemmige Sange for Sopran, Alt og Bas til Skolebrug.
 1 Kr. 20 Øre.
 - VIII. Tostemmige Folkesange til Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 50 Øre.
 - Skolesange for 2 Stemmer. 70 Øre.
 - Træffeøvelser til Brug i Skoler og Seminarier. Anden Udgave.
 40 Øre.
 - Skolesangbog for Smaabørn. Stift heftet 1 Kr.
 - Syngetavle for Skoler og Seminarier Nr. 1 og 2 à 3 Kr., op-
 klæbde paa Lærred med Stokke à 6 Kr.
 - Kvartetter for Mandsstemmer. 2 Bind à 2 Kr., cart. 2 Kr. 50 Ø.
 - Dansk Messebog med et Forord af Pastor Paulli. 3 Kr., Indb.
 3 Kr. 75 Øre.
- Schøller, F., Forsvaret af Dybbølstillingen i 1864. Med 2 Tavler.
 8vo. 1867. 2 Kr 70 Øre
- Tidsskrift for Søvesen. Ny Række 18de Bind 1883. 8 Kr.
- Tuxen, G. E. og J. C., Lærebog i Navigationen med tilhørende
 Tabeller, udarbejdet til Brug ved Navigationskolerne. 4de Ud-
 gave. 4to. 1877. Bd. 1—2. Indb. 14 Kr.
- Nautiske, astronomiske og logaritmiske Tabeller. 4de
 Udgave. 4to. 1877. Indb. 8 Kr.
- Tuxen, J. C., Compasnaalens Deviation med Regler for Compassets
 Opstilling, med Figurer i Texten. 8vo. 1854. 1 Kr. 35 Øre.
- *Tvede, H. R., Praktiske Vink for den yngre Sømand. Med 2
 Træsnit. Frit bearbejdet efter det Engelske. 1860. 85 Øre.
- Wandel, C. F., Apparater og Fremgangsmaader ved de nyere ameri-
 kanske Dybhavsundersøgelser. Med et Ark Tegninger. 1 Kr. 50 Ø.
- Wilbrandt, Adolf, Arria og Messalina. 2 Kr 50, eleg. Indb. 3 Kr. 75.
 — Cajus Gracchus. Tragedier oversatte af Chr. K. F. Molbech.
 2 Kr., eleg. Indb. 3 Kr. 25
- Wengel, Chr. M., Cousine Lotte, Vaudeville i 1 Akt. 4de Oplag. 50 Ø.
 — Plader, Lystspil i 3 Akter. 2det Oplag 1 Kr. 25 Øre.
- Østersø-Eskadren i 1864 Af en Søofficer. 8vo. 1865. 85 Øre.

INDHOLD.

| | Side |
|---|------|
| Et gammelt Spørgsmaal..... | 321. |
| Tegethoff og Helgolands-Affairen | 344. |
| Virkningen af Bombardementet paa Alexandrias Forter. | 349. |
| De danske Undersøgelser i Grønland. Af Premierlieutenant R. Hammer. Med Kaart | 378. |
| Undersøgelsen om «Austral's» Kæntring..... | 400. |
| Efterretninger for Søfarende | 410. |
| Officielle Meddelelser..... | 436. |

119

Tidsskrift for Søvæsen.

Ny Række. 18^{de} Bind.

8de-9de Hefte.

Udgivet

af

Commandeur Wm. Carstensen og Capitain V. Hansen.



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thielers Bogtrykkeri.

1881.

- Beck, Charles, Generalmajor Olaf Rye's Tilbagetog gennem Nørrejylland 1849. Med 3 Kort. 2det Oplag. 8vo. 1863. 3 Kr. 70 Øre.
- Bøgh, Erik, Huldrebakken. Sangspil paa rimede Vers. 1 Kr.
- Carstensen, Wm., Ombord og iland. Novellistiske Forsøg. 8vo. 1878. 3 Kr., eleg. indb. 4 Kr. 50 Øre.
- „Den gamle Skole“. Fortælling fra Orlogslivet. 8vo. 1882. 7 Kr. 50 Øre, eleg. indb. 9 Kr.
- Dagens Perle eller Søndagen (Med Billeder). 50 Øre.
- Degenkølv, H., Den danske Flaade 1807—1872. En Haandbog. 8vo. 1873. 85 Øre.
- Fistaine, G., 100 Timer i Italiensk efter Ollendorfs Methode. 8vo. 1880. 5 Kr., indb. 5 Kr. 75 Øre.
- Nogle til Opgaverne. 1 Kr. 35 Øre. Cartonneret 1 Kr. 60 Øre.
- Haandbog for Søværnet. 1883. 8vo. 1 Kr. 25 Øre.
- Haandbog i Cricket og Langbold. Første og andet Oplag. 40 Øre.
- Haandbog i Cricket, Langbold og Fodbold. Tredie Oplag. 50 Øre.
- Haandbog i Lawn-Tennis. 16. 50 Øre.
- Haandbog i Rowing. Anden Udgave. 16. 60 Øre.
- Hameln, J., Om Tilberedning af Frugtvine. 50 Øre.
- Hornemann, W., Lægebog for Søfarende indeholdende Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleie i Handelsskibe. Autoriseret af Indenrigsministeriet. Gte gennemsete Oplag. 8vo. 1833. 3 Kr. 50 Øre, cart. 4 Kr.
- Lægebog for Søfarende. Forkortet Udgave for Skibe i indenrigsk Fart. 8vo. 1867. Indb. 1 Kr. 70 Øre.
- Kalkar, Chr. H., Livsbilleder af Guds Riges Historie. Første Samling. Anden Udgave. 1881. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Indianerne i Nordamerika. 2. London og Elisabeth Fry. 3. Isabella eller Elisabeth, Dronning af Danmark. 4. Waisenhuset i Halle. 5. Evangeliet og Jerubanearbejderne. 6. Patrik, Irlændernes Apostel. 7. Træk af fromme Menneskers Liv i Middelalderen. 8. Ignatius og Polycarp. 9. Johannes Mathesius. 10. Lovise Henriette, Churfyrstinde af Brandenburg. 11. Carl Rieu. 12. Caspar Coligny. 13. Johan Heermann. 14. Fenelon. 15. Johan Frederik Oberlin. 16. Felix Neff. 17. Thomas Fowel Buxton. 18. Kong David.
- Anden Samling 1858. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Severinus. 2. Olympias. 3. Gregorius af Nazianz. 4. Alkuin. 5. Ansgar. 6. Anselm af Canterbury. 7. Robert Groshead. 8. Brødrene for det sælles Samliv. 9. Caspar Contarini. 10. Johanne Grey. 11. Johanne af Albret. 12. Vincents af Paula. 13. Johanne Francisca af Chantal. 14. Mechitar. 15. Johan Valentin Andrea. 16. Thomas von Westen. 17. Hottentotterne og van der Kemp. 18. William Wilberforce. 19. Caroline Chisholm. 20. Margarethe Baxter. 21. Jonathan Edwards. 22. Vincentus Ferrer. 23. William Knibb. 24. Profeten Jeremias.
- Tredie Samling 1882. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.
1. Ambrosius. 2. Franciscus af Assisi. 3. Johannes Picus Mirandula. 4. Johannes Amos Comenius. 5. Johan Albrecht Bengel og hans Skole. 6. Claudius Buchanan. 7. Johan Kepler. 8. Philip Neri, den humoristiske Hellige. 9. Mathias Claudius. 10. Fray Fernando de Talavera. 11. Robert Boyle. 12. Tre Skomagere, a. Hans Sachs, b. Jacob Böhme, c. Georg Fox. 13. John Knox. 14. Galeazzo Caraccioli. 15. Renata af Este.

Fremmede Mariner i 1883.

(Uddrag af fremmede Tidsskrifter).

England. Den Classe Skibe, hvortil »Hecate« hører, tæller foruden dette Skib endnu 3 Fartøier, nemlig »Cyclops«, »Gorgon« og »Hydra«. De have 2 Taarne, som omgives af et pansret Brystværn, og de føre 2 Stk. 10^{inch} Kanoner i hvert Taarn. Som Følge af, at Brystværnet kun netop omgiver Taarnene, og at Skibene ikke ere overbyggede for og agter, betragtes de som meget lidet skikkede til at gaae tilsøes. Der er derfor i »Hecate« foretaget den Forandring, at Brystværnet er ført heelt ud til Skibssiden, og at Enderne ere overbyggede, hvorved der foruden større Sødygtighed ogsaa er vundet større Bekvemmelighed for Besætningen. En lignende Forandring ventes udført ved Typens øvrige Skibe.

»Camperdown«. Dette Skib, der paabegyndtes i Slutningen af 1882 i Portsmouth, vil blive af den Type, som benævnes Admiralskibe og kan betragtes som et Svar paa Italiens gigantiske Skibbygningsprojecter. Medens »Howe« og »Rodney« vise visse Forbedringer paa »Collingwood«'s Tegning, vil det nye Skib »Camperdown« igjen fremvise Modificationer af »Rodney«'s og »Howe«'s Tegning. »Camperdown« vil afvige fra Sidstnævnte i, at den bliver 5 ft. længere, faaer 400 Tons større De-

placement og fører stærkere Taarnpands. Dens Dimensioner blive: Længde 330 ft., Brede 68 ft. 6ⁱⁿ, Middeldybgaende 27 ft. og Displacement 10,000 Tons. Den faaer 2 Skruer, Maskinerne ere contraherede at udvikle med forceret Træk 9,800 Heste. Det kan have Interesse at sammenligne disse Data med »Duilio»'s Dimensioner, hvilke ere: Længde 341 ft., Brede 64³/₄ ft., Displacement 10,434 Tons, Indic. Hestekraft 7,500. Medens »Camperdown»'s Displacement saaledes er lidt mindre end »Duilio»'s, er Førstnævntes Maskinkraft dog betydelig større og anslaaes, tiltrods for den større Brede, at give den en Fart af 16 Knob eller 2 Knob mere end det italienske Taarnskib. »Camperdown» bliver pandsret med et Bælte af 150 ft. Længde fra 5 ft. under til 2¹/₂ ft. over V. L. Pandsretet, der bliver af compound Plader, faaer følgende Tykkelser: Paa Siden 18ⁱⁿ, Tværskodder 16ⁱⁿ, Barbette Taarne 14ⁱⁿ og 12ⁱⁿ, Commandotaarne 12—9ⁱⁿ og »screw bulkhead» 6ⁱⁿ. Den vil afvige fra alle eksisterende Skibe i, at den faaer verticale Ventilationsrør fra »flying deck» til det underste Dæk. Disse Rør ville blive pandsrede med indtil 12ⁱⁿ Plader. Der kommer ogsaa et Pandserdæk af 3ⁱⁿ Tykkelse over Bæltet og af 2¹/₂ⁱⁿ over Enderne under V. L., medens Beskyttelsen under Barbette Taarne bliver 3ⁱⁿ. Armeringen skal bestaae af 4 Stk. 63 tons Baglade Kanoner monterede parviis i de 2 Barbette Taarne, der staae i Diametralplanet. Taarnenes Pands skal danne en Vinkel af 60° med Horizontalen, og deres Form skal være afvigende fra tidligere Former, idet man saavidt muligt vil undgaae de runde Former og dermed den stærke Bøining af Pladerne, som er saa skadelig for deres Modstandsevne. Taarnenes Høide over V. L. er 19 ft. Foruden disse svære Kanoner faaer Skibet 6 Stk. 6ⁱⁿ Baglade-Kanoner, endvidere Fartøiskanoner, Mitralleuser og endelig Whiteheads Torpedoer, som blandt Andet ogsaa skulle installeres til Udskydning i Stævnen, men over Vand. Kulkasserne

skulle rumme 900 Tons Kul, og Bemandingen vil antagelig andrage 430 Mand. Ved Anvendelse af godt Staal er det lykkedes at reducere Skrogets Vægt til kun at udgjøre 34.5% af den hele samlede Vægt. »Camperdown» bliver et Søsterskib til »Benbow», om hvis Bygning der er sluttet Contract med Messrs. Palmer Brothers ved Tyne.

»Colossus». Den første Maskinprøve med Panderskibet »Colossus» maatte man opgive paa Grund af mangelfuld Ventilation, der gjorde Heden paa Fyrpladsen uudholdelig. Ved midlertidige Foranstaltninger fik man dette rettet til næste Prøve; men da kom Styreapparatet i Uorden, hvorfor ogsaa denne Prøve maatte standses efter 2 Timers Forløb. Resultatet af Løbet i denne Tid var forøvrigt heldigt, idet Maskinen udviklede 7,185 Hestes Kraft \approx 1,185 mere end contraheret. Ligesom ved Prøverne med Panderskibet »Edinburgh» bemærkedes en usædvanlig høi Boughølge, som man tilskrev 2 svære horizontale Jernknær, der støtte Sporen. Skibet har nu faaet sine 4 Stk. 43 Tons Taarnkanoner ombord, men ventes dog ikke færdigt før om et Aars Tid. Affutagerne til Kanonerne ere dreielige om horizontale Bolte iborde, saaledes at Elevationen tages med hele Systemet ved Hjælp af en hydraulisk Presse, der virker under det. Da Dreiningspunctet herved flyttes fra Tapperne forefter, opnaaes mindre Porte. Antallet af let Skyts forøges stadig i alle Nationers Skibe, og »Colossus» har saaledes 10 Nordenfelts Kanoner, 4 Gardners Mitrailleuser, 2 Stk. 9 Pd. Fartøiskanoner, 1 Feltkanon og 2 Stk. 7 Pd. Kanoner, der skulle staae ovenpaa Taarnene.

»Impérieuse». Medens Commandotaarnet i »Colossus» er pandsret med 14ⁱⁿ Plader og altsaa beregnet paa at modstaae svært Skyts, er Tykkelsen af »Impérieuse»'s Commandotaarn kun 3ⁱⁿ Staal og kun beregnet paa at modstaae Orgelskyts. »Impérieuse» faaer ligesom »Colossus»

10 Stk. Nordenfelts og 4 Stk. Gardners Kanoner og skal endvidere have 12 Stk. 6 Pd. hurtigskydende Kanoner. Dertil faaer den endnu 6 Ovenvandstorpedorer med en Beholdning af 10 Stk. 14ⁱⁿ Torpedoer. »Impérieuse« er nylig sat i Vandet.

»Bellerophon«. Admiralitetet har opgivet at indrette Pandserfregatten »Bellerophon« til Artilleri-Exerceerskib; derimod skal den have en Hovedreparation, som vil optage 1 à 2 Aar. Istedendfor 10 Stk. 9ⁱⁿ og 5 Stk. 7ⁱⁿ Forlade-Kanoner vil den faae 10 Stk. 8ⁱⁿ og 4 Stk. 6ⁱⁿ Baglade-Kanoner; af lettere Skyts skal den have 6 Stk. 25 Pd. 10 Nordenfelts og 4 Gardners Kanoner og endelig 12 Whiteheads Torpedoer.

Frankrig. Pandsereskibet »Furieux«, henhørende til garde-côtes Classen, som sattes i Bygning 1875, var oprindelig bestemt til at skulle være et Eettaarnskib af »Tonnère« Typen; men Skibet er undergaaet forskjellige Forandringer, af hvilke den vigtigste er, at det istedenfor eet lukket faaer to aabne Taarne. Som Følge af disse Forandringer er Skibet først kommet i Vandet i Sommeren 1883, og følgende Oplysninger haves nu om det: Hoveddimensioner.

Største Længde i V. L. 246¹/₂ ft.

Længde mellem Perpend. 238 ft.

Brede i V. L. 57³/₄ ft.

Største Brede 59 ft.

Deplacement 5,695 Tons.

Maskinkraft 3,420 Heste, 2 Skruer.

Skibet er pandsret med Staal fra Creuzot, Pandserbæltet gaaer Skibet rundt; Tykkelse midtskibs 19³/₄ⁱⁿ, for 12ⁱⁿ, agter 17³/₄ⁱⁿ. Pandserbæltet naaer fra 2' over V. L. til 5' under denne. Dækspandseret er 3¹/₂ⁱⁿ, Taarnpandseret 17³/₄ⁱⁿ, Ammunitionspassagerne 12ⁱⁿ. Den samlede Pandservægt 2,000 Tons.

Aptering. Skibet har dobbelt Bund, 8 vandtætte Skodder, som naae op til Pandserdækket, samt vand-

tætte Kulkasser. Vandtæt Rum Nr. 1 (det agterste) er tomt, Nr. 2 indeholder Pomper, Nr. 3 Krudt- og Granatmagasin, Nr. 4 Maskinerne, Nr. 5 fire Kjelder, Nr. 6 fire Kjelder, Nr. 7 Krudt- og Granatmagasin, Nr. 8 hydraulisk Apparat, Vandlast m. m., Nr. 9 er tomt.

Armering. 2 Stk. 34^{cm} (13^{1/2}ⁱⁿ) B. K. hver i sit Barbette Taarn omtrent 19' over Vandet Skydefriheden er 270° for hver af disse Kanoner. Desuden er der et Antal mindre Kanoner, Orgelskyts og Whiteheads Torpedoer.

Farten forventes at blive 13 Knob. Kulforraadet tilsteder at gennemløbe 1,500 Qml. med 10 Miils Fart. Bag det forreste Kanontaarn er der et Commandotaarn. Bekostningen andrager 6^{1/2} Millioner frcs.

Panderskibet »Dévastation«. Dette Skib, som har to Skruer, er bygget af Jern og Staal i Lorient. Dets Deplacement er 9,640 tons. Vandliniepandserets Tykkelse er 15ⁱⁿ og Casematpandseret 9^{1/2}ⁱⁿ. Armeringen bestaaer af 4 i Casematten monterede 34^{cm} (13^{1/2}ⁱⁿ) Kanoner af 48 Tons Vægt, af 4 Stk. 27^{cm} (10^{5/8}ⁱⁿ) Kanoner, hvoraf 2 ere Jagt- og Retraiteskyts, og 2 ere installerede i upandsrede Halvtaarne ovenpaa Casematten, af 6 Stk. 14^{cm} (5^{1/2}ⁱⁿ) og 12 Revolverkanoner. »Dévastation« var første Gang udrustet under Urolighederne i Ægypten og førte da Viceadmiral Thomassets Flag; men, da det paa dette Togt viste sig, at der maatte foretages forskjellige Modificationer for at forhøie Skibets Slagfærdighed, blev Skibet i October 1882 indlagt paa Værftet i Brest, hvor der navnlig installeredes hydrauliske Maskiner til Betjeningen af de 34^{cm} Kanoner. Efter Tilendebringelsen af samtlige Arbejder blev Skibet atter udrustet for at afholde Prøver. Den 30te Juni 1883 foretoges en Dampprøve, under hvilken Kulforbruget ogsaa maalt. Maskinerne arbejdede med fuld Kraft, dog kom den kunstige Træk ikke til Anvendelse. (Denne tilveiebringelse i »Dévastation« ved en Dampstraale i Skorstenen). De

af den 4 Timers Prøve afholdte Resultater vare følgende:

Indiceret Hestekraft af begge Maskiner 6,200.

Omdreiningernes Antal 75.

Kulforbrug pr. Hest pr. Time 0,980 Kg.

Middelhastighed 14,55 Knob.

Den 5te Juli afholdtes Artilleriprøver for at komme til Kundskab om Brugbarheden af de nye hydrauliske Apparater leverede af Firmaet Farcot, hvilke vare traadte istedenfor tidligere Systemer, med hvilke man ikke havde været tilfreds. De 4 i Hjørneporte i Casematten monterede 34^{cm} Kanoner have Pivot Affutager med Pivot-bolten beliggende iborde under Midten af Porten. Som Følge af den stærkt indfaldende Skibsside kunne de 2 forreste Piccer skyde ret forud og de to agterste ret agterud. Under saadan Skydning vil der vel springe nogle Nagler ud af Overskibets Sider; men i Fegtning vil man næppe ændse saadanne Smaating. Affutage-Slæderne bære hver 2 hydrauliske Cylindre, hvis Stempelstænger ere i Forbindelse med Raperterne. Ind- og Udhaling, som med Lethed besørges af 1 Mand, skeer ved at sænke eller hæve en paa Slædens Inderside siddende Vægtstang, hvorved Vandet ledes til den ene eller anden Side af Stemplet. Reculen standses ogsaa af disse Stempler, hvilke ere forsynede med Ventiler, som tilstede en Regulering af Trykket, inden Skuddet afgives. Den største tilstedelige Recul var 5¹/₄ Fod. Sideretningen tages med Kjæder, der ere fastgjorte paa Slædens Yderside og fare igjennem Bronceskiver siddende paa Axer i Casematdækket. Paa Kjæderne virker en hydraulisk Presse. Alt eftersom denne Presses 2 Stempler nærme sig til hinanden eller fjerne sig fra hinanden, bringes Systemet til at skyde henholdsvis forud eller agterud. Til at udføre denne Bevægelse behøves ligeledes kun 1 Mand, der dreier paa et Rat. Kanonen dreier sig i samme Retning som Rattet. Forandringerne i Høide-

retningen skee ved et Drev, der griber ind i en Tandbue. En Bremse holder Kanonen i sin Stilling; men denne er dog ikke stærk nok til at forhindre en lille Tilbagebevægelse af Stillehjulet i det Øieblik, Skuddet falder. Ved denne simple Indretning vil man forebygge Brud paa Røtningsbuenes Tænder, en Ulempe, som ofte forekommer ved de Elevationsmekanismer, der fastholdes urokkelig. Under de d. 5te Juli foretagne Forsøg gjordes 10 Skud med hver af de to forreste Casematkanoner. Deraf gjordes 2 Skud med Øvelsesladning 58 Kg., 2 med 105 Kg. og 6 med fuld Ladning 117 Kg. Projectilernes Vægt er 420 Kg.; med fuld Ladning er Initialhastigheden 486 m. Kanonerne rettedes successivt i følgende Stillinger: vaterpas, største Elevation 6° og største Depression 5° . Da det kun dreiede sig om at prøve Affutagernes Soliditet og Evne til at manøvreres, afgaves alle Skuddene tværs ud. Den største Recul var 3 Fod 5 Tom., saa at der altsaa endnu var næsten 2 Fod i Reserve at løbe paa. Der indtraadte intet Uheld under Skydningen. Den 7de Juli gjordes den samme Prøve med de to agterste Casematkanoner; Resultatet var aldeles det samme.

Den 9de udkødes 4 Whiteheads Torpedoer med Krudtlancering. Deraf fulgte de 3 Torpedoer deres Retning fuldkommen, medens den 4de gik nedøfter og tilbunds. Med de opnaaede Resultater var man i det Hele vel tilfreds; men endnu staaer til Rest at installere de hydrauliske Lademekanismer, hvilke forfærdiges paa Værftet i Brest. Den 11te Juli blev »Dévastation« atter afleveret til Værftet.

»Indomptable«. Dette Skib, som er et pansret Kystforsvansskib af 1ste Classe (garde-côtes lière classe) af »Caiman« Typen, er heldig sat i Vandet i Lorient d. 18de September 1888. Det har heelt glat Skibsside. Saavel Kranbjælker som Jollebomme paa de fleste franske

Krigsskibe ere dreielige. Naar Jollebommene ere meget svære, dreies de ved en Tandhjulsforbindelse indenbords.

Paketbaade til Krigsbrug. «Château-Margaux» og «Château Yquem», som tilhøre la compagnie Bordelaise de navigation à vapeur, ere de første Skibe, som af Marineministeriet have erholdt 15 pro Cent Tilskud til Bygningsomkostningerne, fordi de opfylde de Betingelser, som kræves for, at de i Krigstid kunne bruges som Hjælpekrydsere. Hver af dem vil kunne føre en 24^{cm} Kanon for og agter foruden 4 mindre Kanoner i Bredside. Farten har ved en 8 Timers Prøve været 14 Knob. «Château Margaux» har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendiculairerne 381 ft.

Største Brede 41 ft.

Dybgaende 20³/₄ ft.

Deplacement 6,500 Tons.

Maskinkraft (1 Skrue) 2,800 Heste.

Torpedobaade. Hos Normand & Comp. bygges 10 første Classe Torpedobaade til Frankrig. De ere 108' lange, 10¹/₄' brede.

Tydskland. Pandsercorvetten E, som bygges paa Værftet Vulcan ved Stettin, bliver mindre end de tidligere Pandsercorvetter af «Sachsen» Typen. Dens Deplacement er bestemt til 5,200 Tons med en Maskinkraft af 3,900 Heste. Den bliver et Bredsideskib med 8 Stk. lange 24^{cm} (9¹/₂^{inch}) Kanoner paa Batteriet og 5 Stk. 15^{cm} paa øverste Dæk. Den faaer compound Pandser af tydsk Tilvirkning.

Efter andre Oplysninger skal der kun staae 6 Kanoner i det lukkede Batteri, medens de 2 resterende skulle monteres i Barbette Taarne paa øverste Dæk. Endnu skal bemærkes, at dette Skib, der siges at skulle have Navnet «Hessen», staaer opført i Flaadelisten for 1883—84 med 10 Kanoner, og, skjøndt der saaledes er Mulighed for, at den faaer 8 Kanoner i Batteri og

2 i Taarne, maa der dog i saa Fald være skeet en Forandring i den oprindelige Bestemmelse, der ifølge Budgettet for 18⁸³/₈₄ lyder paa, at Skibet skal føre 8 Stk. lange 24^{cm}, 5 Stk. 15^{cm}, 6 Stk. 37^{m/m} Revolverkanoner og 2 Stk. 8^{cm} Fartøiskanoner.

En lukket Corvet af »Bismark« Classen bygges i Wilhelmshafen til Afløsning af »Victoria«. Deplacement 3,360 Tons, Maskinkraft 3,000 Heste. Armering 18 Stk. 15^{cm} Kanoner. Skibet, der sattes under Bygning i 1881, ventes færdigt i 1884.

To aabne Corvetter, noget større end »Carola«, bygges i Danzig og een i Kiel. Disse Corvetters Deplacement bliver 2,370 Tons (»Carola« 2,170), Længde 236 ft (10' længere end »Carola«), Brede 41 ft., Maskinkraft 2,400 Heste (»Carola« 2,100), Armering 12 Stk. 15^{cm} Kanoner (»Carola« 8 Stk. 15^{cm} og 2 Stk. 8.7^{cm}).

En Kanonbaad af »Albatross« Classen, der blev sat i Vandet d. 13de November i Kiel, har faaet Navnet »Adler«. Dens Deplacement 884 Tons, Maskinkraft 650 Heste, Armering 4 Stk. 12^{cm} Kanoner.

To saakaldte pansrede Kanonbaade M og N med Dækspanser, 1—21^{cm} (8¹/₄ⁱⁿ) Kanon, stor Fart og Torpedoudskydning bygges i Bremen.

Paa forskjellige Værfter bygges 9 Torpedobaade. Fem af disse Baade blive endeel større end de tidligere anskaffede, idet de nemlig faa et Deplacement af 140 Tons, 550 Hestes Kraft og 20 Mands Besætning. En af disse større Baade ved Navn »Jäger« er allerede sat i Vandet og har været i Østersøen i Efteraaret for at foretage Prøver. Ifølge tyske Blade skal der i den allerseneste Tid være bestilt 6 nye Baade i Bremen og 13 hos Vulcan ved Stettin; hvis dette bekræfter sig, vil Tydsklands Torpedobaade derved bringes op til c. 40 Baade. Det hedder, at Pengene til de nye Baade skulle søges ved en Tillægsbevilling paa 3,800,000 Rmk.

Udrustninger. I Aaret 1884 skal der ifølge tyske Beretninger finde usædvanlig store Udrustninger Sted i nærliggende Farvande, idet to Øvelsesdivisioner, begge udgaaende fra Kiel, skulle tilføes. Den ene Division skal bestaae af de 4 nye Pandsercorvetter »Sachsen«, »Bayern«, »Württemberg« og »Baden«, hvilket sidste Skib skal føre den Commanderendes Flag. Den anden Division skal dannes af 4 pansrede Kanonbaade »Hummel«, »Crocodil«, »Biene« og »Camaelëon«. To nybyggede Avisoer »Blitz« og »Pfeil« skulle forenes med disse Escadrer. Endvidere vil der blive dannet en Torpedodivision bestaaende af 6 Baade, af hvilke 3 høre til Stationen i Kiel og 3 til Wilhelmshafen. Desuden udrustes de sædvanlige Skibe til Øvelser, Opmaaling og oversøiske Farvande.

Flaadens Mobilisering. Iblndt de Opgaver, som den nye Marineminister har sat sig, skal være en hurtig Mobilisering af Flaaden, og alle Forholdsregler tages til hvert Skibs hurtige Klargjøring. En Slags Commission under Ministerens Forsæde har i den Anledning været samlet i Kiel.

Sverrig. Ifølge fremmede Tidsskrifter («Journal de la flotte» og «Army & Navy Gazette») er et Pandserfartøi sat under Bygning i Stockholm. At dømme efter Opgivelserne af Dimensionerne maa dette Skib formeentligen være den af en svensk Søforsvarscommission i 1880 foreslaaede Pandserkanonbaad A. Dens Dimensioner ere følgende:

Længde i V. L. 227 ft.

Brede 49 ft.

Middeldybgaaende $15\frac{1}{2}$ ft.

Displacement 2,600 Tons.

Fart 13 Knob.

Bemanding 142 Mand.

Armeringen skal være 2 Stk. 10^{inch} Armstrong Baglade Kanoner af 25 Tons Vægt, 26 Kalibre lange, hvilke

skulle staae i et pandsret dreieligt Taarn, og 3 Stk. 6^{inch} Kanoner paa aabent Dæk. Torpedoudskydningsrør i Stævnen. Ammunitionen 75 Skud til hver af de svære Kanoner, 50 Skud til hver af de lette og 6 Whiteheads Torpedoer. Pandsringen skal for Skrogets Vedkommende bestaae af et ovalt Citadelpandser, som midtskibs indtager en Længde af 110', men iborde kun 55'. Tykkelsen er paa Forkant 12^{inch}, paa Siderne 9^{1/2}^{inch} og paa Agterkant 8^{1/2}^{inch}; Bagklædningen overalt 10^{inch}. Pandserets Høide er 5', hvoraf 2' kommer over og 3' under Vandlinien. Kanontaarnet er, som anført, dreierende, og den Deel, som er over øverste Dæk, beskyttes af et Pandser, hvis Tykkelse ved Portene er 12^{inch} og derfra aftager jævnt til 10^{inch} paa den modsatte Side. Underdelen af Taarnet vandrer paa mellemste Dæk og beskyttes af et fast rundt Brystværn, der naaer fra Overkant af Citadelpandseret op til øverste Dæk og er beskyttet af samme Pandsertykkelse som det dreielige Taarn. Commandotaarnet er heelt rundt beskyttet af 12^{inch} Pandser. For- og Agterskibet er beskyttet med et Undervands Jerndæk, som gaaer i Flugt med Citadellets Underkant og er 2^{inch} tykt, og endelig er Citadelpandseret foroven afsluttet med et Dæk af samme Tykkelse. Taarnkanonernes Axe kommer omtrent 10' over V. L. Skibet har 3 Dæk, af hvilke det underste er Pandserdækket. Nr. 2 gaaer i Flugt med Citadellets Overkant, og Nr. 3 er øverste Dæk. Rummet imellem Dæk Nr. 1 og 2 er i For- og Agterskibet afdeelt i Celler og fyldt med Kork. Det angives, at Skibet faaer dobbelt Bund, i hvilken findes 72 Celler, og at det i det Hele faaer 194 vandtætte Rum. Alle disse Data ere saaledes, som de vare bestemte i Forslaget af 1880; men, hvorvidt der er skeet Forandringer i enkelte Retninger, vides ikke. Det skal endnu bemærkes, at dette Fartøi af Svenskerne benævnes en Pandserbaad, skjøndt det dog er af 2600 Tons Displacement.

Italien. Det er bekendt, at det italienske Taarnskib »Duilio« har en Tunnel agter, som er bestemt til at rumme en Torpedobaad. Efter Udsagn af de Officerer, som have faret med Skibet, skal Ind- og Udsætningen af denne Baad, selv i Sø, foregaae mindst ligesaa hurtig og bekvemt som med Baade, der heises op og placeres paa Dækket; kun maa der iagttages, at Skibet lægges gunstigt for Søen. Tunnelen er saaledes anbragt, at, naar Baaden skal gaae ind eller ud, er der c. 1 Fod Vand under Kjølen af den, og Baaden kan altsaa dampe ind og ud. Tunnelen lukkes med en 6" tyk Smedejernsplade, der tjener som Sluseport og bevæges ved Hjælp af to hydrauliske Presser; men, for at give Skibet en passende Form agter, er der agtenfor denne Sluseport anbragt to massive Jerndøre, som dreie sig om verticale Hængsler og mødes i Diametralplanet, naar de ere lukkede. Disse Døre bevæges med Tallier, der føre hen til et Par smaa Botelurer placerede agter, een paa hver Side. I »Dandolo«, som er bygget senere, har man dog ikke efterlignet denne Tunnel.

Ventilationen i »Dandolo«. I Lukafer og Messe bortføres den fordærvede Luft fornedet, medens den friske Luft tilføres foroven. Før Tilførslen af frisk Luft løber der langs Dækket og langs Lukafskodderne paa hver Side et Jernrør, som forgrener sig ind i de forskjellige Lukafer, hvor Grenene ere forsynede med en Rist og et Spjæld, som kan aabnes eller lukkes efter Behag. Fra hver af de to langskibs Rør løbe Grene midtskibs ind, hvor de mødes og udmunde i Lufrøret paa Dækket. Bortførelsen af slet Luft skeer ved, at der under Lukafkoierne ligger et langskibs Rør med Aabninger i Siden. Rørene fra hver Side forene sig og udmunde i en Beholder, hvorfra Luften bortføres igjennem en af Skorstenene.

Holland. Der har været foretaget Signaleringsforsøg med Dampsirener, idet to Dampskibe i Zuiderzøen i 5 Timer signalerede med hinanden uden Misforstaaelse paa Afstande af 1600 til 8000 m. (2550—12750 Alen). Morses Signalsystem anvendtes.

De Forenede Stater i Nordamerika. I »Army and Navy Journal« findes en Beskrivelse af de nye amerikanske Krigsskibe, som skulle bygges; Beskrivelsen, hvoraf her skal meddeles et Udtog, er forfattet af en Skibsconstructeur Bowless, som var Secretair i »the advisory board«.

Den Rapport, som i sin Tid afgaves af en maritim Commission, hvis Formand var Contreadmiral Rodgers, paapegede indtrængende Nødvendigheden af at bygge en Flaade af Krydsere og udtalte heri saavel Publicums som Marinens Mening. Commissionen anbefalede at bygge 38 upandsrede Skibe*) af forskellige Classer i et Tidsrum af 8 Aar, hvorved Flaaden vilde bringes op til 70 Krydsere, af hvilke 20 i Krigstid vilde kunne benyttes til at ødelægge Fjendens Handel paa Havet. Til den egentlige Kampflaade, som nærmest var bestemt til Kystforsvar, foresloges det at bygge 5 Vædderskibe, 5 Kanonbaade, skikkede til at føre Torpedoer, samt 20 hurtige Torpedobaade. Den Forhandling, som denne Rapport gav Anledning til i Congressen, sluttedes med Udnævnelsen af en ny Commission, der bestod af 5 Søofficerer og 2 civile Teknikere, og den fik det Paalæg at understøtte Statssecretairen for Marinen i alle de Forretninger, som angik Planer og Forslag til Bygningen af nye Skibe. Commissionen, der nedsattes i November 1882 under Contreadmiral Shufelts Forsæde, er bekendt under Navnet »advisory board«.

* See Tidsskriftets 17de Bind, Pag. 241.

Der sluttedes dernæst Contract med et privat Firma, James Roach i Pensylvania, om at bygge den ene af to Krydsere, hvortil der i 1882 var bevilget Penge, to mindre Krydsere paa omtrent 3,000 Tons og en Aviso, Alt for en Priis af 2,440,000 Dollars, hvilket var endeel mindre end Commissionens Overslag.

Krydseren »Chicago«. Dens Hoveddimensioner ere:

Længde mellem Perpend. 300 ft.

Største Brede 48 ft.

Middeldybgaende 19 ft.

Displacement 4,450 Tons.

Efter Contracten skal Prisen for Skrog, Maskiner og Artilleri, men uden Reisning, Seil og Inventarium være 889,000 Dollars. Den bygges heelt af mild steel. Skibets Beskyttelse beroer kun paa en hensigtsmæssig Anbringelse af Kulforraadet; men iøvrigt skal det være i Besiddelse af alle de sidst indførte Forbedringer paa Skibbyggeriets og Artilleriets Omraade. Armeringen skal bestaae af 4 Stk. 8^{inch} Bagladekanoner af omtrent 12 Tons Vægt, der placeres i upandsrede Halvtaarne, som springe frem fra Skibssiden paa øverste Dæk, og hvis Tapcentre komme 20^{1/2}' over Vandlinien. Betjeningsmandskabet beskyttes af Skjolde, anbragte paa selve Kanonen. Skydefriheden skal være fra 3^o nær Diagonalplanet til 60^o forbi tværs. Paa Batteriet opstilles 6 Stk. 6^{inch} Kanoner, af omtrent 4 Tons Vægt, i Bredside med en Skydefrihed af 60^o paa hver Side af tværs. Forude paa Batteriet skal der indrettes Placements til 2 Stk. 6^{inch} Kanoner med Skydefrihed fra 3^o nær for til 52^o agtenfor tværs, og endelig skal der i lignende Porte agter i Chefens Kahyt kunne føres 2 Stk. 5^{inch} Kanoner. Vægten af de 8^{inch} Projectiler er 250 eng. Pd., af de 6^{inch} 100 og af de 5^{inch} 60 eng. Pd. Desforuden forsynes Skibet med 4 Stk. 47^{m/m} og 2 Stk. 37^{m/m} Hotchkiss Kanoner, anbragte i Taarne, der ere beskyttede imod Orgelskyts. Da Nutidens hurtigskydende Orgelskyts

gjennemskyder upandsrede Skibssider endog paa temmelig store Afstande, er det klart, at man maa afdele Skibet i mange vandtætte Rum. »Chicago« skal have 9 tværskibs Skodder, som alle naae op til Batteridækket. De 4 midterste Rum indtage en Længde af 136' og indeslutte Maskine og Kjedler; under disse Rum har Skibet en dobbelt Bund, der er $3\frac{1}{2}$ Fod høi og deelt i 50 vandtætte Celler. Maskine og Kjedler ere foroven beskyttede af et $1\frac{1}{2}$ " Staaldæk, der midtskibs er 1' over V. L. og iborde 4' under denne. Langskibs Skodder over og under dette Dæk danne paa Siderne Kulkasser af 9' Brede; de naae fra 8' over til 14' under V. L. og danne saaledes en god Beskyttelse for Maskine og Kjedler. Foran og agtenfor Maskin- og Kjedelrum findes Krudt- og Granatmagasiner samt Proviantsrums; men disse Rum ere dog adskilte fra Kjedler og Maskine, forude ved Kjettingrummene og agter ved en Gang med Døre til Magasinet og dets Lanterne. Magasinernes Gulv er vandtæt og danner saaledes en Art Inderhud, som strækker sig 40 Fod imod Stævnen; den Deel af Dækket, som er over Magasinerne, er klædt med $\frac{3}{4}$ " Staal, hvorimod det øvrige Dæk kun er $\frac{1}{4}$ " Staal, men vandtæt, saaledes at der egentlig findes en dobbelt Bund igjennem hele Skibets Længde. Alle Aabninger i dette vandtætte Banjerdæk ere forsynede med Luger, som kunne lukkes vandtæt, og den øvrige Deel af Lasten under dette Dæk er endvidere afdeelt i Celler; naar Axelgangen medregnes, findes der 85 vandtætte Rum i Skibet. Ved Hjælp af et Rørsystem og Damp- og Circulationspomperne kan der udkastes 2,500 Tons Vand i Timen, og hele Pompekraften kan samles i hvilket som helst af Skibets Hovedrum. Paa underste Dæk haves desuden 6 dobbeltvirkende Haandpomper, hvilke ligeledes kunne sættes i Forbindelse med ethvert af Hovedrummene eller med den dobbelte Bund og kaste Vandet, eftersom man ønsker, enten udenbords

eller i det store Brandrør, som paa underste Dæk løber midt igjennem Skibet paa $\frac{3}{4}$ af dets Længde. Fra dette Brandrør gaae Siderør op paa Batteriet og øverste Dæk, hvor de ere forsynede med Ventil. Tykkelsen af Skibets ydre Klædningsplanker er $\frac{9}{16}$ inch; i Vandlinien er der dobbelt Lag fra Forstævnen til c. 70 Fod fra Agterstævnen. Begge disse Stævne ere af smeddet Staal. Pladerne i den vandtætte Inderbund ere kun lidt over halvt saa svære som de ydre Plader; herfra undtages dog Bunden af Kulkassen, hvis Plader ere $\frac{6}{16}$ ". Varigheden af Inderbunden og Skodderne, der kun er $\frac{4}{16}$ à $\frac{5}{16}$ inch, vil væsentlig afhænge af den Omhyggelighed, med hvilken de behandles, og den Maling, med hvilken de stryges. For at lette Tilsynet har man af yderste Evne stræbt at gjøre enhver Celle og hvert Rum saa let tilgængelige som mulig. »Chicago« vil som Følge af det pansrede Dæk og sine solide Bundplader faae en betydelig langskibs Styrke, og man har beregnet, at, naar den befinder sig paa Toppen af en Sø og duver ned med Forskibet, vil den Kraft, som udøves paa Plankerne i øverste Dæk ikke overstige 3 Tons pr. Kvadratfod.

Ror og Styreapparater befinde sig fuldstændig under Vandlinien; Rorkop og Rorpind beskyttes af et 1" Staalskjold. Dampstyremaskinen og et Bataille-Haandrat befinde sig i et af de vandtætte Rum og staae ved Telegraph i Forbindelse med Dækket. Agter paa Dækket er et Haandrat, og i et pansret Commandohuus paa forreste Bro er der anbragt et Dampstyrerat. Denne Bro er foranfor Skorstenene ligeover Halvtaarne til de forreste 8^{inch} Kanoner. Den anden Commandobro er over de agterste Halvtaarne.

»Chicago« er taklet som Bark; dens Seilareal bliver 14,880 Kvadrat ft., hvilket er $\frac{2}{3}$ af det Areal, som vilde behøves for at gjøre et fuldstændigt Seilskib ud af den. Kulkasserne kunne rumme 940 Tons Kul; men Behold-

ningen kan bringes op til 1,240 Tons ved at bestuve en Deel af Banjerdækket. Forstævnen er construeret saaledes, at den kan bruges som Spore. Ventilationen foregaaer ved 2 Vifter, der ere anbragte paa Banjerdækket og presse Luften ind i 2 Rør, som løbe for- og agterud og have Siderør til forskellige Rum og Magasiner, medens den fordærvede Luft bortskaffes igjennem andre Rør.

»Chicago» har 2 Skruer og Compound Balance-maskiner med Overfladecondensatorer; hver Maskine er i et særskilt vandtæt Rum Høi- og Lavtrykscylindrene staae ved Siden af hinanden; deres Diametre ere 45 og 48^{inch} med 52^{inch} Slaglængde. Dampen kan ledes directe fra Kjedlerne ind i Lavtrykscylindrene. Balance-maskinen har som bekjendt i lang Tid været anvendt i Hjuldampere, men bruges kun sjelden i Skrueskibe; imidlertid skal det dog bemærkes, at Dampere »Louisiana», som er det hurtigste af de Skibe, der fare mellem New York og New Orleans, har denne Slags Maskiner, men Balancemaskinens Anvendelse i en Krydser med dobbelt Skrue er ganske vist noget Nyt, som dog er Frugten af omhyggelig Overveielse. Forfatteren mener, at den dobbelte Skrue har Fordele, som langt opveie Manglerne derved. Dobbeltskruen giver ligesaa megen, om ikke mere Kraft, end Enkeltskruen; der opnaaes desuden en Deling af Bevægkraften, som for et Krigsskib er af stor Betydning, og en bedre Afdeling i vandtætte Rum. Hvad Vægten angaaer, da bliver denne ikke meget forøget ved Toskruesystemet, og endelig vindes der en Manøvreevne, som giver væsentlige taktiske Fordele. Forfatteren mener, at det vilde være et Særsyn at bygge et Krigsskib paa over 3,000 Tons Displacement med kun een Skrue.

»Chicago» har 14 Staalkjedler, som skulle virke med et Damptryk af 100 Pd. (eng.) paa Quadrattommen. De ere anbragte i 2 vandtætte Rum. Hvert Kjedelrum

har sin Skorsteen. Fyrpladserne ere lukkede og hver forsynet med to Ventilatorer, som kunne tilveiebringe et Lufttryk af c. 1^{inch} Vand paa Fyrpladsen. Forfatteren mener, at Skibets Fart vil kunne bringes op til 16.

»Boston« og »Atalanta«. Disse Hoveddimensioner ere:

Displacement 2,800 à 3,000 Tons.

Længde mellem Perpend. 270 ft.

Største Brede 42 ft.

Middeldybgaende 17 ft.

Den Maade, paa hvilken Artilleriet er opstillet i disse Skibe, synes at maatte gjøre dem til meget stærke Modstandere i en Kamp. Alle Kanonerne ere samlede i et Slags Dækshuus midt i Skibet, medens For- og Agterdækket er fuldstændig glat, saaledes at man kan skyde hen over det. I det fremspringende Bagbords Hjørne af det nævnte Dækshuus har man forude anbragt en 8^{inch} Kanon, og en lignende er anbragt i det tilsvarende Hjørne om Styrbord agter. Disse 2 Kanoner monteres en barbette skydende over et 3' høit Brystværn, dannet af 2^{inch} Staalplader. Skydefriheden for disse 2 Kanoner er fra ret for eller agter ud til 40° forbi tværs paa den ene og 30° forbi tværs paa den anden Side, altsaa for hver Kanon 250°. I Overbygningen eller Dækshuset er der opstillet 6 Stk. 6^{inch} Kanoner, hvoraf 2 i hver Bredside med Skydefrihed af 60° paa hver Side af tværs, een i Styrbords Hjørneport forude og een i Bagbords Hjørneport agter. Begge de sidstnævnte Kanoner kunne skiftes til ledige Sideporte. Ved denne Opstilling er der naaet saavel stærk Bredside som Jagt og Retraiteild. Betjeningsmandskabet er beskyttet mod Mitrailleuseild, ligesom Batteriet ogsaa er beskyttet imod nedfaldende Gods fra Reisningen. Man har saaledes opnaaet alle Fordele, som ere knyttede til et lukket Batteri, da staaende og løbende Gods farer til Overbygningens Dæk. Siden af Skibet falder stærkt

indefter ved dette Dæk og giver god Plads til Anbringelse af Fartøjerne, der altid ere til Gæne for Kanoner, der staae paa aabent Batteri. Mandskabet ved de 8^{inch} Kanoner ere beskyttede mod Ild fra Orgelskyts ved en Art Staalskjolde. Batteridækkets Høide over Vandlinien er 9 à 10' og Dækshusets Høide 7'. Agtenfor de to agterste Bredsidekanoner er der et Skod tværs over Skibet; i det derved fremkomne Rum har Chefen sin Kahyt om Styrbord. Resten af Dækshuset foran Skoddet er bestemt til Mandskabet og forsynet med Kister, Borde og Bænke.

»Boston«'s og »Atalanta«'s Bygning under Batteridækket ligner meget »Chicago«'s; der findes 8 vandtætte Tværskodder. Skibene have kun 1 Skrue. Maskine og Kjedler, der optage 100' af Skibets Længde, ere beskyttede ved et 1¹/₂^{inch} Staaldæk i 2 Lag, der er 1' over V. L. midtskibs og 4' under den iborde. Det ringe Dybgaende og Kjedlernes store Dimensioner have umuliggjort Anbringelse af de sædvanlige Bjælker under dette Dæk, hvorfor det maa bæres af Kulkasseskodder og vandtætte Skodder og afstives med svære T Jern. Over den horizontale Deel af dette Dæk ligger et 1/4^{inch} Platformdæk af Staal; Mellemrømmet mellem disse to Dæk tjener som Ventilationsrør.

Det er en almindelig Mening blandt Marinens Officerer, at de amerikanske Krigsskibe bør have et ringe Dybgaende, for at de kunne gaae ind i egne Havne. Fordelene, som man opnaaer ved et stort Dybgaende, ere imidlertid i andre Henseender betydelige, idet det er den bekvemmeste og billigste Maade at forøge Skibets Dimensioner paa, og dette er især Tilfældet, naar der tales om Krigsskibe; thi med et større Dybgaende kan man lettere anbringe og beskytte Maskinen og opnaae en bedre Nyttvirkning af Skruen. Denne Fordeel har man ikke kunnet see bort fra ved Constructionen af de nye Skibe; men det maa dog bemærkes, at »Chicago«,

hvis største Dybgående er $20\frac{1}{2}'$, med Sikkerhed kan gaae ind i 32, og Boston, der ligger $18\frac{1}{2}'$ agter, kan gaae ind i 38 Havne paa den nordamerikanske Atlanterhavskyst. Dersom »Chicago» var kommet 2' dybere, vilde den kun blive udelukket fra 2 af de nævnte 32 Havne, hvilket synes at godgjøre, at man for Fremtiden uden Fare kan give Krydsere et Maximums Dybgaaende af 22 Fod.

Naar man nu atter vender sig til »Boston», skal det bemærkes, at der under Maskin- og Kjedelrummet løber en dobbelt Bund med 12 Celler, og at der ligesom i »Chicago» er Kulkasser paa Siden af Maskinen, saaledes at der over Vandlinien gives en Kulbeskyttelse af 8' og under den af omtrent 5'. Der findes ialt 73 vandtætte Rum i »Boston», og der er anvendt megen Flid paa at gjøre Tilgange til disse Rum saa vandtætte som muligt; Dørene kunne aabnes og lukkes saavel paa Stedet som fra Dækket ovenover. Pompeinstallationen er som i »Chicago», og der kan kastes 2,000 Tons Vand overbord i Timen.

Der har til sine Tider været yttret Tvivl om Slingrekjølens Nytte; men ved de i England foretagne grundige Forsøg under Ledelse af Mr. Froude saavel med virkelige Skibe som med Modeller er det godtgjort, at de i væsentlig Gråd formindske Rulningsbevægelsernes Størrelse; medens deres Indflydelse paa Skibets Fart er af forsvindende Betydning. Alle de amerikanske Krydsere blive i Erkjendelse heraf forsynede med Slingrekjoler.

»Boston» og »Atalanta» blive briggriggede og faae et Seilareal af 10,400 Qvadrat ft. De faae ingen Sprydreising, deels for at faae uhindret Skydefrihed, deels for at kunne bruge Stævnen som Angrebsvaaben. Kulkasserne skulle rumme 580 Tons; men der vil, naar det forlanges, kunne indtages 200 Tons udover dette, og Skibene ville da kunne udløbe 5,300 Qml. med 10 Miils Fart. Maskinen bliver horizontal og efter Høi- og

Lavtrykssystemet med 3 Cylindre, af hvilke Høitryks-cylindrens Diameter skal være 54^{inch} og de to Lavtryks-cylindres 74^{inch}; Slaglængden 42^{inch}. Maskinens Kraft er beregnet til 3,00 Heste og den forventede Fart til 14. Skruen bliver firbladet med 17 ft. Diameter og 20 ft. Stigning. De 8 Staalkjedler samles i 2 Grupper adskilte ved et Tværskod; hver Gruppe faaer sin Skorsteen. Der bliver ogsaa gjort Foranstaltning til Fyring med kunstig Træk.

»Dolphin» er et Skib, som er bestemt til at gjøre Tjeneste som Aviso eller som Commandofartøi. Der lægges ved dets Bygning fremfor Alt Vægt paa en stor Fart, hvorfor Fartøiet faaer en meget kraftig Maskine. Forøvrigt er det bygget som en almindelig Handelsdamper. Dets Hoveddimensioner ere:

Længde mellem Perpend. 256,5 ft.

Brede 32 ft.

Dybgaaende 14¹/₄ ft.

Displacement 1,485 Tons.

Dækket er fuldstændig glat uden Hytte eller Bak; paa Commandobroen findes et lille Bestiklukaf. Armeringen bestaaer af een 6^{inch} dreiende Kanon, som staaer lige foranfor den forreste Commandobro, og 4 Hotchkiss Kan. af 47^m Kaliber, der opstilles i letpandsredé Taarne paa hver Ende af de to Commandobroer. Reisingen er som tremastet Skonnert uden Spryd. Skibet har 6 vandtætte Skodder og en meget stærk Stavn; det faaer Dampstyreapparat og kraftige elektriske Lysapparater. Maskinen, der skal udvikle 2,300 Hestes Kraft, bliver en directevirkende horizontal compound Maskine, som driver en enkelt Skrue. Kjedlernes Antal er 4, den forventede Fart 15.

Med Hensyn til de to førstnævnte Skibstyper har Admiral Porter i sin Rapport til Regjeringen beklaget, at de faae en saa lille Seilkraft, at den ingen Nytté er til, medens man dog under en Krig, hvor alle Kul-

fyldningssteder ere lukkede, meget let kan komme i Forhold, hvor man kunde ønske sig et velseilende Skib.

I England have disse amerikanske Skibe været Gjenstand for en just ikke rosende Omtale, idet »Engineer» blandt Andet gjør den Bemærkning, at de i de 2 større Skibstyper anbragte 8^{inch} pandserbrydende Kanoner hellere maatte ombyttes med et Antal mindre Piecer, da Skibene jo dog ikke skulle kæmpe mod Pandser-skibe. Balance-Maskinen i »Chicago» har ogsaa givet Anledning til skarp Kritik.

China. I Stettin ligger et fuldt armeret Pandser-skib bygget for den chinesiske Regjerings Regning, og et andet nærmer sig stærkt sin Fuldendelse. Den chinesiske Flaades største Skibe befinde sig altsaa for Tiden i Østersøen i Tydscklands Værge og vilde under en nu udbrydende Krig kunne komme dette Land fortræffelig til Nytte. Der skal nu ligeledes i Stettin sættes et af de Skibe under Bygning, som i England gaae under Navnet »protected ships». Dets Hoveddimensioner blive:

Længde i Vandlinien 236 ft. 3ⁱⁿ.

Brede 34 ft. 5ⁱⁿ

Dybde i Lasten 23 ft. 7ⁱⁿ.

Dybgaende 15' ft. 9ⁱⁿ.

Displacement 2,355 Tons.

Maskinkraft (1 Skrue) 2,800 Heste.

Bemanding 180 Mand.

Armeringen skal bestaae af 2 Stk. 21^{cm} (8^{1/4}^{inch}) 35 Kalibre lange Kanoner i eet fast Taarn for og een 17^{cm} (6^{3/4}^{inch}) 35 Kalibre lang Kanon i et fast Taarn agter. Desuden skal Skibet føre 6 Hotchkiss Kanoner og 4 Torpedokanoner. Taarnenes Tykkelse er beregnet paa at beskytte imod Ild fra Orgelskyts. Over Maskine og Kjelder anbringes et pandsret Staaldæk. Skibet faaer Brigreisning for Overfarten; men i China skal Fokkemasten udtages. Den forventede Fart er 15.

Japan. En Krydser ved Navn »Tsukush« skal være under Bygning i England. Den er af Staal med Vædderstævn og har 2 faste Taarne, som hver fører en 10^{inch} B. K. Desuden skal der føres 4 Stk. 5^{inch} Kanoner i Bredside, 4 Hotchkiss og 2 Torpedokanoner. Deplacementet skal være 1,400 Tons, Maskinkraften 2,400 Heste og Farten 17.

Den japanesiske Regjering vil i Løbet af faa Aar anvende en større Sum (der siges 30 Millioner Dollars) til nye Skibe.

Søslaget ved Port Said.

Et Blad af Fremtidens Historie.

(Efter «Engineering».)

Det vil erindres, at Forholdene i Ægypten i Sommeren 1882 gave Anledning til Bekymring, og at det var en ikke ualmindelig Antagelse, at de Tilstande, som den engelske Regjering der havde skabt, langtfra vare uden Fare for Fredens Bevarelse; det viste sig da ogsaa, at den Storm, der saalænge havde truet, tilsidst brød løs nogle Aar efter og udviklede sig til en almindelig europæisk Krig. Aarsagerne til denne kan man med faa Ord beskrive saaledes.

Tyrkiet ventede en Leilighed til atter at gjenvinde sit tidligere Herredømme over Ægypten, der ved Begivenhederne i 1882 var bragt under den engelske Control, og, da samtidig Frankrig, der med Misundelse saae England vinde fast Fod i Ægypten, fik friere Hænder til at beskæftige sig med udenrigske Anliggender, end det havde havt i 1882, indgik disse to Magter et Forbund mod England, medens Tydskland, der saae Leiligheden gunstig til et Indfald i Frankrig, forbandt sig med England. Paa den anden Side tiltraadte Rusland Coalitionen mod England. Saaledes var altsaa paa den Tid, der her omtales, England med Tydskland og Ægypten paa sin Side indviklet i en Krig med Frankrig, Rusland og Tyrkiet. Enkelthederne ved disse Dages politiske Begivenheder

ere saa vel kjendte, at vi ikke her skulle omtale dem. Hvad der her i store Træk er fortalt, er kun det, der er absolut nødvendigt, for at forstaae Magtfordelingen i Søslaget ved Port Said den 2den Juni 1886.

Da Krigen blev erklæret i Mai 1886, var det de Krigsførendes første Opgave at sikkre sig Herredømmet over Suez-Canalen. Ægypten havde opstillet en betydelig Tropestyrke ved Canalen, og 20,000 Mand af den indiske Hærstyrke vare afsendte til Ægypten, medens samtidig den ostindiske Escadre, der var bleven betydelig forstærket, bevogtede Indgangen til Canalen fra det røde Hav. Der stod altsaa kun tilbage at beskytte Indløbet til Port Said. Middelhavsflaaden var ganske vist sammensat af et stort Antal kraftige Skibe; men i Betragtning af det mægtige Forbund, der var dannet imod England, maatte det ansees nødvendigt at forene Canalflaaden med Middelhavsflaaden, især da det var givet, at den forenede franske og tyrkiske Flaade vilde angribe Port Said, saasnart der var samlet en saa stor Styrke, at Angrebet lod sig udføre uden stor Risiko. Reserveflaaden maatte da overtage Forsvaret af den engelske Canal.

Det maa nu ikke antages, at denne Beslutning blev tagen uden efter en moden Overveielse, og efterat Alt, hvad der kunde tale for og imod, var blevet discuteret af alle dem, der vare berettigede til at have en Stemme i Sagen, og det kan derfor ikke forundre, at det først var i det sidste Øieblik — efterat Krigen alt var udbrudt — at der blev givet Canalflaaden Ordre til saa hurtig som muligt at afgaae til Middelhavet.

Canalflaaden, der laa tilankers ved Plymouth, klar til Afgang paa kort Varsel, bestod af følgende Skibe:

| | | |
|---------------------|----|------------------------------------|
| »Minotaur« | 17 | Kanoner (Admiral Weldons Flagskib) |
| »Northumberland« | 27 | - |
| »Hercules« | 14 | - |
| »Agincourt« | 17 | - (Contreadmiral Hawkins) |

»Achilles« 16 Kanoner.

»Sultan« 12 -

Det var hverken nogen videre stor Escadre eller meget kraftige Skibe; men Escadren var godt indøvet og sammenarbejdet, og, hvad Evolutioner og Seilmanøvrer angik, var den paa Høidepunctet af det Opnaaelige.

Admiral Weldon indsaae tilfulde, at det var en væsentlig Mangel ved Escadren, at Skibenes Manøvre-
evne paa Grund af den store Forskjel i Længden var meget ueensartet, og han forsøgte derfor at raade Bod herpaa ved at give Ordre til, at enhver Officeer skulde gjøre sig nøie bekendt med Dreieevnen af det Skib, hvori han forrettede Tjeneste, med dets Evne til at lystre Maskinen, med Rorets Virkning, kort sagt med alle de Egenskaber ved Skibet, der kunde faae Betydning ved Manøvrer under en Kamp, og han havde opfundet en udmærket Maade, paa hvilken Officererne kunde opnaae det rette »Øie« for den vanskeligste af alle Manøvrer, Vædderstødet, idet han gav Ordre til, at Skibene skulde forsøge at væddre Skiver, der under Seil drev væk for Vinden. I Begyndelsen blev der i Escadren gjort Løier med denne Idee, thi Enhver troede, at han sagtens kunde ramme en saadan Skive, der kun bevægede sig ganske langsomt; men, da det kom til Stykket, og det gjaldt om nøie at beregne det Øieblik, da Roret skulde lægges iborde, for at man kunde træffe Skiven, viste Opgaven sig ikke saa let, som den ved første Øiekast syntes, og der blev gjort mange mislykkede Forsøg, før et smukt, normalt Stød kunde opnaaes.

Væddringsøvelserne bleve først foretagne mod Skiver; men senere benyttedes gamle Baade, i hvilke et Seil blev sat, og Baaden drev da væk for Vinden, medens Skibet løb omtrent en Qvartmil ned i Læ, vendte her og dampede saa op mod Baaden for at væddre den, idet Manøvreren da blev noget Lignende som det, der skulde foretages, naar to Skibe løb imod hinanden. Det var

vidunderligt, saalænge Baadene holdt ud tilrods for disse Vædringsforsøg. —

Det var den 20de Mai 1886, at Escadren pludselig fik telegraphisk Ordre til at afgaae til Malta og til at anløbe Gibraltar for at fylde Kul, om det maatte være nødvendigt.

Det vil ikke være vanskeligt at forestille sig det Røre, som denne Ordre frembragte i Escadren, hvor Alt kom i travl Bevægelse for at gjøre Skibene seilklare i den kortest mulige Tid, og der var over Escadren udbredt en Iver og Kappelyst, som viste, at Alle som En med Længsel havde imødesøet dette Øieblik, der skulde danne Indledningen til Escadrens active Deeltagelse i Krigen.

Ved Middagstid vaiede Signalet for at lette, og kort efter stode Skibene i Kjølvandsorden i 2 Colonner ud af Canalen. »Minotaur«, »Northumberland« og »Hercules« dannede den styrbords Colonne, medens »Agincourt«, »Achilles« og »Sultan« dannede den bagbords Colonne. Efter et Par Timers Forløb var Farten bragt op til 12½ Knob, og Reisen fortsattes med denne Fart. Denne hurtige Fremgang var imidlertid af kort Varighed, thi allerede Kl. 9 Em. bragte et Signal fra »Achilles« Admiralen den Melding, at dens Maskine var løben varm, og at den var nødsaget til at stoppe; hvor nødig Admiralen end vilde opholdes, var der dog intet Andet at gjøre end at give Signal til at standse Farten. Paa denne Maade gik et Par Timer tilspilde, og i det første Etmaal var der ikke tilbagelagt mere end 265 Qml. Den næste Dag bragte flere Uheld; gjentagne Gange maatte Escadren standse paa Grund af varme Pandeieier eller andre Havarier ved Maskineriet, og »Achilles« gav i det Hele Anledning til saa megen Forsinkelse, at Admiralen besluttede sig til at lade den tilbage og fortsætte Reisen med forceret Fart med den øvrige Escadre, idet »Achilles« da maatte følge efter saa hurtig som muligt. Resultatet

heraf var, at Escadrens 5 Skibe den 25de Mai Kl. 8 Fm. ankom til Gibraltar efter at have tilbagelagt Veien hertil i 4 Dage og 20 Timer. Da Kulforbruget gjennemsnitlig havde været 350 Tons for hvert Skib, og da kun enkelte af Skibene havde tilstrækkelig Kul til at kunne foretage Reisen til Malta med forceret Fart, blev der givet Ordre til at fylde Kul. Autoriteterne i Gibraltar havde truffet alle nødvendige Forberedelser, og Kulyldningen kunde strax begynde, idet to af Skibene lagde til ved den nye Mole, medens Resten blev forsynet ved Hjælp af Pramme.

En ny sørgelig Overraskelse var forbeholdt Escadren. Det blev opdaget, at «Northumberland»'s ene Cylinder var revnet, hvilket gjorde det umuligt for Skibet at fortsætte Reisen før om 3 Dage i det tidligste. Man blev næsten bragt ud af Fatning; at tænke sig, at en Escadre paa 6 Skibe, der vare blevne anseete for at være i fuldstændig kampfærdig Stand, efter $4\frac{1}{2}$ Døgn's Gang var bleven reduceret til $\frac{2}{3}$ af den oprindelige Styrke paa Grund af Havarier paa Maskineriet! Det var for galt! — «En Koffardidamper kan som ingen Ting gaee over Atlanterhavet med fuld Fart, uden at der opstaaer en Tanke om Nødvendigheden af at stoppe et eneste Øieblik!» — «Maskinmesterne ere i høieste Grad udygtige!» — «De ere ligegyldige, passe ikke deres Tjeneste og ere overhovedet slet ikke skikkede til det Hverv, som er overdraget dem!» — Disse og andre lignende Udbrud fremkom ved denne Leilighed mod dem, som man med eller maaskee uden Grund tillagde Skylden for de indtrufne Uheld.

Under disse Omstændigheder forespurgte Admiralen ved Telegram om nærmere Ordre og blev beordret til at fortsætte Reisen med de tiloversblevne Skibe saa hurtig som muligt, da en Kamp var nær forestaaende.

Den 25de Mai Kl. 8 Em. stod derfor Escadren ud fra Gibraltar, og Reisen fortsattes med den tidligere Fart af $12\frac{1}{2}$ Knob. Det var prægtigt Veir, og Alt gik

godt i Løbet af de følgende 36 Timer, om end Fyrfolkenes Tjeneste efterhaanden blev saa anstrengende, at det var nødvendigt at benytte endeel af Dæksmandskabet til Fyrtjeneste for at holde Farten; men efter disse 36 Timers Forløb indtraf der igjen et Maskinuheld, idet en af Forbindelsesstængerne i »Minotaur«'s Maskine knak, hvorved denne tog saa betydelig Skade, at Havariet ikke kunde udbedres ved en Ombytning af Forbindelsesstangen. Under disse Omstændigheder besluttede Admiralen at flytte sit Flag til »Hercules«, lade »Minotaur« søge at naae Malta saa godt den kunde, og selv gaae videre med de tilbageblevne 3 Skibe »Hercules«, »Agincourt« og »Sultan«.

Alle disse Maskinuheld, der efterhaanden havde reduceret Escadren til den halve Styrke, havde lært Admiralen, at Skibene ikke vare istand til i længere Tid at holde den store Fart, og, da han om muligt ikke vilde miste flere af Skibene af denne Grund, blev Farten sat til 10 Knob.

Efter en Seilads paa 3 Dage og 21 Timer ankom Escadren til Malta, hvor Alt blev fundet klart til Kulfyldning, og hvor Admiralen modtog et Telegram fra Admiral Doël med Underretning om, at Middelhavsflaaden vilde forlade Cypem inden den 1ste Juni, samt med Ordre til Canalescadren om enten at samles med Middelhavsflaaden i Larnaca eller, dersom dette ikke kunde naaes, at gaae directe til Port Said.

Da det allerede var den 29de Mai, og der saaledes kun var ringe Udsigt til at komme tidnok til Larnaca, besluttede Admiral Weldon at gaae directe til Port Said og, dersom Middelhavsflaaden ikke alt var ankommen hertil, da at søge den op imod Cypem.

Den 30te Mai forlod Escadren Malta og stod østerpaa mod Port Said; den havde faaet en Tilvæxt i Taarnskibet »Neptune«, der havde havt Station ved Malta som Vagtskib, hvilken Tjeneste nu blev overladt til »Minotaur«.

Middelhavsflaaden bestod af følgende Skibe:

Taarn- og Barbette-Skibe.

| | Kanoner | Tons | Heste Kraft |
|----------------------------|--------------|------------------|-------------|
| 1. »Collingwood» | 10 | 9,150 | 7,120 |
| 2. »Colossus» | 10 | 9,150 | 7,090 |
| 3. »Dreadnought» | 4 | 10,820 | 8,210 |
| 4. »Hotspur» | 4 | 4,010 | 3,060 |
| 5. »Howe» | 10 | 9,600 | 7,640 |
| 6. »Inflexible» | 4 | 11,880 | 8,010 |
| 7. »Monarch» | 7 | 8,320 | 7,840 |
| 8. »Neptune» | 6 | 9,310 | 8,070 |
| 9. »Rodney» | 10 | 9,600 | 7,500 |
| 10. »Rupert» | 8 | 5,440 | 4,630 |
| 11. »Thunderer» | 4 | 9,330 | 6,070 |

Bredsidebevæbnede Panderskibe.

| | | | |
|----------------------------|--------------|-----------------|-------|
| 12. »Alexandra» | 12 | 9,490 | 8,610 |
| 13. »Invincible» | 14 | 6,010 | 4,830 |
| 14. »Superb» | 16 | 9,170 | 6,580 |
| 15. »Temeraire» | 8 | 8,540 | 7,520 |

Upandsrede Corvetter.

| | | | |
|--------------------------|--------------|-----------------|-------|
| 16. »Cordelia» | 10 | 2,380 | 2,420 |
| 17. »Iris» | 10 | 3,730 | 7,330 |
| 18. »Mercury» | 10 | 3,730 | 7,290 |
| 19. »Rover» | 14 | 3,460 | 4,960 |
| 20. »Sapphire» | 12 | 1,970 | 2,360 |
| 21. »Thetis» | 14 | 1,860 | 2,270 |

Torpedoskibene: »Polyphemus» og »Hecla.»

Kanonbaadene: »Beacon», »Bittern», »Cherub», »Condor», »Coquette», »Decoy», »Don», »Falcon», »Firefly», »Foam» og »Lily».

»Colossus» var Viceadmiral Doëls Flagskib; Contre-admiral Hearless, Flaadens Næstcommanderende, havde sit Flag heist paa »Inflexible».

Torpedoskibet »Hecla» var et Slags flydende Værksted, indrettet til Fabrication og Reparation af Torpedoeer

af hvilke der fandtes en stor Mængde ombord tilligemed de til Flaadens Brug bestemte elektriske Kabler og Batterier. Skibet var armeret med 6 Stkr. 64 pundige Kanoner, og de mest saarbare Steder vare beskyttede med Kulpanser, men det var ikke bestemt til at tage directe Deel i Kampen.

»Polyphemus« derimod var beregnet til at kunne tage Kampen op mod hvilken Fjende, det end skulde være. Den blev kaldet et »Staal torpedo — Vædderskib«, førte ingen Kanoner, men var rigelig forsynet med Torpedoer og med en mægtig Spore. Endvidere var den paa Grund af sit lave Overskib vanskelig at træffe og havde stor Fart. Den var bygget som et Forsøg og var bleven sendt til Middelhavet for at prøves under Krigsforhold.

Enkelte af de i Listen nævnte Skibe, som f. Ex. »Neptune« og Kanonbaadene, vare dog detacherede fra Flaaden, idet de benyttedes dels som Vagtskibe, dels til Convoiering.

Flaaden var indeelt paa følgende Maade:

1ste Division.

1. »Colossus«.
2. »Alexandra«.
3. »Howe«.
4. »Rupert«.

2den Division.

5. »Collingwood«.
6. »Temeraire«.
7. »Monarch«.
8. »Polyphemus«.

3die Division.

9. »Inflexible«.
10. »Invincible«.
11. »Dreadnought«.
12. »Hotspur«.

4de Division.

13. »Rodney«.
14. »Superb«.
15. »Thunderer«.

(»Neptune« var Vagtskib ved Malta.)

Admiral Doëls Tanke ved denne Deling af Flaaden var, at hver Division skulde udgjøre et selvstændigt Hele, være af nærlig samme Styrke og have foruden de egentlige Artilleriskibe et Vædderskib. »Rupert«, »Hotspur« og »Polyphemus« bleve paa Grund af deres Torpedoer og Spore betragtede som Flaadens egentlige Vædderskibe.

Flaaden laa tilankers ved Larnaca, hvor Tiden benyttedes til forskellige Øvelser f. Ex. Kanonexercits, Skydning, Torpedoangreb osv., indtil den 31te Mai, da der blev givet Ordre til at afgaae til Port Said. Hvad der derefter hændte, vil fremgaae af efterfølgende Brev fra Lieutenant Forrest, der gjorde Tjeneste paa Flagskibet. Hans Brev er dateret fra Alexandria faa Dage efter Slaget.

»Kl. 2 om Morgenen den 31te Mai blev jeg purret af den vagthavende Underofficer, som meldte mig, at der var gjort Signal til at sætte Dampen op og hive ind paa Kjæden, og at Chefen ønskede, at Kjæden skulde kastes tilspils strax, saa at Indhivningen kunde paabegyndes, saasnart der var Damp nok til at bevæge Spillet. Da jeg kom op paa Dækket, saae jeg, at der var purret ud overalt, og at Folkene vare igang med at stuve Koierne. Kjæden blev kastet tilspils strax, men Klokken blev 4, førend Indhivningen kunde begynde. Kl. 6 havde alle Skibene gjort Signal for at være klare til at lette, og vi befandt os kort efter paa Veien til Port Said.

Den forenede franske og tyrkiske Flaade havde i nogen Tid ligget i Suda-Bugten paa Kreta, og vi havde holdt Øie med den ved Hjælp af vore to hurtige Krydsere, »Iris« og »Mercury«, der vare særlig skikkede til dette

Hverv, som de kunde udføre forholdsviis sikkert, idet deres store Fart tillod dem at nærme sig Fjenden paa kort Hold, uden at han kunde afskære dem Tilbageveien. Vi havde saaledes stadig de paalideligste Efterretninger om Fjendens Styrke og Bevægelser.

Ved en enkelt Leilighed havde »Iris« foretaget noget mere end en blot og bar Recognoscering. Chefen, Capitain Thomson, havde iagttaget, at der om Natten ikke fandtes ret mange Patrouillebaade til Bevogtning af Indløbet til Bugten, og, da han meente, at Baadenes Besætninger tilmed ikke passede synderlig godt paa, eftersom der endnu ikke var blevet foretaget noget Angreb paa Flaaden, besluttede han ved første gunstige Leilighed at forsøge at sprænge et af Skibene i Luften. Natten til den 27de Mai lod han derfor sin Torpedobaad angribe en lille Corvet, der laa tilankers noget længere ude end de andre Skibe. For ikke at vække nogen Mistanke havde han som sædvanlig forladt Bugten en Time før Mørkets Frembrud; han vendte da tilbage Kl. 2 om Morgenen, paa hvilken Tid han antog, at der blev passet mindst godt paa fra Patrouillebaadene, og, da alle Forberedelser til Angrebet imidlertid vare trufne, afgik Torpedobaaden, ført af Lieutenant Winter, paa sin Expedition. Baaden dampede ind i Bugten med langsom Fart og kom Corvetten paa $\frac{1}{2}$ Quartmiils Afstand, førend den blev opdaget. Corvetten aabnede da Ilden fra sine Hotchkiss Kanoner, og i Løbet af ganske kort Tid var Baadens Maskine ødelagt ved en voldsom Granatild. Lieutenant Winter vilde imidlertid ikke opgive Angrebet, og det lykkedes ham at faae vendt Baadens Stævn mod Corvetten, hvorefter han udsendte sin Torpedo; men endnu førend denne naaede Corvetten, blev Lieutenant Winter skudt, Baaden sank umiddelbart derefter, — og hele Besætningen omkom med Undtagelse af Maskinisten, der havde faaet fat paa en Aare og blev fisket op 3 Timer senere. Torpedoen traf Corvetten, som faa Minuter efter sank,

medens Størstedelen af Besætningen blev bjerget. Man kan danne sig et Begreb om Angrebets Hurtighed, naar det bringes i Erindring, at der kun forløb 2 Minuter fra det Øieblik, Baaden blev opdaget, og til Torpedoen exploderede.

Efter dette Angreb var Fjenden mere paapassende, og, sandsynligviis paavirket af Frygten for et nyt Angreb, forlod hele Flaaden Sudabugten om Morgenen den 29de Mai, hvorom »Mercury« bragte os Underretning, hvis nærmeste Følge var Signalet den 31te Mai til at sætte Dampen op.

Den 31te Mai og 1ste Juni dampede vi med langsom Fart imod Port Said, idet vi holdt skarpt Udkig efter Fjenden. Skibene laae i Frontorden med 10 Kabellængders Mellemrum for at spænde over et saa stort Areal som muligt, medens »Mercury« og »Iris« foretoge Recognosceringer for at søge at opdage Fjenden. Ved Daggy den 2den Juni heiste det vestligste Skib »Inflexible«, Compassignalet »Vest« for at angive, at der var Noget isigte i den Retning, og kort efter signaleredes der, at det var »Mercury« med Signalet »Fjenden isigte i Sydvest« vaiende. Signalet »Frontorden i Grupper med »Rodney« som Fløimand, 8 Kabellængder mellem Grupperførerne« blev strax givet fra Flagskibet, og Coursen blev, saasnart Skibene havde indtaget den nye Opstilling, forandret til Sydvest.

Da der er og sandsynligviis endnu vil blive talt meget om den Opstilling, hvori Admiral Doël havde stillet sin Flaade, vil det ikke være uden Interesse nærmere at belyse denne Orden, som han havde bestemt skulde være Kampordenen, og som nu skulde prøves i Virkeligheden. Ordenen maa betragtes som en Gruppeorden med Grupper paa 4 Skibe og Grupperførerne i Frontorden med 8 Kabellængders Afstand. Gruppens andet Skib skulde, som det vil sees paa den længere fremme viste Opstilling af Flaaden, være 6 Streger agtenfor tværs om

Bagbord af Føreren og i 2 Kabellængders Afstand fra denne. Det tredie Skib i Gruppen holdt sig 6 Streger agtenfor tværs om Styrbord af Føreren og i 3 Kabellængders Afstand fra denne, og det fjerde Skib, Vædderskibet, 4 Kabellængder ret agtenfor Føreren.

Det var Admiralens Anskuelse, at det vilde være umuligt for en Flaade at holde den første Opstilling i sin Heelhed efter det første Sammenstød med Fjenden, og det var ham derfor magtpaaliggende at inndeles sin Flaade saaledes, at hver Deel i og for sig var et Hele, der var istand til en selvstændig Optræden under Divisionschefens Befaling. Disse Betragtninger førte til Flaadens Inddeling i Grupper paa 4 Skibe, hvis indbyrdes Opstilling i Gruppen blev som ovenfor nævnt, idet Admiralen til Grund herfor lagde følgende Betragtninger:

A. Vædderen er et meget kraftigt Vaaben, og det andet og tredie Skib i Gruppen vil have bedre Leilighed til at anvende dette Vaaben i den givne Opstilling end i nogen anden.

B. Skibene ville være mindst udsatte for at træffes af de Whiteheadske Torpedoer, som udskydes af de Skibe, der ere foran dem.

C. Gruppens agterlige Skibe ville kunne understøtte deres Formænd med deres Stævnilde.

D. Alle Skibene ville kunne anvende deres Bredsidebevæbning.

Efterat Flaadens Opstilling var bestemt, opstod Spørgsmaalet om Anvendelse af Torpedobaadene, hvoraf hvert Skib idetmindste havde een, og flere Skibe endog to.

Saasnart Flaaden havde indtaget Kampordenen, bleve Torpedobaadene satte i Vandet og fordeelte paa følgende Maade. Paa Ydersiden af hver Gruppens andet og tredie Skib blev der posteret en Torpedobaad, og de øvrige Baade bleve samlede i en Flotille under Beskyttelse af «Iris» og «Mercury» med Ordre til at holde sig udenfor Slaget, indtil der maatte vise sig en Leilighed til — under Dækning af Krudtrøgen — at foretage et Angreb,

i hvilket Tilfælde den commanderende Officer havde Ordre til at handle, som Omstændighederne bød.

Kl. 8 fik vi Fjenden, der med langsom Fart stod sydpaa i Kjølvandsorden i 2 Colonner, isigte. Saasnart Fjenden fik Øie paa os, forandrede han sin Cours og stod op mod os i dobbelt Frontorden. Den fjendtlige Flaade bestod af 12 franske og 7 tyrkiske Skibe, og der var saaledes paa fjendtlig Side en Overmagt af 4 Skibe. Flaadernes indbyrdes Stilling vil sees af nedenstaaende Opstilling.

| | | | |
|--------------|----------------|----------------------------|------------------------|
| | | | — Thunderer |
| | Richelieu | — Rodney | |
| Valeureuse | — | | — Superb |
| | Trident | 8 Kabellængder | |
| Surveillante | — | | |
| | Colbert | | — Dreadnought |
| Suffren | — | | — Inflexible — Hotspur |
| | Océan | | — Invincible |
| Redoutable | — | | |
| | Friedland | | |
| Guyenne | — | | |
| | Amiral Duperré | — Howe | |
| Dévastation | — | — Colossus — Rupert | |
| | Feth-i-Bulend | — Alexandra | |
| Orcanieh | — | | |
| | Aschar Shefket | | |
| Idjalieh | — | — Monarch | |
| | Osmanieh | — Collingwood — Polyphemus | |
| Mukadir Hair | — | — Temeraire | |
| | Avini Allah | | |

Den franske Admiral, Marquis de Mullaire, havde sit Flag heist paa »Amiral Duperré«; den tyrkiske Escadre førtes af Hastkar Pascha, der var ombord i »Feth-i-Bulend«. Af Opstillingen vil det sees, at den franske Flaadeafdeling var paa venstre Fløi, og at den franske Admiral for at være nærmere ved Centret af den forenede Flaade havde Plads paa høire Side af sine Skibe, medens det tyrkiske Admiralskib befandt sig lige ved Siden af det franske.

Da den forenede Flaade først dannede Slagorden, var Afstanden mellem Skibene 2 Kabellængder; men, da den franske Admiral bemærkede de store Aabninger i den engelske Opstilling, forøgedes Afstanden til 3 Kabel-længder.

Da vi vare i omtrent 3 Qvartmiles Afstand fra Fjenden, blev der gjort Signal til at gjøre klar til Vædderstød. Samtidig bleve Kanonerne stillede 15° foranfor tværs og forbundne ved Hjælp af en elektrisk Ledning til Directoren i Commandotaarnet. Vi vare endnu 1 Qvartmiil fra Fjenden, da alle Forberedelser vare trufne, og en høitidelig Stilhed — kun afbrudt af Observations-officerens Stemme, der fra Mærset fra Tid til anden varskoede for Afstanden til Fjenden — herskede i hvert Skib i Flaaden.

Eftersom Fjenden ikke viste noget Tegn til at forandre Coursen, heistes Signalet: »Divisionernes 2det Skib væddrer til Styrbord, Vædderskibene væddre til Bagbord; Væddringsmanøvrene søges skjulte ved Krudtrøgen,« hvilket Signal fandtes i den af Admiral Doël paa Grundlag af Divisionsgrupperne som Slagorden udarbejdede Kampsignalbog.

Da Afstanden til Fjenden var 700 Alen, aabnedes Ilden fra de mindre Kanoner og Revolverskytset, hvilket dog ikke syntes at gjøre synderlig Virkning, og kort efter fik vi gennem Aabningen i Commandotaarnet Øie paa »Amiral Duperré«'s mørke Stævn. Et Øieblik efter saaes et Glimt fra dens Taarne, fulgt af et bedøvende

Knald og et Stød, der bragte vort Skib til at dirre fra den ene Ende til den anden. Det var det franske Admiralskib, som havde begyndt Legen med at sende os Indholdet af sine fire $13\frac{1}{2}^{\text{inch}}$ Kanoner. Strax efter kunde vore Kanoner bære, og vi gjengjældte den franske Admirals Hilsen med fire 1200 *R*'s Granater fyldte med Bomuldskrudt.

Folkene sprang strax op for at lade Kanonerne igjen, og den tidligere Stilhed ombord afløstes af almindelig Travlhed; men næppe var dette Arbeide begyndt, før Signalet til at søge Dækning igjen blev gjort, og det var ikke et Øieblik for tidligt, thi knap $\frac{1}{2}$ Minut efter, at vi havde affyret vore Kanoner, modtog vi Laget fra »Dévastation«, der — som det vil sees af Opstillingen — havde sin Plads lige agtenfor »Amiral Duperré«.

Saasnart nu »Dévastation« havde passeret os, begyndte atter Arbeidet med at lade Kanonerne, og der var nu Leilighed til at see sig om netop tidsnok til at faae Øie paa »Alexandra« i det Øieblik, den væddrede »Dévastation«. Dette Skib var ikke blevet synderlig beskadiget under Gjennembrydningen, idet den Whiteheads Torpedo, som vi udskød, blev affyret lidt for seent, saaledes at den sprang tæt ved Agterenden og kun fyldte det agterste vandtætte Rum.

Det synes, som om Chefen for »Dévastation«, idet han selv ikke havde tænkt sig at ville væddre, fuldstændig har glemt Muligheden af selv at blive væddret og først har opdaget »Alexandra«, da den kom ud af den lætte Krudtrøg og stævnedes tværs ned paa »Dévastation«, paa hvilket Tidspunct det var for seent at undgaae Stødet. »Dévastation« lagde vel Roret bagbord, men »Alexandra« løb dog ind i dens Styrbords Side, og det var øiensynligt, at »Dévastation« snart vilde synke. »Dévastation« krængede over ved Sammenstødet, forsvandt derefter i Krudtrøgen, men kom snart efter tilsyne ude om Bagbord

for os, idet Maskinerne ikke vare stoppede, og Roret var blevet liggende bagbord. Strax efter kæntrade den og sank. »Alexandra«, der havde bakket kort før Sammenstødet, gik frem igjen, saasomt den var klar af Modstanderen, men den var i en sørgelig Forfatning, da dens Boug var knuust ved Stødet, og de to forreste Rum vare fyldte; den laa derfor saameget paa Næsen, at den næppe kunde manøvreres.

»Howe« havde givet »Dévastation« Laget omtrent i samme Øieblik, som »Alexandra« løb den ned, og dernæst »Guyenne« det andet Lag uden selv at lide nogen alvorlig Skade.

»Rupert« — Divisionens egentlige Vædderskib — gjorde Forsøg paa at løbe det tyrkiske Admiralskib ned, men Chefen tog feil af Manøvren, og »Rupert« passerede tæt agtenom det tyrkiske Skib, idet den frembød en fortrinlig Leilighed for »Orcanieh« til at foretage et Vædderstød. For at forstaae, hvorledes det lykkedes »Rupert« at undgaae dette, maa man imidlertid kaste Blikket paa andre af de Optrædende.

Det vil erindres, at der var posteret Torpedobaade paa Ydersiden af »Howe« og »Alexandra«. »Howe«'s Baad havde holdt sig tæt under Skibets Laaring og var naaet ud af Méléen uden at faae nogen Skade, men »Alexandra«'s Baad havde, da »Dévastation« blev væddret, været nødt til at skære ud; idet den udførte denne Manøvre, fik den »Orcanieh« isigte ret forude, og Chefen for Torpedobaaden besluttede da strax at forsøge at sprænge det tyrkiske Skib, der i dette Øieblik var ifærd med sit Væddringsforsøg mod »Rupert«, i Luften. »Orcanieh« fik imidlertid samtidig Øie paa Torpedobaaden, og, da »Orcanieh«'s Chef maa have været meget bange for Baadens Angreb, lagde han Roret haardt styrbord, hvorved bevirkedes, at »Rupert«, der efter at have forfeilet Vædderstødet mod »Feth-i-Bulend« havde lagt sit Ror haardt bagbord, kun blev truffen af »Orcanieh«

under en Vinkel af 15° og ikke fik nogen Skade af Betydning. Torpedobaaden udskød imidlertid sin Torpedo, der vel traf Fjenden og sprang, uden at det paa Grund af den tætte Røg kunde siges, hvor den havde truffet; men, da Slaget var tilende, var »Orcanieh» forsvunden. Torpedobaaden var aldeles ødelagt efter Angrebet ved Granaterne fra »Orcanieh»'s Revolverskyts, og det var med Nød og næppe, at den naaede at komme langs Siden af »Colossus», inden den sank.

Saasnt vi havde passeret det sidste Skib i Fjendens Linier, blev Farten reduceret til langsom Gang for at faae et Overblik over Situationen. Vi saae da Hovedmassen af den fjendtlige Flaade dampe bort fra os og de fleste af vore Skibe nærlig i Linie med os, medens der imellem de to Flaader befandt sig omtrent 10 eller 11 Skibe, hvoraf nogle laae stille, og andre bevægede sig i forskellige Retninger øiensynlig stærkt beskadigede, endskjøndt den stærke Skydning viste, at der endnu var Modstandsevne hos adskillige af dem.

Det franske Admiralskib gjorde nu et Signal, og, da dette blev nedhalt, lagde Fjenden Roret bagbord og stod ned imod os. Vi havde imidlertid ikke været ledige; Admiral Doël havde gjort Signal til at forandre Coursen, og de to Flaader stode igjen ned mod hinanden, dog uden at det dennegang kom til noget almindeligt Sammenstød, idet begge Flaader ilede de Skibe til Undsætning, der i beskadiget Tilstand vare blevne liggende mellem Flaaderne. Al Orden var snart forbi, og Slaget blev en Samling Dueller mellem de enkelte Skibe, hvoraf flere imidlertid havde to Modstandere at kæmpe med. Paa dette Tidspunct viste Nyttens af Torpedobaadene sig først fuldkomment, idet de halvt ødelagte Skibe bleve et let Bytte for dem. Desværre havde vi kun 5 tilbage af de 8 Torpedobaade, der ved Slagets Begyndelse ledsagede Flaaden; men det lykkedes dog disse 5 Baade

at ødelægge to af Fjendens Skibe, som ellers vilde være undslupne.

«Colossus» holdt sig tæt til «Alexandra», der ikke kunde manøvrere, og «Howe» holdt sig ligeledes i Nærheden for at assistere det synkefærdige Skib, som imidlertid brugte sine Kanoner fortræffelig og rimeligviis paa Grund af Fjendens Frygt for dens Torpedoer undgik at blive væddret. Denne Kamp varede omtrent en Time, da «Alexandra» sank, hvorefter vi i omtrent 2 Timer holdt gaaende i en løbende Fegtning snart med et, snart med et andet af Fjendens Skibe.

Ilden begyndte nu at tage af paa begge Sider, thi dels vare mange af de kæmpende Skibe saa ødelagte, at de ikke kunde bruge deres Kanoner, dels havde flere af Skibene været nødsagede til at trække sig ud af Kampen.

«Colossus» var nu i Kast med vor tidligere Modstander «Amiral Duperré» og havde en meget ulige Kamp at bestaae, thi kun den ene Kanon i det forreste Taarn kunde bruges. Vel vare Kanonerne i det agterste Taarn ikke blevne ødelagte af Fjendens Ild, men det complicerede Apparat til deres Betjening var i Uorden, den eneste Mand, der forstod sig paa dets Construction, var dræbt, og der var ingen Anden, som kunde finde ud af, hvad der var iveien. Vi forsøgte at komme det fjendtlige Skib paa nært Hold for at foretage et Vædderstød eller bruge vore Torpedoer; men, da vi gjorde mindre Fart end Fjenden, var det os ikke muligt. Efter kort Tids Forløb traf et Skud vor eneste tjenstdygtige Kanon, og der syntes nu ikke at være noget andet for os at gjøre end at stryge Flaget, da i det Samme Fjendens Ild ophørte. «Amiral Duperré» var øiensynlig synkefærdig, og 3 à 4 Minuter efter, at dens Ild var ophørt, var den forsvunden fra Havets Overflade. Grunden hertil var følgende.

»Collingwood«'s Torpedobaad var ved Slagets Begyndelse bleven sendt til den Flotille af Torpedobaade, der under Beskyttelse af »Iris« og »Mercury« skulde holde sig udenfor Slaget; den havde dernæst passeret gennem de kæmpende Rækker uden at lide nogen Skade, havde affyret alle sine Torpedoer uden at beskadige Fjenden og havde brændt næsten alle sine Kul. Fra »Hecla«, der henimod Slagets Slutning havde forenet sig med »Iris«, havde den derefter faaet en ny Forsyning af Kul og Torpedoer og var afgaaet igjen for paany at prøve sin Lykke. Da den nu saae os i Kamp med det franske Admiralskib, dampede den op mod dette, dækket af Røgen, og affyrede sin Torpedo, som til ikke liden Overraskelse for Baadens Besætning dennegang sprang og bragte det franske Admiralskib til at synke.

Saa vel Admiral Doël som den tyrkiske Admiral, der efter den franske Admirals Død havde overtaget Commandoen over den forenede Flaade, gav nu Ordre til Kampens Ophør. De to Flaader, eller snarere Resterne af de to Flaader, samlede sig om deres Admiraler, og alle Mand bleve satte igang med saavidt gjørligt at reparere den lidte Skade.

Grunden til, at Kanonerne i vort agterste Taarn vare blevne ukampdygtige, viste sig nu at være den, at den Ventil, som sætter den hydrauliske Maskine, der betjener Kanonerne, i Forbindelse med disses Mechanisme, var bleven lukket, idet denne Ventil sandsynligviis var bleven forvexlet med en anden; da Ventilen atter aabnedes, kunde Kanonerne igjen betjenes. Hvem der var den Skyldige, har man ikke kunnet opdage; men jeg tvivler om, at han vilde være bleven straffet, thi en Feiltagelse blandt den Masse Rør, Ventiler og Hauer, der findes ombord i et moderne Kampskib, er meget tilgivelig, saalænge Betjeningspersonalet hyppig ombyttes fra et Skib til et andet.

Da Flaaderne igjen vare samlede, blev den almindelige Ødelæggelse blandt deres Skibe først ret øiensynlig. Faa Timer iforveien bestod den engelske Flaade af 15 udmærkede Kampskibe, og nu fandtes der kun 8 tilbage, der endda næppe kunde kaldes andet end Vrag; to af dem befandt sig med Maskinerne ødelagte paa Slæb af andre, et Skib havde Skade paa Roret, og næsten for alle Skibes Vedkommende var Pandseret mere eller mindre ødelagt. I det Hele var kun omtrent 12 svære Kanoner tjenstdygtige, Antallet af Døde og Saarede var umaadelig stort, og den gamle »Inflexible« vilde ikke styre, da dens Forstævn var under Vandet paa Grund af, at dens forreste vandtætte Rum vare fyldte.

Det var dog en Trøst at see, at Fjenden ikke var stort bedre stillet; vel havde han kun mistet 6 Skibe, men de tiloversblevne 13 syntes at være endnu mere ødelagte end vore Skibe, og det lod til, at Besætningerne vare bragte aldeles ud af Fatning; Skibene vare ikke i nogen Orden, og, da vi atter havde dannet en Slags Kamporden, begyndte flere af dem at dampe bort fra Flaaden. Da vi imidlertid ikke gjorde noget Forsøg paa Angreb, stoppede de igjen, og Flaaderne laae nu Resten af Eftermiddagen overfor hinanden i c. 5 Qvartmiles Afstand.

Nedenstaaende Liste viser den engelse Flaades Tab i Kampen.

Den engelske Flaade efter Kampen.

- »Collingwood« — sunken (ved Torpedo).
- »Colossus« — Kanonerne i forreste Taarn utjenstdygtige.
- »Dreadnought« — Maskinerne ødelagte.
- »Hotspur« — sunken (væddret).
- »Howe« — sunken (ved Torpedo).
- »Inflexible« — Forreste Rum fyldt, det hydrauliske Apparat til Kanonernes Betjening i Uorden, utjenstdygtig.

- »Monarch« — sunken (ved Torpedo).
 »Rodney« — næsten ubeskadiget.
 »Rupert« — Maskinerne ødelagte.
 »Thunderer« — Begge Taarnene ødelagte.
 »Alexandra« — sunken.
 »Invincible« — Styreapparatet i Uorden.
 »Superb« — synkefærdig.
 »Temeraire« — sunken (det formodes ved Torpedo).
 »Polyphemus« — savnes; Grunden hertil aldeles ubekjendt.
 »Iris« — tjenstdygtig, men med flere Kanoner demonterede.
 »Mercury« — Styrbords Maskine ubrugelig.
 »Rover« — tjenstdygtig, men med flere Kanoner demonterede.
 »Thetis« — tjenstdygtig, men meget forskudt.
 Torpedobaade — 19 før Kampen, 8 sunkne. »Hecla«, der ikke havde taget Deel i Kampen, førte 6 Torpedobaade.

Samlet Tab: 7 Kampskibe, 8 Torpedobaade.

Tilbageværende Styrke: 8 Kampskibe, 4 Corvetter, »Hecla« og 6 Torpedobaade.

Da Klokken var 10 om Aftenen, og det var blevet fuldstændig mørkt, besluttede Admiral Doël at afgaae til Alexandria, hvortil vi ankom idag.

Havde den forenede Flaade angrebet os om Aftenen istedenfor at give os Leilighed til at undflye, vilde der have været stor Sandsynlighed for, at den engelske Flaade var bleven fuldstændig ødelagt, idet Fjenden kunde stille 13 Kampskibe mod vore 8, og vi kunde udentvivl ligeledes have tilintetgjort den allierede Flaade, saafremt Canalflaaden efter Kampen havde forenet sig med os, hvilket den burde have været istand til, da den afgik fra Plymouth den 20de Mai.

Det vil ikke have undgaaet Opmærksomheden, at et uforholdsmæssig stort Antal af vore Skibe blev ødelagt

af fjendtlige Torpedoeer, og det vil være nødvendigt nærmere at forklare Grunden til dette store Tab, hvilket kan synes uforstaaeligt, da Fjenden før Slaget havde samlet sine Torpedobaade i en Flotille udenfor den egentlige Kampplads.

Før Slaget begyndte, var der tildeelt hver Division af vor Flaade 2 Torpedobaade, de øvrige 11 Baade vare sendte bort tillige med »Iris« og »Mercury« for at forene sig med »Thetis«, der befandt sig 3 Qml. nordfor Panderskibenes Valplads. »Rover« befandt sig paa samme Tid omtrent ligesaa langt søndenfor Kamppladsen.

Den franske Admiral sendte 3 Corvetter, et Torpedoskib og alle sine mindre Torpedobaade for at angribe vore mindre Skibe, og der udspandt sig imellem disse Parter en Særkamp, hvori Magtfordelingen var saaledes, at der paa engelsk Side var 3 Corvetter og 11 Torpedobaade og paa Fjendens Side 3 Corvetter, 1 Torpedoskib og 26 Torpedobaade. Endvidere lod den franske Admiral en anden af sine Corvetter angribe »Rover«. Det omtalte Torpedoskib, hvis Navn var »Merveille«, og om hvis Tilværelse man i den engelske Flaade end ikke havde havt den ringeste Anelse, var et Skib paa mellem 800 og 1,000 Tons og med større Fart end nogen Torpedobaad. Det var udelukkende bevæbnet med Hotchkiss Kanoner og synes ene at have været bygget med det Formaal for Øie at tilveiebringe et Middel til at ødelægge en Fjendes Torpedobaade.

»Thetis« begyndte Kampen med at give en tyrkisk Corvet sit Lag, der gjorde saa god Virkning, at Tyrken efter at have affyret et Par Skud, der ikke gjorde den mindste Skade, dampede vestpaa og forblev Resten af Dagen omtrent 2 Qvartmiil bagved Pandserflaaden. Vore tre Corvetter angreb derpaa de to franske Corvetter samtidig med, at de skøde paa Torpedobaadene, saa ofte Leiligheden tilbød sig. Det var en løbende Fegting paa omtrent 1,200 Alens Afstand, da ingen af

Parterne ønskede at komme paa nært Hold, men væsentlig gik ud paa at ødelægge Modpartens Torpedobaade. Efter en halv Times Forløb forsøgte »Merveille« med 10 eller 12 Baade at foretage et Angreb paa Panderskibene, men »Mercury« med 6 af vore Baade afskar dem Veien, ødelagde flere af Fjendens Baade, idet den løb væk over dem, den havde gjort ukampdygtige ved sin Ild, og forfulgte de tiloversblevne henimod Fjendens andre Baade, der befandt sig bagved de franske Corvetter.

Imidlertid overlod »Merveille«, der saae, at dens Baade vare afskaarne fra Pandserflaaden, disse til deres Skjæbne og angreb de 6 Baade, der vare omtrent 1 Qml. bagved »Mercury«, og som søgte at vinde ind under Røgen fra Kampskibene for at angribe disse. Det lykkedes »Merveille« at afskære vore 6 Baade og ødelægge dem alle med Undtagelse af een, der naaede ind i Skjul af Krudtrøgen og havde det Held at ødelægge et fjendtligt Skib, før en Granatstump ramte dens Kjedel og gjorde den ukampdygtig. Den laa i denne Tilstand i nogen Tid, indtil en fransk Torpedobaad foretog et Vædringsforsøg imod den. Om dette blev foretaget med Villie eller ei, kan ikke afgjøres; Resultatet var imidlertid, at begge Baadene gik tilbunds, og kun een Mand fra den engelske Baad blev bjerget. Denne Mand blev optagen af »Collingwood«'s Torpedobaad, medens denne var paa Veien til »Hecla« for at indtage en ny Forsyning af Kul og Torpedoer. Til Held for »Colossus« udtalte den reddede Mand til Torpedobaadens Fører, at det var absolut nødvendigt at udtage Sikkerhedsstiften, inden Torpedoen udskødes. Medens de Torpedoer, som »Collingwood«'s Baad tidligere havde affyret, ikke vare exploderede, skyldes det den Foranstaltning, som blev taget efter den ovennævnte Meddelelse, at den mod »Amiral Duperré« udsendte Torpedo exploderede, da dette Skib var ifærd med at ødelægge »Colossus«.

Efterat »Merveille« havde ødelagt 5 af de Baade, der fulgte »Mercury«, angreb den vore andre 5 Baade og ødelagde 4 af dem. Den var saa optaget heraf, at den ikke lagde Mærke til »Iris«, førend den modtog Laget fra dette Skib, hvorved dens Maskiner maae være blevne beskadigede; thi den laa kort efter stille, og »Iris« dampede væk over den, skar den tværs over og sendte den tilbunds med Mand og Muus.

Da de to franske Corvetter saae, at »Iris« styrede mod Pandserflaaden, angreb de begge »Thetis, der blev endeel medtaget, inden »Iris« kunde komme den til Hjælp; men saa saare »Iris« nærmede sig, dampede Fjenden bort i nordvestlig Retning, hvorpaa »Iris« og »Thetis« istedenfor at forfølge dem styrede hen mod »Mercury« for at hjælpe den med at holde Fjendens Baade borte fra Kampskibene. Disse tre Skibe gjorde vel endeel Skade mellem Torpedobaadene, af hvilke det dog lykkedes flere at naae ind i Méléen, og det var disse Baade, som frembragte saa stor Ødelæggelse blandt vore Skibe.

Der kan ikke være nogen Tvivl om, at den engelske Flaade er sluppen uforholdsmæssig godt fra Kampen; thi Fjenden var betydelig overlegen i enhver Henseende, idet den allierede Flaade talte flere, Panderskibe, større og bedre bevæbnede Corvetter, flere Torpedobaade og endelig var i Besiddelse af det hurtige Torpedoskib »Merveille«, og det er kun den uheldige Anvendelse, som Fjenden gjorde af sine Torpedobaade, der har frembragt et saa heldigt Resultat for Englænderne. Dersom disse havde været i Besiddelse af et eller to Skibe af samme Art som »Merveille«, vilde det have været muligt at ødelægge alle Fjendens Baade, førend Røgen omkring de kæmpende Skibe blev saa tæt, at Baadene kunde finde Skjul i den, og Tabet paa engelsk Side vilde da have været endnu mindre. »Iris« og »Mercury« gjorde vel god Nytte overfor Torpedobaadene, men de vare ikke

hurtige nok til at være fuldt skikkede hertil, og desuden vilde en Bevæbning med Hotchkiss Kanoner have gjort bedre Fyldest end de svære Kanoner.

Fjenden begik endvidere den Feil, at »Merveille«, da den endelig besluttede sig til Angrebet paa Pandserflaaden, medtog altfor faa Baade; thi, dersom der var blevet benyttet 20 Baade istedenfor 10, vilde »Mercury« have været aldeles ude af Stand til at forhindre, at en stor Deel af disse vilde være naaede ind i Mæleén, hvor de hurtig kunde have afgjort Kampen til Fordeel for Fjenden.

Saaledes som Forholdene udviklede sig, altsaa under en mindre heldig Anvendelse af Torpedobaadene, viste det sig imidlertid, hvilken Betydning dette Vaaben er i Besiddelse af, idet Baadene gjorde mere Ødelæggelse end alle vore Kanoner og Væddere. I det første Sammenstød ødelagde »Alexandra«'s Baad »Orcanieh«; faa Minuter efter vare to fjendtlige Skibe, der havde taget endeel Skade af vor Ild, blevne sendte tilbunds ved Torpedobaadene, »Inflexible«'s Baad sprængte 2 Skibe i Luften, førend den selv blev sønderskudt, og »Collingwood«'s Baad frelste »Colossus« ved at sprænge sin Torpedo under det franske Admiralskib.

Uagtet vi mistede 18 Baade, var Tabet af Menneskeliv dog ikke videre stort, idet de fleste naaede at komme langs Siden af et Skib, inden de sank, og desuden bleve mange af de ødelagte Baades Besætninger samlede op af Dampbarkasserne fra »Iris« og »Mercury«.

»Hecla« naaede først Kamppladsen kort før Kampens Slutning, og dens 6 Torpedobaade toge derfor ingen Deel i denne. Da den engelske Admiral gav Signal til Slagets Ophør, dampede »Hecla« med sine 6 Baade og »Collingwood«'s Baad bort i vestlig Retning og indtog tilligemed »Rover« en Stilling omtrent 3 Quartmil fra det nærmeste fjendtlige Skib. Da det var Chefens Hensigt at foretage et natligt Angreb med sine 7 Baade,

og da han antog, at dette bedst vilde lykkes, dersom Fjenden maatte antage, at alle vore Torpedobaade vare forsvundne fra Kamppladsen, og han derved mulig kunde forledes til ikke at holde videre skarpt Udkig, dampede »Hecla« henimod Aften videre vesterpaa ledsaget af »Rover«, der efter nogen Tids Forløb, da Fjenden ikke gjorde Mine til at forfølge »Hecla«, vendte om og forenede sig med Flaaden. Denne Manøvre maatte bringe Fjenden paa den Tro, at »Hecla« afgik til Malta, idetmindste antog man dette ombord i den engelske Flaade, hvor det syntes uforklarligt, at »Hecla« ikke forblev ved Flaaden.

Planen for Angrebet var følgende. Torpedobaadene skulde indtage en Stilling omtrent 2 Qml. N. V. for Fjenden; paa samme Tid skulde »Hecla« befinde sig 3 à 4 Qml. S. O. for denne. Saasnart Fjenden opdagedes, skulde Baadene danne dobbelt Frontorden, og Angrebet foretages. Samlingsstedet efter Angrebet skulde være »Hecla«, der, saasnart Skydning hørtes, skulde opsende Rakter og vise elektrisk Lys.

Saasnart det blev mørkt, stoppede »Hecla«; omtrent Kl. 9 stod den op mod den fjendtlige Flaade. Kl. 10 afsendtes Baadene, og »Hecla« indtog den aftalte Plads. En Time efter vare Baadene paa det bestemte Sted rede til Angreb.

Det var en klar, mørk Nat, og Baadene naaede indtil $\frac{1}{2}$ Qml. fra det nærmeste Skib, førend de bleve opdagede fra »Océan«, der strax affyrede Varselsskud, hvorefter øieblikkelig en ivrig Skyden i alle Retninger begyndte, medens det elektriske Lys, som var blevet holdt i den Retning, hvori den engelske Flaade antoges at befinde sig, nu blev kastet hen mod Baadene.

I Løbet af 2 Minuter vare Baadene, der strax efter Opdagelsen satte fuld Fart paa, naaede op paa Skudafstand; den forreste Linie løb heelt op tværs af Skibene, førend de stoppede for at udskyde Torpedoen, hvoraf Følgen var, at Ilden væsentligst concentreredes mod

disse Baade, hvorimod 2den Linie gik temmelig fri for Beskydning. Efter Torpedoens Udskydning styrede alle de Baade, som vare istand dertil, med fuld Fart mod »Hecla«, der imidlertid ved Raketter viste sin Plads. Af forreste Linies Baade var een ubeskadiget, een sank, og den tredie fik Maskineriet ødelagt, men blev slæbt ud af en af 2den Linies Baade. Af 2den Linies Baade sank een, to kom igjennem Fjendens Linie efter at have lidt betydeligt Havari, medens den fjerde tog den ukampdygtige Baad paa Slæb, vendte om og slap uden Havari bort fra Fjenden, der var altfor optaget af de andre Baade til at lægge Mærke til den.

Imidlertid var Chefen Capt. Dickson, der havde været ombord i en af 1ste Linies Baade, kommen ombord i »Hecla«, hvor han fandt Forholdene temmelig kritiske; thi Flaaden var imod Forventning ikke til at finde — den var som bekjendt afgaaet til Alexandria — og »Hecla« med sin forholdsviis ringe Fart af 11 Knob med Flaadens hele Forsyning af Torpedomateriel ombord vilde saaledes være et let Bytte for Fjenden, om han vilde sende et Par Skibe paa Jagt efter den. Dette skete ogsaa; men, da Fjenden fik Øie paa »Rover«, som nu forenede sig med »Hecla«, maa han have antaget, at det var et af de engelske Forpostskibe, og at Resten af Flaaden var i Nærheden, hvorfor han opgav Forfølgelsen. Kun 3 af Baadene vare ankomne til »Hecla«, og Capt. Dickson ventede derfor en Time eller to paa de øvrige; men, da de udebleve, afgik han til Alexandria efterladende »Rover« for at optage de savnede Baade. Den følgende Dag ankom en af Baadene med den ukampdygtige Baad paa Slæb til Alexandria; den var efter Angrebet dampet heelt rundt om den fjendtlige Flaade og havde strax sat Coursen efter Alexandria, idet den brugte begge Baades Kul.

Resultatet af det natlige Angreb overgik al Forventning. Tre af Fjendens Skibe, »Friedland«, »Trident«

og »Mukadir Hair«, vare gaaede tilbunds, og to andre, »Suffren« og »Feth-i-Bulend«, havde faaet et vandtæt Rum fyldt. »Richelieu« undgik kun den samme Skjæbne paa Grund af, at den havde sine Torpedonet ude.

Endnu er der kun at berette, at »Ocean«, som var bleven meget medtaget af Ilden fra »Inflexible«'s Kanoner, sank i Løbet af Natten. Den engelske Flaade afventer her ved Alexandria Canalflaadens Ankomst. Den forenede Flaade er staaet vestpaa og træffer maaskee Canalflaaden; i saa Fald er der ingen Tvivl om, at Fjenden vil blive fuldstændig ødelagt.

Nedenstaaende Liste vil vise Fjendens Tab under Kampen og Tilstanden efter denne.

1) Den franske Flaade.

- »Amiral Duperré« — Sunken (Torpedo fra »Collingwood«'s Baad).
- »Dévastation« — Sunken (væddret).
- »Friedland« — Sunken (Natangrebet).
- »Guyenne« — Tjenstdygtig.
- »Océan« — Sunken (Ilden fra »Inflexible«).
- »Redoutable« — Tjenstdygtig.
- »Colbert« — do.
- »Suffren« — Et vandtæt Rum fyldt (Natangrebet).
- »Trident« — Sunken (Natangrebet).
- »Surveillante« — Sunken (Torpedo).
- »Richelieu« — Tjenstdygtig.
- »Valeureuse« — Sunken (Torpedo, kort efter første Sammenstød).

2) Den tyrkiske Flaade.

- »Feth-i-Bulend« — Et vandtæt Rum fyldt (Natangrebet).
- »Orcanieh« — Sunken (Torpedo fra »Alexandra«'s Baad).
- »Aschar Shefket« — Tjenstdygtig.
- »Idjalieh« — Sunken (Torpedo).
- »Osmanieh« Tjenstdygtig.

»Mukadir Hair» — Sunken (Natangrebet).

»Avini Illah» — Tjenstdygtig.

4 Corvetter — Tjenstdygtige

»Merveille» — Væddret af Iris.

26 Torpedobaade — 17 ødelagte.

Samlet Tab.

10 Pandserskibe, 1 Torpedoskib.

17 Torpedobaade.

Tilbageværende Styrke.

9 Pandserskibe, 4 Corvetter, 9 Torpedobaade.»

Skjøndt ovenstaaende Beretning fra Lieutenant Forrest blev skrevet umiddelbart efter Slaget, er den dog fuldstændig rigtig, hvilket fremgik af de efter Krigens Slutning indsamlede Oplysninger, der paa ingen Maade modsagde hans Beskrivelse af Slagets Gang.

Slaget maa nærmest ansees for at have været uafgjørende; thi vel havde den engelske Flaade lidt meest, men den tyrkiske Admiral formaaede ikke at benytte den Overmagt, som den allierede Flaade havde vundet, idet han ikke var istand til at fornye Kampen om Aftenen den 2den, hvorhos han tillod den engelske Flaade uhindret at forene sig med Canalflaaden, hvorved den engelske Flaade atter blev sat istand til at kunne møde Fjenden. Som bekjendt sluttedes imidlertid Krigen, uden at der forefaldt vigtigere Begivenheder tilsøes, og der viste sig saaledes ikke nogen Leilighed for den engelske Flaade til at benytte den Overvægt, som Foreningen med Canalflaaden havde givet den. Søslaget ved Port Said, hvor første Gang to omtrent jævnbyrdige Flaader bestaaende af moderne Pandserskibe mødtes til Kamp om Herredømmet tilsøes, staaer saaledes endnu som den vigtigste Begivenhed, hvoraf saavel Administrationen som de farende Officerer og Teknikerne maae søge at drage

Belæring, idet Slagets Gang aabenbarede væsentlige Mangler saavel ved Flaadens Udstyrelse som ved Benyttelsen af den til Raadighed staaende Styrke. —

Efter denne Fremstilling af den supponerede Kamp begynder Forfatteren en meget skarp Kritik af forskellige Forhold i den engelske Marine og drager især tilfjelds mod Ordningen af Arbeidet paa de engelske Værfter. Da denne Kritik imidlertid dels synes noget overdreven, dels savner almindelig Interesse, forbigaaes den her. Derimod vil Forfatterens Fortælling, der har vakt endeel Opsigt i England, senere blive underkastet en nærmere Drøftelse. Skjøndt den jo vel er et digterisk Foster af en levende Phantasi, er den dog i høi Grad egnet til at lede Tanken hen paa mange alvorlige Spørgsmaal, hvis heldige Løsning er af stor Betydning for en virkelig Fremtidskamps Udfald.

TydsK Søkrighistorie.

Kort efter, at Admiral Werners Bog »Berühmte Seeleute«, om hvilken det jo endog fra østerrigsk Side er blevet udtalt, at den i enkelte Retninger maatte betragtes som et Udslag af Forfatterens digteriske Begavelse, og som i det Hele just ikke vidnede om noget overvættes grundigt Kjendskab til Begivenhederne endog i den allernyeste Tid, var udkommen i Berlin, har et nyt historisk Værk seet Dagens Lys, nemlig »Die Kriegführung zur See«, forfattet af den i activ Tjeneste staaende Viceadmiral von Henk. Uden just at kunne rose dette Værk for at være i Besiddelse af den Objectivitet, som er den første Betingelse for, at man kan skjenke en historisk Fremstilling fuld Tiltro, er der dog adskillige Puncter deri, som vi med Glæde have lagt Mærke til. Medens Admiral Werner, som det vil erindres, søgte at gjøre den Opfattelse gjældende, at de preussiske Skibe ved Helgoland lagde et afgjørende Lod i Vægtskaalen, forsaavidt som det skulde have været dem, der ved en velrettet Ild standsede de forfølgende danske Skibe, har Admiral Henk aabenbart en anden, med Virkeligheden mere stemmende Opfattelse, idet han ikke omtaler Træfningen ved Helgoland med et eneste Ord. Ogsaa Taushed kan være talende. I en saa ung Marines Historie som den tydske har man ikke Raad til at springe noget over; man finder da ogsaa f. Ex. den preussiske Kanonbaad »Meteor«s Kamp i 1870 med den franske Aviso »Bouvet«.

omtalt. Naar Admiralen derfor ikke nævner Helgoland, kunne vi kun hilse dette som et Tegn paa, at den Discussion, der i de sidste Aar er bleven ført om denne Træfning, efterhaanden har bragt Sandheden saa klart for Dagen, at den nu ogsaa erkjendes fra tydsk Side.

Af det meget omfangsrige Værk, der omfatter Søkrigshistoriens vigtigste Begivenheder lige fra Oldtiden til vore Dage, fra Lade og Salamis til Lissa, skulle vi i Uddrag meddele et enkelt Afsnit, der har Interesse for os Danske, nemlig Fremstillingen af den preussiske og derigjennem den tydske Marines Skabelse.

Siden Frederik den Andens Tid undervurderede Preussen intet Øieblik Nødvendigheden af at have en til sine politiske Forhold svarende Sømagt, men, da det i første Række brugte sine Midler til Landmagten, kunde det ikke tænke derpaa. Uagtet det vel var sig bevidst de med en Indtrædelse i Sømagternes Række forbundne Vanskeligheder, var det dog Preussen, der som ledende Magt i Toldforeningen fattede Betydningen af at stille den tydske Handel under en fælles Handelspolitik og under Beskyttelse af en Flaade, og det foreslog derfor gjentagne Gange de tydske Kyststater at antage et fælles Flag, at ansætte fælles Consuler og i Forening at afslutte Handels- og Skibsfartstractater. Smaastaternes Politik lagde imidlertid en Hemsko paa disse Bestræbelser, og der skete Intet.

I 1843—44 blev der i Stettin til Uddannelse af Navigations elever bygget en Seilcorvet, »Amazone«, armeret med 12 Stk. 18 $\frac{1}{2}$ ige Kanoner; den blev udsendt 1845 paa sit første Øvelsestogt med en Besætning af 5 Officerer og 90 Mand »under danske Søofficerer«^{*)}.

*) Det var Commandeur Dirckink-Holmfeld, der var Chef for »Amazone«. Foruden ham var der af Danske saavidt vides kun en Baadsmænd Jørgensen ombord, der døde som Havnefoged i Faaborg. Den senere Admiral Jachmann gjorde Tjeneste der ombord.

Saa kom 1848 — overfyldt med Forvirring af de politiske og sociale Tilstande — en Tid, hvor Sværmere drømte om Tydsklands Eenhed, Storhed og Magt, medens det elendige lillebitte (Forf. benytter det noget haanende Udtryk »winzige«) Danmark med faa tildeels med tydske Matroser*) bemandede Krigsskibe blokerede de tydske Kyster og lammede Tydsklands Søhandel. Ved Siden af de mange beklagelsesværdige Begivenheder medførte det dog et Gode, idet man indsaae Nødvendigheden af en til Tydsklands Magtstilling svarende Flaade, og bestandig mere begeistret lød Raabet om en tydsk Flaade, et tydsk Flag.

Hvor skjøn denne Tanke end var i sig selv, saa skøde dog disse Sværmere langt over Maalet, idet de strax forlangte en slagfærdig Flaade, som ved et Trylleslag, for at stille den jævnbyrdig imod de danske Skibe, uden at man tog Hensyn til de Vanskeligheder, der vare forbundne med at tilveiebringe det svømmende Materiel og navnlig det til en Flaade nødvendige Personnel.

Nationalforsamlingen i Frankfurt bevilgede 6 Mill. Thaler for sammen med de til den nedsatte Flaadecomité indkomne patriotiske Bidrag at danne en tydsk Rigsflaade. Erkehertug - Rigsforstanderen rettede en indtrængende Opfordring til Prinds Adalbert af Preussen om med Raad og Daad at yde sin Bistand i Flaadeanliggenderne. Af de i Tydskland forhaandenværende Søofficerer bleve Capitain Brommy og Capitainlieutenanterne Schröder og Donner kaldede til Frankfurt, hvor der blev nedsat en teknisk Marinecommission under Prinds Adalberts Forsæde. Efter Vaabenstilstanden i Malmø begyndte dog Værket at sygne hen igjen, Bidragene flød langsommere

*) Der fandtes ganske vist ombord i vore Skibe endeel holsteenske Matroser, der vare ligesaa dygtige som loyale Følk, idet de ombord ikke vare udsatte for de Päävirkninger og Fristelser, som forledede saamange af deres Kammerater i Land til at slutte sig til Oprøret.

og langsommere ind, og dermed gik den unge Flaade atter tilgrunde. Den blev som bekendt solgt ved Auction.

Saa tog den preussiske Regjering Sagen i Haand; der blev paabudt Bygningen af 18 Rokanonbaade og 2 Joller, og en Marine-Bataillon blev dannet. Ved Udløbet af Malmø Vaabenstilstanden bestode de preussiske Stridskræfter af Seilcorvetten »Amazone«, de armerede Hjuldampskibe »Adler« og »Elisabeth«, 21 (lidt senere angives 36) Rokanonchalouper og 6 Rokanonjoller med 67 Kanoner, 37 Officerer og 1521 Mænd under Commodore Schröders Commando.

Ved allerhøieste Ordre af 1ste Marts 1849 blev Marine-Overcommandoen indstiftet og betroet til Prinds Adalbert, og samtidig oprettedes Marinecommandoen i Stettin. Overcommandoen stod under Krigsministerens umiddelbare Befaling. Som bekendt varede det imidlertid ikke ret mange Aar, før man i Preussen indsaae, at det var nødvendigt at have et særligt Marineministerium ligesom i alle andre Lande, hvis man virkelig vilde udvikle Marinen paa en kraftig Maade. Naar der nu i Tydskland skal gjøres Forsøg med at lade Flaaden være den store Generalstab underlagt, vil dette næppe føre til et for Flaadens eventuelle Operationer gunstigt Resultat.

Ratificationen af Vaabenstilstanden med Danmark i August 1849 gjorde Ende paa Flotillens Operationer. I en Anmærkning oplyser Forf., at disse bestode i, at »Adler« fandt Leilighed til at maale sig med den danske Brig »St. Croix« ved Brüsterort.

Den 14de November 1853 blev Admiralitetet oprettet under Friherre von Manteuffel; samtidig blev Tractaten med Oldenburg om Overdragelse af Jadehavnen ratificeret, og herfra kan man altsaa regne den preussiske Marine's Fødsel. Forf. omtaler de Vanskeligheder, det havde at faae Personnellet tilveiebragt. Han nævner, at efter Krigen med Danmark traadte, foruden Commodore Schröder,

3 svenske Capitainlieutenanter, 1 Skibsconstructeur og 1 dansk Søofficeer i preussisk Marinetjeneste. Det Sidste maa beroe paa en Misforstaaelse, vi kjende ikke nogen dansk Søofficeer, der da gik i preussisk Tjeneste. Forf. kan ikke mene Donner, da denne paa den foregaaende Side er omtalt som en af de allerede under Krigen i Tydskland forhaandenværende Søofficerer*).

Af Begivenhederne i 1864 omtaler Forf. kun, at den preussiske Marine den 17de Marts fik Bloddaaben ved Rügen, idet den med sine kun med 43 Kanoner armerede Skibe gik imod den med 179 Kanoner bevæbnede danske Flaade.

I Tydskland selv omtales saa ofte den tydske Grundighed. Det er derfor dobbelt besynderligt, at tydske Historieskrivere næsten altid komme for Skade med at nævne feilagtige Talstørrelser. Saaledes ogsaa her. Den 17de Marts bestod den danske Escadre ved Rügen af »Skjold« (64 Kan.), »Sjælland« (42 Kan.), »Heimdal« (16 Kan.) og »Thor« (12 Kan.), altsaa ialt 134 Kanoner og ikke 179. Paa preussisk Side var der »Arcona« (28 Kan.), »Nympe« (17 Kan.), »Loreley« (mindst 3 Kan.) og 5 Kanonbaade af 1ste Cl. (hver paa 3 Kan. eller tilsammen 15 Kan.), altsaa ialt 63 Kanoner og ikke 43. Dengang den preussiske Escadre i Løbet af Natten mellem den 16de og 17de løb ud, kunde den endnu ikke vide, at »Skjold« samme Nat var kommen paa Stationen. Den var altsaa gaet ud i den Formening, at den med sine 8 Fartøier paa 63 Kanoner vilde møde 3 danske Skibe paa 60 Kanoner. Da den saa fandt den danske Escadre forstærket med »Skjold«, var der selvfølgelig intet Andet at gjøre end hurtigst muligt at søge ind igjen, da de Danske stode ned imod de preussiske Skibe. »Torden-

*) Allerede ved Kgl. Resol. af 23de December 1848 var Donner desuden udslettet af Listen over Søetaten.

skjold» var endnu ikke stødt til Escadren, da Kampen begyndte; den var da saa langt borte, at man netop kunde skjelne dens Kjendingssignal, og, da Forfølgelsen ophørte, var Escadren naturligviis løbet langt fra »Tordenskjold«, der jo kun havde en meget ringe Fart. Man kan derfor ikke regne dette Skib med, da det under hele Træfningen var langt udenfor Skudvidde, kun netop i Sigte.

Misviisningsbestemmelser.

Af Capitain Mynster Fischer.
(Med Kaart og Tegninger).

Theorien for Jordmagnetismen er i sin Tid udviklet af forskjellige Videnskabsmænd. Den af Gauss fremsatte stemmer bedst med de ad praktisk Vei fundne Resultater; men det er dog nødvendigt at controlere den med disse til forskjellige Tider, da Forudberegningen ikke kan i en længere Aarrække tilfredsstille Kravene, medmindre de Constanter, paa hvilke den er bygget, jævnlig blive berigtigede ved Hjælp af Maalinger, foretagne paa saa mange Steder som muligt.

Dens tre Elementer, der altsaa jævnlig maae iagttages, ere: Declinationen eller Misviisningen, Inclinationen eller Heldningen og Intensiteten eller Totalkraften.

Jordmagnetismen er underkastet bestandige Forandringer; men den Lov, efter hvilken disse Forandringer foregaae, er endnu ikke fuldstændig bekjendt, kun har man fundet, at der er Perioder i disse Forandringer, som stemme med de Perioder, man har fundet for Solpletternes Forekomst.

Declinationen aftager eller tiltager med en vis Størrelse aarlig; men dennes Værdi er ikke bestandig den samme. I et Tidsrum af 11 Aar vexler den fra en vis største Værdi til en mindste og derfra tilbage til

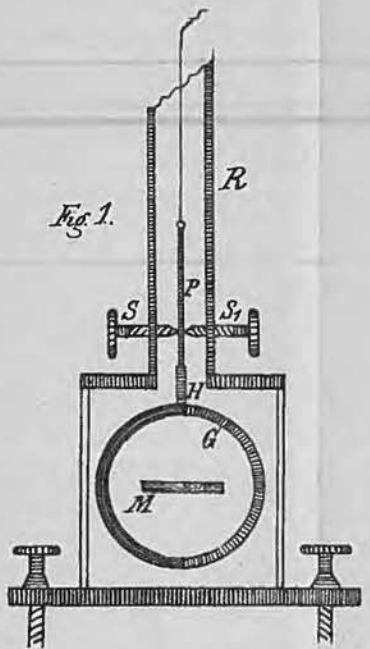


Fig. 1.

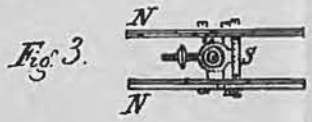


Fig. 3.

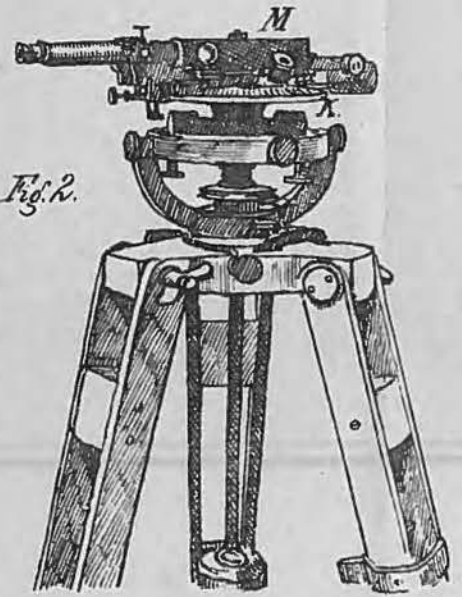
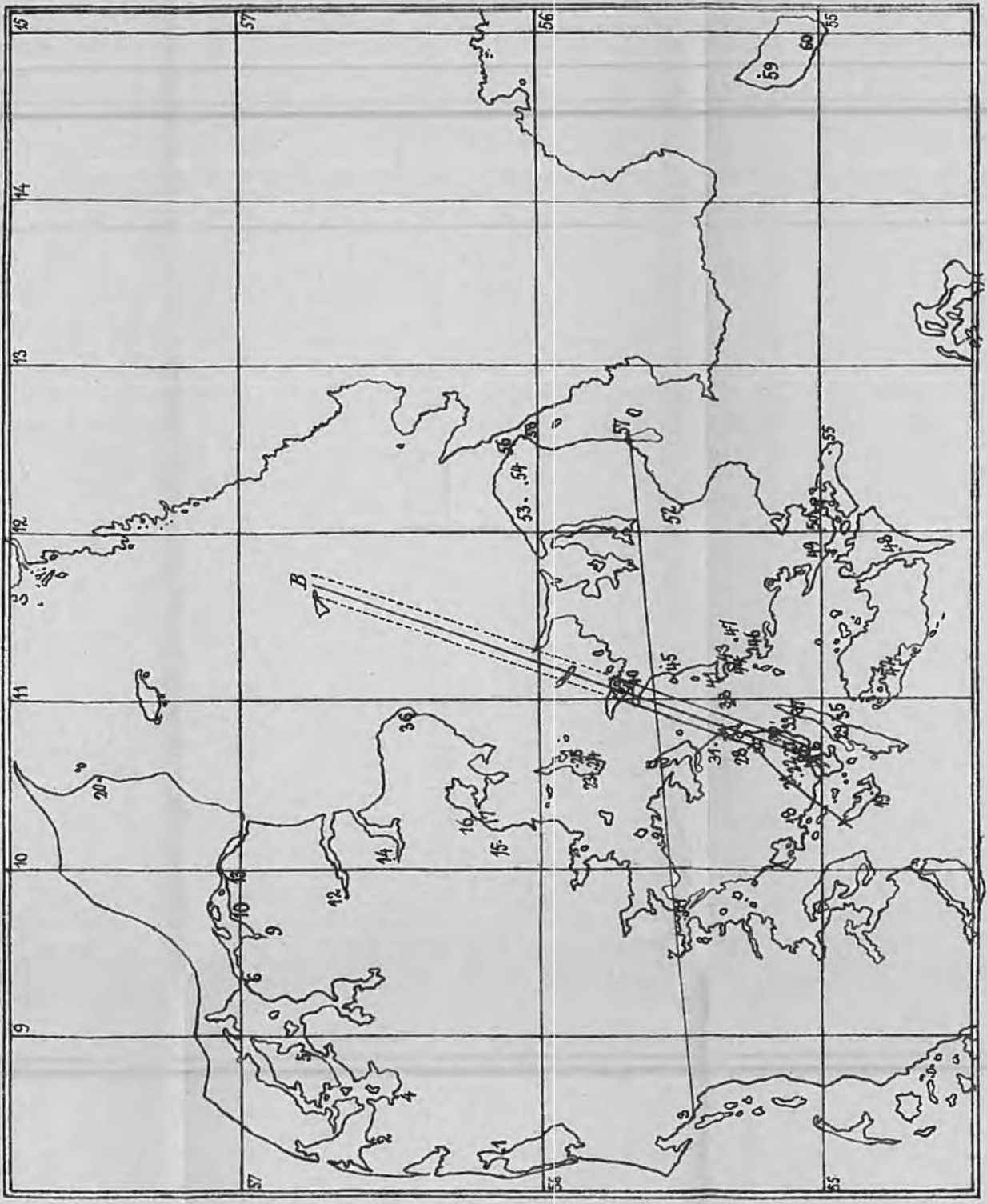


Fig. 2.



den største. Mærkeligt nok er der netop den samme Periode i Solpletternes Forekomst, og Declinationens aarlige Forandring er gjennemgaaende stærkest, naar Solpletterne forekomme i stor Mængde, mindre stærk derimod, naar der kun viser sig faa af dem.

Foruden denne Declinationens aarlige Forandring findes der endnu en daglig, som til sine Tider er endnu stærkere end den aarlige. Den daglige Forandring naaer to Gange om Dagen sin største og to Gange sin mindste Værdi. Declinationsnaalen, den i horizontal Stilling ophængte Naal — Compasnaalen —, svinger saaledes med sin Nordende stærkest ud mod Øst fra sin Midtstilling omtrent Kl. 7¹/₂ om Formiddagen, vender, eftersom Solen stiger høiere paa Himlen, tilbage mod Vest, passerer Midtstillingen omtrent Kl. 10 Form. og naaer det største Udslag mod Vest omtrent Kl. 1¹/₄, gaaer saa mod Øst, passerer Midtstillingen igjen Kl. 6¹/₂, naaer atter et, rigtignok kun svagt, største Udslag mod Øst Kl. henimod 11 for atter at gaae mod Vest indtil Kl. 3 om Morgenen, dog passerer den ikke Midtstillingen, men er endnu i dette Øieblik Øst for den, viger derpaa atter ud mod Øst og naaer sit største Udslag paa denne Side, som ovenfor nævnt, Kl. 7¹/₂ om Morgenen.

Da denne daglige Vexlen i den Stilling, som indtages af en som Declinationsnaal ophængt Magnet, er i høj Grad afhængig af Solens Stilling mod Iagttagerens Horizontalplan, kaldes den Declinationens daglige Solvariation. Dens Værdi for et bestemt Sted paa Jorden er ikke altid den samme, den er stærkere om Sommeren end om Vinteren, hvilket atter viser dens Afhængighed af Solen.

Inclinationen og Intensiteten ere lignende — dog langt svagere — Forandringer underkastede; men, skjøndt disse Elementer faae deres største og mindste Værdi omtrent paa samme Tider af Dagen som Declinationen, ere deres Variationers Maximums og Minimums

Tider dog ikke de samme som dennes. Inclinationen og Intensiteten synes i det Hele taget at staae hinanden noget nærmere, end de staae ved Declinationen.

Af Jordmagnetismens tre Elementer er Declinationen det, som forandrer sig stærkest, og det, som paa Grund af dets store Anvendelse paa Søen har mest praktisk Betydning. Det kan imidlertid kun vanskelig bestemmes saa nøiagtigt til Søes, at Theoriens Rigtighed derved kan begrundes. Det har derfor været nødvendigt at anstille Iagttagelser derover i Land, og Begyndelsen til saadanne er gjort af Astronomen og Physikeren Hantsteen ved hans Reise i Sibirien; derefter har Lamont i dette Øiemed foretaget flere Reiser, først i Baiern, som han temmelig omstændelig undersøgte, og dernæst i Frankrig og Spanien, Belgien, Holland, Preussen og Danmark, hvor Iagttagelser bleve anstillede mange Steder.

Disse Reiser have, hvor megen Værdi de end besidde, kun kunnet give en almindelig Oversigt over Jordmagnetismen. En mere detailleret Redegjørelse for, hvorledes de jordmagnetiske Elementer vise sig paa Steder, der ligge forholdsviis nær ved hinanden, have de ikke kunnet give, dertil vare de altfor udstrakte. Dog fremsatte Lamont, da han 1858 havde været i Danmark, en Formodning om, at der ved Korsør fandtes en anden Værdi for Declinationen end den, som skulde fremgaae af den Gaussiske Theori. Da dette Element, som ovenfor nævnt, har saa stor Betydning for Skibsfarten, var der al Anledning til at undersøge Misviisningsforholdene nærmere.

Marineminiisteriet tog denne Sag i sin Haand og foranstaltede Undersøgelser foretagne.

I 1878 fik jeg Bemyndigelse til at anskaffe en Lamont'sk magnetisk Theodolit. Efter at have brevvexlet med nu afdøde Prof. Lamont for at faae de Betingelser at vide, under hvilke et saadant Instrument kunde

forfærdiges hos ham i München, og samtidig erkyndiget mig om, hvorvidt det kunde udføres her i Danmark, valgte jeg at lade Theodoliten udføre her, da den baade blev billigere, og jeg tillige derved kunde faae saadanne smaa Forandringer gjorte, som jeg kunde ønske, til Exempel faae den udført paa en saadan Maade, at den nødvendige Omlægning af Magnetens — hvorom mere nedenfor — kunde iværksættes lettere end efter Lamonts Methode.

I Korthed forklaret er denne Theodolits Udseende følgende: en Kreds, Azimuthkredsen, er ved en lodret Axe sat i Forbindelse med et Stativ. Ved Hjælp af 3 Skruer kan den stilles vandret. Indeni Azimuthkredsen kan en anden Kreds, Noniekredsen, dreies rundt om den ovenfor ontalte lodrette Axe. Azimuthkredsen er inddeelt i 360° , og hver af disse igjen i 6 Dele; paa Noniekredsen sidde, diametralt modsat, to Nonier, hvorved Aflæsning paa 10" er tilveiebragt.

Ovenpaa Noniekredsen, ude ved dens Rand, er anbragt to Opstandere med Kikkertleier, i hvilke der hviler en Axe fra en Kikkert, i hvis Brændpunct der er fæstet et Traadkorset. Imellem Traadkorset og Ocularet staaer et lille Speil, skraat stillet, saa at det kan kaste det Lys paa Traadkorset, som kommer til Speilet gjennem en Udkæring i Overdelen af Ocularet.

Paa Oversiden af Noniekredsen, over dens Midtpunct, kan fastskrues Messingfoden af en Kasse med Glasvægge, der indeholder en flad rectangulair Magnet, M, Fig. 1, som stikker tværs igjennem et rundt Glasspeil, G, saaledes at Speilet staaer saa nær som muligt vinkelret paa Magnetens magnetiske Axe. Speilet er indfattet i en Messingring, som er dobbelt paa den ene Halvdeel, som Figuren viser. Imellem de to Ringe i Speilets Indfatning griber en Hage H, der udgaaer fra den tynde flade Messingplade P, paa hvis Overside den

ene Ende af en meget tynd Silketraad, dannet af to Silkeormespind uden Snoning, er fastgjort.

Traaden er ført op igjennem et omtrent 14 Tommer langt Messingrør, R, og er fastgjort om en Skrue, der stikker horizontalt igjennem Røret ved dets øverste Ende. Paa Rørets nederste Ende er der anbragt en Messingplade, hvis kegleformet afskraaede Yderside passer ned i et tilsvarende Hul i Magnetkassens Laag.

Den ovenfor omtalte Messingplade, P, der bærer Speilet og Magneten, gaaer imellem Spidserne af to Skruer, S og S₁, en fra hver Side af det lange Rør. De to Skruer tjene til at fastklemme Pladen, naar man vil omlægge Naalen efter en endt Observation, det vil sige, vende den Side af Naalen nedad, som, da Observationen blev foretagen, var opad og saa observere igjen.

Naar Pladen er klemt fast, kan man løfte Røret R og Magneten saa høit op, at man med en lille Tang kan forfare Hagen H i den dobbelte Ring, til den kommer til at bære Speilet i det diametralt modsatte Punct, og Magneten er nu omlagt, uden at man har behøvet at udsætte sig for at stramme Traaden mere, end den er bleven ved at bære Magneten, og man har altsaa sikkert sig mod at knække den.

Under Observationen skal Speilet vende mod Kikkertens Objectiv, og man vil da i denne see saavel Traadkorset directe som dets Speilbillede igjennem Magnetkassens Glasvæg. Naar de to Billeder dække hinanden, falde Kikkertaxen og Linien vinkelret paa Speilet i Forlængelsen af hinanden; den sidste skal jo, efter hvad der ovenfor er sagt, saa nær som muligt falde sammen med Magnetens magnetiske Axe. Naar man har aflæst paa Nonierne og derved skaffet sig Kundskab om det Puncts Beliggenhed paa Azimuthkredsen, som træffes af en lodret Plan lagt igjennem Linien, lodret paa Speilet, fastskrues de to smaa Skruer S og S₁, Magneten omlægges, Skruerne løsnes, og

Observationen gjentages. Da det tager lang Tid at bringe de to Billeder til Dækning, bruger jeg altid at lade Speilbilledet af Kikkertens Blending svinge saalænge, at det netop rører Traaden i begge Udslag tilhøire og tilvenstre.

Med dette Instrument er Misviisningen bleven observeret i 1878, 79, 80 og 82 paa en Mængde Steder i Danmark, og allerede den første Gang, jeg observerede ved Kysten af Store Bælt, i 1878, blev den af Lamont antydede Uregelmæssighed mig paafaldende; men jeg kunde dengang ikke dvæle længe paa dette Sted, da jeg til at fuldføre mit Reiseprogram kun havde henimod 5 Uger, af hvilken Tid endda noget gik spildt ved forskellige Uheld med det nye Instrument.

Uagtet alle Observationer bleve beregnede strax, og der blev taget alt muligt Hensyn til den ovenfor omtalte daglige Sol-Variation, viste der sig dog ikke overalt en saa regelmæssig Aftagen af den vestlige Misviisning, eftersom man kom længere Øst paa, som der ifølge Theorien skulde findes. Dette er især paafaldende, naar man gaaer fra Fyen over til Sjælland, idet man, som efterfølgende Tabel udviser, vil komme til det modsatte Resultat af, hvad man venter, idet der er betydelig større vestlig Misviisning i Sjælland end paa Østsiden af Fyen.

Nogen mere indgaaende Kundskab herom fik jeg imidlertid ikke i 1878, da Planen for min Reise snarest var at faae en Oversigt over Misviisningen paa saa mange Steder som muligt ved Landets Kyster, og Veirforholdene desuden ikke i nogen høi Grad begunstigede Undersøgelserne. Det regnede og blæste temmelig meget, og begge Dele ere uheldige for Observationer med Lamonts Theodolit, især dog Blæsten, idet det kan hænde, at man kan staae meget længe, inden man kan faae en ordentlig lagttagelse af Magnetens Svingning; saaledes stod jeg paa en Mark Syd for Nykjøbing

paa Mors i temmelig frisk Kuling af Vest og forsøgte i Løbet af $2\frac{1}{2}$ Time at faae Magneten bragt saa meget i Ro, at dens Svingninger bleve tilstrækkelig regelmæssige til, at Observationen kunde bruges til Misviisningens Bestemmelse. Hele Observationen i Nykjøbing er, som Følge af disse Uheld, mindre paalidelig.

I 1879 begyndte jeg min Reise med at gjøre en Tour til Bornholm, da Tiden Aaret iforveien ikke havde tilladt, at denne Ø kunde tages med dengang. Her blev der anstillet Maalinger paa mange Steder, men uden noget heldigt Resultat, da Misviisningen kun paa forholdsviis faa Steder lader sig bestemme med nogenlunde Sikkerhed paa Grund af Øens store Jernholdighed. Uagtet Jernet kun paa enkelte Steder findes paa selve Overfladen af Jorden, viser det dog sin Tilstedeværelse ved sin Virkning paa Magnetnaalen. Kun paa Ruths Kirkebakke og paa Sydsiden af Øen imellem Peders og Pouls Kirker er et tilfredsstillende Resultat blevet opnaaet; dette naaedes dog ikke i 1879, men først 1882, da Reisen til Bornholm blev gjentaget.

Resten af Reisen i 1879 blev anvendt til at observere paa Lolland og Falster samt i det nordlige Jylland, hvor forskjellige Omstændigheder, især ugunstigt Veir, var Skyld i, at der ikke var kommet tilfredsstillende Udbytte af Observationerne i 1878.

Reisen i 1880 blev udstrakt over den største Deel af Landet lige fra Jyllands Vestkyst til Sjællands Østside, og jeg fik gode Observationer paa 23 forskellige Steder, tildeels endog flere Gange paa hvert Sted. Veiret var ganske fortræffeligt for denne Art Observationer, det var smukt, varmt og tildeels stille.

Ved de Misviisningsdifferentser, jeg høstede paa denne 4—5 Ugers Reise, blev det klart for mig, at de isogone Linier — de Linier, der gaae igjennem Puncter med samme Misviisning — i det Hele ikke have den regelmæssige Beliggenhed i Danmark, som man efter Theorien

for Jordmagnetismen skulde vente, og jeg fik allerede dengang den Tanke, at den næste Reise burde gaae ud paa først at observere Misviisningen langs en Bredeparallel fra Bornholm over Kjøbenhavn til Esbjerg og dernæst undersøge nærmere de uregelmæssige, besynderlige Forhold over Store Bælt.

Denne Plan kom dog ikke strax til Udførelse, thi Veiret i Eftersommeren 1881 var saa ustadigt og regnfuldt, at Reisen blev heelt opgivet.

I 1882 blev den nævnte Reiseplan optaget igjen, da Marineministeriet i denne Henseende havde givet mig frie Hænder, og jeg om Foraaret havde været i Hamborg for at see »Deutsche Seewarte« og der aftalt med Forstanderen Professor Neumayer at anstille en Række samtidige Observationer, hvor hans Iagttagelser skulde tjene til at finde, om der paa den Tid, da jeg anstillede mine, havde fundet særlige Afvigelser Sted i Declinationen.

Reisen gik først over Fyen og Skamlingsbanken i Jylland til Esbjerg, derefter tilbage til Korsør, Nordsjælland, Kjøbenhavn, Møen og Bornholm. Herved blev Misviisningsbestemmelser foretagne langs en Linie, der i østlig-vestlig Retning strakte sig over den bredeste Deel af Danmark.

I Hamborg havde jeg seet og endogsaa foretaget nogle Maalinger med et nyere Instrument til Declinationsbestemmelser, det Neumayerske Declinatorium, som der blev brugt istedenfor Lamonts Theodolit, og, da jeg ved min Hjemkomst havde berettet derom til Marineministeriet, blev jeg om Efteraaret bemyndiget til at anskaffe et saadant Instrument.

Declinatoriet er construeret af Professor Neumayer og bliver forfærdiget af Carl Bamberg i Berlin. Af dette udmærkede Instrument, som afviger i en væsentlig Henseende betydelig fra Lamonts Theodolit, skal her følge en kort Beskrivelse.

Kredsen K Fig. 2 er en Azimuthkreds med indlagt Noniekreds, paa hvilken der igjen staaer Opstandere O og O₁ med Kikkertleier, ligesom paa Lamonts Theodolit; Magnetkassen M er paa lignende Maade anbragt over Noniekredsens Midtpunct og har tildeels et lignende Udseende, kun ere dens Vægge af Messing, istedenfor som paa Lamonts af Glas, men de ere da forsynede med runde Glasruder, forat Lyset kan falde ind i Kassen.

Hovedforskjellen mellem de to Instrumenter ligger i, at Magneten, som i Lamonts Theodolit bestod af en enkelt fladt ophængt Naal, i Neumayers er et heelt Magnetsystem, bestaaende af to paa Høikant stillede Magneter, NS og N₁S₁ Fig. 2, der hver for sig er bygget af 3 Staallameller. Imellem de to Magneter er anbragt et Speil, og hele Systemet hviler paa Spidsen af en Messingpind eller Pivot istedenfor, at Magneten i Lamonts Instrument er ophængt i et Silkeormespind.

I Mellemlummet imellem Magneterne er anbragt en Cylinder af Messing, der er meget nøie afdreiet indvendig. Indeni denne vandrer en anden, ligesaa nøie afdreiet Cylinder, der tjener som Indfatning til en Saphir, som har Hulinger paa begge Sider. Denne lille Cylinder skal vandre opad og langs Indersiden af den store Cylinder, naar man lader Saphiren hvile paa Pinden, der staaer op fra Kassens Bund, saaledes at Systemets Tyngdepunct altid kommer under dets Ophængningspunct, hvilken Side af Saphiren der end kommer til at hvile paa Spidsen af Pinden. Omlægningen af Magnetsystemet skeer ved, at man aftager Magnetkassens Laag og vender Systemet om, saa at den Side, som før var opad, nu vender nedad; ved den ovenfor forklarede Indretning af den lille Cylinder, der omgiver Saphiren, vil denne af sig selv indtage den Stilling, der udkræves, forat Systemet kan hvile horizontalt. At en Linie lodret paa Speilet helst maa være

saa nær som muligt parallel med Magnetsystemets magnetiske Axe, er en Selvfølge.

Under Observationen med dette Instrument skal man gnide en lille riflet Beenplade mod en Metalknup paa Oversiden af Magnetkassens Laag for ved Rystelsen at fjerne den mulig tilstedeværende ringe Friction.

Til Declinatoriet hører et Stativ, der er saa godt bygget, at dets Stabilitet i Forbindelse med den Omstændighed, at Magnetkassens Laag passer næsten lufttæt, uden at det dog er besværligt at tage det af, gjør, at man kan observere med det, selv om det blæser stærkt. Dette Forhold stiller Neumayers Declinatorium betydelig over Lamonts magnetiske Theodolit, hvilken altid generes meget af Blæsten ved Observation i fri Luft. Kommer dertil, at man er aldeles fri for Torsionens — Silkeormespindets Snonings — undertiden meget uheldige Indflydelse paa Observationerne, indsees det, at man føler sig ganske anderledes tryk ved selve Arbeidet med Neumayers Declinatorium end med Lamonts Theodolit.

Declinatoriet er blevet anvendt ved alle de Maalinger, som ere foretagne i 1883. Disse Maalinger omfatte Fortsættelsen af det i 1882 paabegyndte mere systematiske Arbeide, idet den mere detaillerede Undersøgelse af Forholdene i Store Bælt blev foretagen temmelig fuldstændig. Der blev nemlig først maalt paa det Punct i Nærheden af Fyens Østkyst, som jeg tidligere havde valgt til Hovedstation, nemlig paa en Høj Øst for Herregaarden Juulskov; denne Høj har en heldig Beliggenhed, særlig for Maalinger med Lamonts Theodolit, idet man derfra har Udsigt til tre godt bestemte Puncter, og der er fuldstændig Dækning for Vestenvinden. Her havde jeg observeret i 1880 og 82, og Misviisningen var meget godt bestemt.

Derefter blev en omstændelig Maaling foretagen fra Korsør Syd efter til Skjelskør, og det viste sig, at der langs Sjællands sydvestlige Kyst er paafaldende

meget større vestlig Misviisning, end man skulde vente. En Observation paa Sprogø blev tagen umiddelbart derefter.

Dernæst observeredes der langs Fyens Øst- og Sydkyst lige fra Kjertemindede til Faaborg ligesom ogsaa paa Ærø og Langeland.

Ved Resultaterne af disse Observationer blev det fastslaaet, at der findes en smal Stribe — langs Linien A—B i medfølgende Kaartskizze — fra Svendborg over Oustedvedbanken paa Fyen til Kallundborg paa Sjælland med ringe vestlig Misviisning; denne Stribe strækker sig maaskee endnu videre over Kattegat til Anholt, som netop ligger i Forlængelsen af den, men Iagttagelsesrækken er endnu ikke naaet dertil. At den smalle Stribe ikke udvider sig mod Syd og Øst over Sjælland, sees af den meget større vestlige Misviisning, som findes paa Urhøi, S. O. for Kallundborg.

I efterfølgende Tabel ere Resultaterne af samtlige Iagttagelser samlede og Misviisningerne reducerede til 1883'0. Observationsstederne ere opførte og numererede i Række fra Vest mod Øst. I Kaartskizzen ere de kun betegnede ved deres Numer for ikke at opfylde og utydeliggjøre denne.

| Nr. | Sted. | Brede Nord | Længde Ø. f. Grw. | Tid. | Misvisning v. | Reduction til 1883.0. | Misvisning 1883.0. | Bemærkninger. |
|-----|---------------------|------------|-------------------|--------|---------------|-----------------------|--------------------|--|
| 1 | Ringkjøbing | 56 5 | 8 14 | 1878.7 | 15 0.6 | — 22.9 | 14 37.7 | Station paa en Høi i Hotellets Have. |
| 2 | Lemvig | 56 32 | 8 18 | 1880.6 | 14 28.4 | — 12.8 | 14 15.6 | 2 Stationer { V. for Byen ved Generalstabens Signal paa Lem Bavnehøi } gode Observationer. |
| 3 | Esbjerg | 55 28 | 8 27 | 1878.7 | 14 50.3 | — 22.9 | 14 27.4 | } Station paa Bavnehøi { Bygeveir, mindre god Observation. Diset. |
| | • • | • • | • • | 1882.6 | 14 37.8 | — 2.1 | 14 35.7 | |
| 4 | Struer | 56 28 | 8 33 | 1880.6 | 14 7.0 | — 12.8 | 13 54.2 | 3 Stationer Syd for Byen, god Overeensstemmelse. |
| 5 | Nykjøbing paa Mors. | 56 47 | 8 50 | 1878.7 | 14 44.7 | — 22.9 | 14 21.8 | stærk Vind; mindre god Observation. |
| 6 | Løgstor | 56 57 | 9 15 | 1880.6 | 14 8.7 | — 12.8 | 13 55.9 | 2 Observationer; god Overeensstemmelse. |
| 7 | Kolding | 55 30 | 9 28 | 1878.7 | 14 12.5 | — 22.9 | 13 49.6 | Station Nord for Byen ved Møllen. |
| 8 | Skamillings Banke.. | 55 25 | 9 34 | 1882.6 | 13 45.1 | — 2.1 | 13 43.0 | 2 Observationer paa Gradmaalingens Steen; meget gode. |
| 9 | Sebbersund | 56 53 | 9 34 | 1880.6 | 13 43.5 | — 12.8 | 13 30.7 | Station ved Generalstabens Signal Nr. 69. |
| 10 | Nibe | 56 08 | 9 39 | 1880.6 | 13 51.9 | — 12.8 | 13 39.1 | Station ved Generalstabens Signal Nr. 83. |
| 11 | Middelfart | 55 30 | 9 43 | 1878.7 | 13 56.2 | — 22.9 | 13 33.3 | Station ved Jernbanestationen. |
| 12 | Hobro | 56 38 | 9 48 | 1880.7 | 13 35.2 | — 12.3 | 13 22.9 | Station ved Jernbanestationen. |
| 13 | Aalborg | 56 50 | 9 50 | 1879.7 | 13 44.9 | — 17.6 | 13 27.3 | Station paa Skovbakken, Storm. |
| | — — | • • | • • | 1880.7 | 13 28.5 | — 12.3 | 13 16.2 | — — 2 Observationer; stemme godt. |
| 14 | Randers | 56 27 | 10 2 | 1880.7 | 13 34.2 | — 12.3 | 13 21.9 | Station paa Marken N. O. for Byen. |
| 15 | Jelshøi | 56 6 | 10 11 | 1883.6 | 13 13.8 | + 3.3 | 13 17.1 | Station ved Generalstabens Steen. |

| Nr. | Sted. | Bredde | | Længde Ø. f. Grw. | Tid | Misvilsning V. | Reduction til 1883.0. | Misvilsning | | Bemærkninger. |
|-----|-----------------------------------|--------|------|-------------------------|--------|-------------------|-----------------------------|-------------|---------|---|
| | | Nord. | Øst. | | | | | 1883.0. | 1883.0. | |
| | | 0 | ' | 0 | ' | 0 | ' | 0 | ' | |
| 16 | Aldersro (Aarhus). | 56 | 10 | 10 13 | 1883.6 | 13 20.2 | + 3.3 | 13 23.5 | | Station paa Landev., Nord for Aldersros Gaard. |
| 17 | Aarhus..... | 56 | 9 | 10 13 | 1878.7 | 13 28.8 | - 22.9 | 13 5.9 | | Station Nord for Byen. |
| 18 | Faaborg..... | 55 | 6 | 10 15 | 1883.6 | 12 40.1 | + 3.3 | 12 43.4 | | Station ved den sydligste Mølle. |
| 19 | Galgehøi (Ærø) ... | 54 | 51 | 10 26 | 1883.6 | 12 56.9 | + 3.3 | 13 0.2 | | Station ved Generalstabens Steen. |
| 20 | Frederikshavn | 56 | 25 | 10 28 | 1879.7 | 13 47.4 | - 17.6 | 13 29.8 | | Station paa Præstens Høi ved Flade Kirke; |
| 21 | Egebjerg ved Niel- strup..... | 55 | 6 | 10 31 | 1883.6 | 12 16.5 | + 3.3 | 12 19.8 | | Gradmaalingens Steen. |
| 22 | Nielstrup ved Svend- borg..... | 55 | 5 | 10 32 | 1880.6 | 12 32.8 | - 12.8 | 12 20.0 | | Station paa Marken Nord for Egebjerg Mølle, (høieste Punct). |
| | | | | | | | | | | Station paa Bakken Nord for Gaarden Nielstrup, Magnetisk Uveir. Stærkt Nordlys den paafølgende Nat. |
| 23 | Samsø..... | 55 | 48 | 10 33 | 1880.7 | 12 57.8 | - 12.3 | 12 45.5 | | Station paa Rishbjerg. |
| 24 | Samsø..... | 55 | 49 | 10 34 | 1880.7 | 12 51.1 | - 12.3 | 12 38.8 | | Station i Postmesterens Have i Koldby. |
| 25 | Samsø..... | 55 | 51 | 10 34 | 1880.7 | 12 44.0 | - 12.3 | 12 31.7 | | Station paa Dyret; Gradmaalingens Steen. |
| 26 | Svendborg..... | 55 | 4 | 10 36 | 1878.7 | 12 59.8 | - 22.9 | 12 36.9 | | Station Vest for Byen. |
| 27 | Svendborg..... | 55 | 4 | 10 37 | 1883.6 | 12 15.6 | + 3.3 | 12 18.9 | | Station i Hotellets Have. |
| 28 | Juulskov..... | 55 | 18 | 10 42 | 1880.7 | 13 7.6 | - 12.3 | 12 55.3 | | Station paa en Høi Øst for Herreg. Juulskov. |
| | — — | .. | .. | .. | 1882.7 | 12 56.5 | - 1.6 | 12 54.9 | | — — — — |
| | — — | .. | .. | .. | 1883.6 | 53.9 | + 3.3 | 12 57.2 | | — — — — |
| 29 | Rudkjøbing..... | 54 | 56 | 10 43 | 1880.7 | 12 50.1 | - 12.3 | 12 37.8 | | Station paa en Høi i Møller Hansens Have. |
| 30 | Langaa..... | 55 | 11 | 10 44 | 1883.6 | 12 21.2 | + 3.3 | 12 24.5 | | Station paa Marken nær Generalstabens Signal. |
| 31 | Skalkenberg..... | 55 | 22 | 10 45 | 1883.6 | 13 0.4 | + 3.3 | 13 3.7 | | Station ved Generalstabens Steen. |
| 32 | Oustedvedbanke ... | 55 | 16 | 10 46 | 1880.7 | 12 41.0 | - 12.3 | 12 28.7 | | Station paa Generalstabens Steen. |

| Nr. | Sted. | Brede Nord. | Længde Ø. for Grv. | Tid. | Misvisning V. | Reduktion til 1883.0. | Misvisning 1883.0. | Bemærkninger. |
|-----|----------------------------------|----------------|--------------------------|--------|------------------|-----------------------------|-----------------------|--|
| | | 0 / | 0 / | | 0 / | / | 0 / | |
| | Oustedvedbanke ... | 55 16 | 10 46 | 1882.6 | 12 23.8 | — 2.1 | 12 21.7 | Station paa Generalstabens Steen. |
| | — | • • | • • | 1883.6 | 12 25.2 | + 3.3 | 12 28.5 | — ved — |
| 33 | Lundeborg..... | 55 8 | 10 47 | 1883.6 | 12 39.0 | + 3.3 | 12 42.3 | Station paa Marken Syd for Hotellet. |
| 34 | Nyborg..... | 55 19 | 10 47 | 1878.7 | 12 59.3 | — 22.9 | 12 36.4 | Station ved det høieste Fyrtaarn Syd for Byen; Vind. |
| | — | • • | • • | 1880.7 | 13 1.8 | — 12.3 | 12 49.5 | Station ved det høieste Fyrtaarn Syd for Byen, daarligt Veir, usikker. |
| 35 | Spødsbjerg | 54 56 | 10 50 | 1880.7 | 13 7.0 | — 12.3 | 12 54.7 | Station Syd for Færgegaarden. |
| 36 | Grenaa | 56 25 | 10 52 | 1878.7 | 13 13.4 | — 22.9 | 12 50.5 | Station paa Bavnehoi Nord for Byen. |
| 37 | Høgebjerg (Lange- land) | 55 4 | 10 54 | 1883.6 | 12 56.8 | + 3.3 | 13 0.1 | Station nær Generalstabens Steen paa Snøde Station. |
| 38 | Sprogø..... | 55 20 | 10 58 | 1880.6 | 13 26.2 | — 12.8 | 13 13.4 | 3 Observationer paa 3 forskellige Puncter paa Øen give, regnede Øst fra 14'.6, 13'.4, 12'.3. |
| | — | • • | • • | 1883.6 | 13 13.9 | + 3.3 | 13 17.2 | Station paa det østligste af ovenst. Puncter. |
| 39 | Ulfsøi, Kallundborg | 55 42 | 11 3 | 1880.7 | 12 39.2 | — 12.3 | 12 26.9 | Station paa Toppen af Ulfsøi. |
| | — | • • | • • | 1883.6 | 12 17.5 | + 3.3 | 12 20.8 | |
| 40 | Gisseløre | 55 40 | 11 5 | 1880.7 | 12 33.4 | — 12.3 | 12 21.1 | Station midt paa Gisseløre. |
| 41 | Halskov..... | 55 21 | 11 8 | 1880.6 | 13 10.9 | — 12.8 | 12 58.1 | Station paa Generalstabens Steen. |
| | — | • • | • • | 1883.6 | 13 3.1 | + 3.3 | 13 6.4 | — ved — |
| 42 | Nakskov..... | 54 50 | 11 8 | 1879.7 | 12 53.0 | — 17.6 | 12 35.4 | Station i Hotellets Have. |
| 43 | Korsø | 55 20 | 11 9 | 1879.7 | 13 13.6 | — 17.6 | 12 56.0 | Station ved Teglværket Øst for Jernbanestationen. |

| Nr. | Sted. | Brede Nord. | Længde Ø. for Grw. | Tid. | Misviisning v. | Reduction til 1888.0. | Misviisning 1888.0. | Bemærkninger. |
|-----|-----------------------|-------------|--------------------|--------|----------------|-----------------------|---------------------|--|
| 44 | Korsør | 55 20 | 11 9 | 1878.7 | 13 10.8 | — 22.9 | 12 47.9 | Station paa Lilleø. |
| | — — | • • | • • | 1880 6 | 13 11.3 | — 12.8 | 12 58.5 | Station paa Høien Øst for Hotel »Store Bælt«. |
| 45 | Urhøi | 55 35 | 11 10 | 1883.6 | 12 41.0 | + 3.3 | 12 44.3 | Station paa den østligste Deel af Høien |
| 46 | Skjelskør | 55 15 | 11 15 | 1883.6 | 13 12 4 | + 3.3 | 13 15.7 | Station paa Møllehøi ved Generalstabens Steen. |
| 47 | Boeslunde | 55 18 | 11 16 | 1880.6 | 13 25.7 | — 12.8 | 13 12.9 | Station paa Høien midt imellem Møllen og Kirken. |
| | — — | • • | • • | 1883.6 | 13 5.8 | + 3.3 | 13 9.1 | Station paa Høien midt imellem Møllen og Kirken. |
| 48 | Nykjøbing paa Falster | 54 46 | 11 52 | 1879.7 | 12 21.8 | — 17.6 | 12 4.2 | Station i Hotellets Have. |
| 49 | Vordingborg | 54 59 | 11 58 | 1883.6 | 12 24.4 | + 3.3 | 12 27.7 | Station paa Rakkerbakken; 4 Observationer, stemme godt indbyrdes. |
| 50 | Kulsbjerg | 54 59 | 12 0 | 1883.6 | 12 20.7 | + 3.3 | 12 24.0 | Station ved Gradmaalingens Steen. |
| 51 | Viemose | 54 59 | 12 8 | 1883.6 | 12 6.8 | + 3.3 | 12 10.1 | Station paa en Høi Nord for Kalvehave. |
| 52 | Kjøge | 55 28 | 12 11 | 1878.7 | 12 11.7 | — 22.9 | 11 48.8 | Station paa Marken Nord for Gl. Kjøgegaard. |
| 53 | Ludshøi | 56 5 | 12 13 | 1882.6 | 11 59.8 | — 2.1 | 11 57.7 | Station paa Toppen af Høien »Ludshøi«. |
| 54 | Græsted | 56 4 | 12 17 | 1882.6 | 12 8.0 | — 2.1 | 12 5.9 | Station ved Græsted Jernbanestation. Observationen usikker, Tordenveir. |
| 55 | Møen | 54 59 | 12 30 | 1882.6 | 11 36.7 | — 2.1 | 11 34.6 | Station i Liselund Have. Bygeveir. |
| 56 | Odinshøi | 56 5 | 12 32 | 1882.6 | 11 17.5 | — 2.1 | 11 15.4 | Station ved Kikkertstangen, 2 Observationer. |
| 57 | Kjøbenhavn | 55 41 | 12 36 | 1878.8 | 12 1.6 | — 22.4 | 11 39.2 | } Station paa Orlogsværftet ved Mærkepælen paa Marken Nord for Baadewærftet. |
| | — — | • • | • • | 1879.7 | 11 56.0 | — 17.6 | 38.4 | |
| | — — | • • | • • | 1880.8 | 47.6 | — 11.7 | 35.9 | |

| Nr. | Sted. | Brede | | Længde Ø. for Grw. | Tid. | Misvisning V. | Reduction til 1883.0. | Misvisning 1883.0. | Bemærkninger |
|-----|-----------------|-------|-------|--------------------------|---------|------------------|-----------------------------|-----------------------|---|
| | | Nord. | Øst. | | | | | | |
| 57 | Kjøbenhavn..... | 55 41 | 12 36 | 1882.4 | 11 40.5 | — 3.2 | | 11 37.3 | } Station paa Orlogsværftet ved Mærke- pælen paa Marken Nord for Baade- værftet. |
| — | — | • • | • • | 1882.7 | 38.7 | — 1.6 | | 37.1 | |
| — | — | • • | • • | 1883.3 | 37.6 | + 1.6 | | 39.2 | |
| — | — | • • | • • | 1883.6 | 41.8 | + 3.3 | | 45.1 | |
| 58 | Helsingør | 56 2 | 12 37 | 1878.7 | 11 42.7 | — 22.9 | | 11 19.8 | } Station paa Høien Syd for Jernbanestationen. Station paa Bakken ved Ruth Kirke. Station paa Rispe Bjerg mellem Peders og Pouls Kirker. |
| 59 | Bornholm | 55 13 | 14 46 | 1882.7 | 9 30.6 | — 1.6 | | 9 29.0 | |
| 60 | Bornholm | 55 1 | 15 2 | 1882.7 | 9 26.9 | — 1.6 | | 9 25.3 | |

Betragter man Kaartet lidt nøiere, sees, at en Linie fra Nr. 3, Esbjerg, til Nr. 57, Kjøbenhavn, gaaer temmelig nær igjennem følgende Puncter:

Nr. 3 Esbjerg, Nr. 7 Kolding, Nr. 11 Middelfart, Nr. 45 Urhøi og Nr. 57 Kjøbenhavn, og, undersøges det, hvor stærkt den vestlige Misviisning aftager langs denne Linie, naar man bevæger sig fra Vest mod Øst, saa faaes følgende paafaldende Overeensstemmelse:

| Misviisning. aft. imell. | Længde- forskjel | |
|--------------------------|---------------------|--|
| Esbjerg og Kjøbenhavn | 2° 53' 9" 4° 9' | $\frac{173'9}{249} = 0'70$ for hv. Min. i Lgd. |
| Kolding - - - | 2 10.6 3 8 | $\frac{130'6}{188} = 0'69$ - - - |
| Middelf. - - - | 1 54.3 2 53 | $\frac{114'3}{173} = 0'66$ - - - |
| Urhøi - - - | 1 5.3 1 26 | $\frac{65'3}{86} = 0'76$ - - - |

det vil sige i Middeltal 0'70 for hvert Minut i Længde.

Betragtes dette som den normale Forandring i Misviisningen, og sammenlignes denne med det, som finder Sted i Store Bælt, saa vil man bedst see, hvor forunderlig Misviisningens Forandring der er.

Gaaer man for Exempel fra Nr. 18, Faaborg, over Nr. 22, Nielstrup, til Nr. 27, Svendborg, og Nr. 37, paa Langeland, falder Misviisningen fra 12° 43'.4 til 12° 20'.0 og stiger derefter til 13° 0'.1 paa Høgebjerg paa Langeland istedenfor, at den skulde aftage til 12° 16'.1.

Ligesaa paafaldende Afvigelse træffes, naar man gaaer fra Nr. 28, Juulskov, over Nr. 32, Oustedvedbanke, til Nr. 46, Skjelskør, hvor man fra 12° 56'.2, som Misviisningen er i Middeltal paa Juulskov, naar den sidste Observation gives dobbelt Vægt, skulde have 12° 53'.4 paa Oustedvedbanke og 12° 33'.1 i Skjelskør, men istedenfor faaer 12° 23'.1 paa det første Sted og 13° 15'.7 paa det sidste.

Den aarlige Aftagen, med hvilken Reductionen til 1883.0 er foretagen, er antaget lig 5'.33, en Værdi, som i Løbet af de fem sidst forløbne Aar er funden for Kjøbenhavn; men den synes at være i Begreb med at blive noget mindre, et Udslag, som vistnok om nogle faa Aar atter vil blive afløst af en lignende stærk Aftagen som for en halv Snees Aar siden.

»Dijmphna«'s Polarexpedition.

Tidsskriftet har som Regel ikke omtalt de Expeditioner, som Menneskenes Higen efter at skaffe sig Kundskab om Jordens yderste Egne have fremkaldt henimod begge Jordens Poler, og, naar det ved denne Leilighed gjør en Undtagelse, da er det, fordi Optegnelserne i Dagspressen, hvori Beretningerne endnu kun foreligge, hurtig glemmes, ligesom ogsaa fordi dette Togt blev bragt til Udførelse ved en dansk Søofficeers Energi og Lyst til vovelige Farter, blandet med en stærk Tro paa, at der var en Mulighed for ad en hidtil uforsøgt Vei at naae frem til Egne, som endnu afgive en vid Mark for videnskabelig Forskning, og som ved at exploiteres kunde give Oplysning om Meget, der hidtil var forblevet dunkelt. Premierlieutenant A. Hovgaard, der førte »Dijmphna« og blev Leder af Expeditionen, formaaede saa levende at vække Grosserer A. Gamøls Interesse for Sagen, at han først og fremmest ved denne ene Mands Liberalitet blev sat i Stand til at bringe Expeditionen til Udførelse. Flere Private og tillige Staten støttede dog Foretagendet, dels ved Penge, dels paa andre Maader. Foruden Premierlieut. Hovgaard vare Premierlieutenanterne N. Th. Olsen og A. Garde samt den italienske Marineofficeer de Rensis og Videnskabsmændene Cand. med. S. Borch, Expeditionens Læge, og Stud. mag. Th. Holm, Expeditionens Zoolog, Deeltagere i Togtet. »Dijmphna«, der var et

lille Træ-Dampskib med ringe Maskinkraft, blev ved forskellige Forandringer forstærket, saa at det blev et godt og solidt Skib for det Formaal, til hvilket det skulde tjene. Ogsaa med Hensyn til Bemanding og Proviantering kom Chefens Kjendskab, som tildeels var indvundet paa »Vega's Togt, i hvilket han som bekjendt havde deeltaget, ham og derved Expeditionen til god Nytte. I Juli Maaned 1882 afgik »Dijmphna« fra Kjøbenhavn, anløb forskellige svenske og norske Havne og ankom i Begyndelsen af August til Vardø. Det er fra Afgangen fra denne Plads, at vi skulle gjengive de væsentligste Begivenheder, som knytte sig til Togtet, idet vi hertil benytte, hvad der foreligger for Offentligheden.

Den 3die August 1882 forlod »Dijmphna« Vardø og naaede op under Novaja Semlja den 7de, hvor den i Taage mødte den første Driviis; men denne blev hurtig saa tæt, at det var nødvendigt at vende om og søge ud af den, hvorefter det forsøgte at holde S. O. hen langs Iiskanten. Da Taagen lettede om Eftermiddagen, var der kun Iis at see alle vegne østerpaa, ja endog heelt rundt til i Sydvest. Da det nu tyknede til igjen, sattes Coursen N. V. hen op mod Novaja Semlja, hvor »Dijmphna« den 8de traf sammen med Damperen »A. E. Nordenskiöld«, som tilhørte Sibiriakoff og var bestemt til Jenisei. Isen laa fast overalt, og Ankerplads søgtes derfor under Meshduscharskoj Øen; men, da Isen den 9de satte paa, maatte »Dijmphna« lette og søge udad. Her traf Skibet to Seilskibe, hvoraf det ene havde Kul til Expeditionen; de vare bestemte til Chabarova, hvorfor »Nordenskiöld« tog dem paa Slæb, og samlede søgte Skibene op paa Nordsiden af Øen, hvor der var Ro for Isen til den 12te, da den satte paa der, saa det atter blev nødvendigt at flygte; men Skibet sad atter fast mellem Meshduscharsk og Novaja Semlja, kom dog fri igjen og fandt en Ankerplads i en Bugt, hvor der var nogle Dages Ro. Den 14de stod »Dijmphna«

atter ud; men, da der var Iis i Retning af Jugor Schar, fulgtes Landet østerpaa til den 16de, da Kara Porten blev naaet. Denne var fuldstændig spærret med fast Iis, og man søgte derfor Syd og Vest om Isen. Jaget fra Sted til Sted kom Skibet den 20de ind i Kussov Sund; men, da Kaartet var feilt, og det for at undgaae den værste Iis var nødvendigt at holde tæt til Land, kom Skibet paa Grund den ene Gang efter den anden, og det var oftere kun det Held, der fulgte «Dijmphna» paa hele Touren, som gjorde, at den atter kom flot i rette Tid til ikke at blive knuust i Isen, der i sin Drift netop grundsatte betids nok til ikke at begrave Skibet. Den 20de var Situationen saa farlig, at et Proviantforraad blev ført iland; om Natten drev dog Skibet af Grunden efter at være blevet lempet og uden at have taget Skade. De næste Dage maatte «Dijmphna» atter søge bort, jaget af Isen, kom om Natten igjen paa Grund, saa Fartøier med Proviant maatte holdes klare; men atter grundsatte Isen paa det Skjær, hvorpaa Skibet stod, og beskyttede det saaledes selv. Det frøs allerede haardt om Natten, saa Natisen naaede en Tommes Tykkelse. Isen satte frem og tilbage med den jævnt skiftende Ebbe og Flod og skruede op over Skjær og paa Grundene, saa Skibet ofte var i højeste Grad udsat under de vedvarende Anstrengelser for at klare sig for Isen, naar denne jog det bort fra Ankerpladsen.

Den 26de August traf man paa en Russer og en Samojed; Russeren var forliist med sit Fartøi for to Aar siden, havde derefter boet hos Samojederne paa Novaja Semlja og søgte nu at komme hjemad. Russerens Glæde over den gode Mad ombord var grændseløs, og, da han var grundig mættet, tilbød han at være Lods; men det viste sig snart, at han ingen Besked vidste, og, da Kaartet var urigtigt, var det kun efter at have været nær ved at komme paa Grund igjen, at man naaede ind i Petukoffskoj Schar, hvor der ankredes en Nat; men atter

og atter joges Skibet af Isen og maatte uophørlig skifte Ankerplads, saa det først den 8de September lykkedes at naae ind paa Rheden ved Chabarova. Her traf man blandt andre Russere ogsaa Sibiriakoffs Agent og erfarede, at Strædet først var brudt op den foregaaende Dag, hvorfor der naturligviis Intet var hørt eller seet til den hollandske meteorologiske Expedition. Da der heller ikke havde været nogen Forbindelse med Petshora, hvilket var første Gang i mange Aar, maatte det være et uheldigt Iisaar, og Udsigterne til at naae frem vare altsaa ikke lyse. Breve bleve sendte iland med den Russer, som var kommen over med Skibet, og efter faa Timers Ophold søgte »Dijmphna« atter østerpaa i Strædet, der var stærkt fyldt med Iis. Efter vedholdende Arbejde gjennem Isen naaedes den østlige Deel af Strædet; men herfra var hele Kara Havet, saalangt man kunde see, kun en eneste Iismark. Vel var det endnu flere Graders Varme om Middagen; men om Natten faldt Temperaturen til $\div 6^{\circ}$, hvilket i Forbindelse med Sneen og den overalt liggende Iis syntes at tyde paa, at Vinteren vilde sætte tidlig ind. Nordlysene begyndte allerede at lyse stærkt i de mørke Nætter, medens Isen var i stadig Bevægelse under Indflydelse af Ebbe og Flod og afgav et storartet Skuespil, naar den under Bragen og Torden grundstødte paa Skjærene og i faa Timer dannede uhyre Opskrutninger, der atter forsvandt ligesaa hurtig, som de vare komne. De bestandige Omvexlinger forandrede dog ikke Situationen; thi stedse kom der ny Iis i uhyre Flager, som atter og atter afløstes af nye, og, saa ofte den hyppige Taage tillod noget Overblik, mødte Øiet kun Iis overalt østerpaa, uden at de omløbende Vinde frembragte nogen Rende langs den russiske Kyst. Bestandig maatte Skibet flygte fra Sted til Sted for at undgaae at knuses i Isen. Endelig naaedes Mestni Øen den 16de September, og Dagen efter hilsendes med almindelig Glæde Synet af

en bred aaben Rende, der strakte sig saa langt østerpaa, som man kunde see.

Da der kun var omtrent hundrede Quartmil over til Kysten af Jalmal, benyttede »Dijmphna« strax den gunstige Leilighed og dampede afsted; men om Eftermiddagen blev Isen i Renden tættere, og man var netop i Begreb med at søge nærmere ind under Landet, da der kom to Dampere isigte forude. Disse heiste Signaler og skød flere Skud, og, da Mørket faldt paa, heiste de Lanterner. Der kunde ikke være nogen Tvivl om, at det var »Louise« og »Varna«, hvoraf den sidste havde den hollandske meteorologiske Expedition ombord, saafremt den da ikke var bleven landsat i Dicksonshavn, hvilket var i høieste Grad usandsynligt. At Skibene vare i Besæt i Isen, var klart, og, saafremt den hollandske Expedition ikke var landsat, og »Varna« blev nødsaget til at overvintre i Isen, kunde dens Stilling blive skjæbnsvanger formedelst Mangel paa Proviant. Den hurtig tiltagende Kulde og tidlig indtrædende Vinter gjorde en saadan Mulighed til en Sandsynlighed, og efter Samraad med Officererne ombord besluttede Chefen derfor at søge Communication med »Varna« tiltrods for den Fare, som var forbunden dermed, idet det var for langt fra Land at tilbringe Natten. Frygten viste sig kun altfor vel begrundet; thi om Natten kom der vestlig Vind, og Isen satte saa meget sammen om »Dijmphna«, at den kun med Vanskelighed kunde røre sig.

Tidlig den 18de September naaede de to Skibe tæt hen til hinanden, og Antagelsen om den hollandske Expedition var rigtig, idet den var ombord i »Varna«. Dette Skib havde i Følgeskab med »Louise« forsøgt at komme gennem de sydlige Stræder og Matoschkin Strædet; den 1ste September vare de drevne med Isen gennem Kara Porten og havde derefter været i Besæt i en halv Snees Dage. Det var opgivet at naae Dicksonshavn, og Føreren af Expeditionen ønskede at blive land-

sat enten paa Jalmal eller ved Chabarova for at faae Stationen oprettet saasnart som muligt og paabegynde Observationerne. Om Eftermiddagen arbeidede de to Skibe sig noget østerpaa, men Kl. 6 om Aftenen sade de igjen fast tæt ved Siden af hinanden, og den 19de om Morgenen vare alle Aabninger dækkede med ny Iis. Den 20de blæste det en østlig Storm, under hvilken det lykkedes »Louise« at slippe fri, den stod Syd paa og kom ud af Sigte. I Forening arbeidede nu »Varna« og »Dijmphna« og søgte ved at save Isen og varpe sig frem at komme gjennem den tykke Iis, hvori de sade fast, og ud i den tynde, idet der var en Mulighed for, at »Varna« kunde forcere denne. Den 22de kom »Louise« tilbage og søgte Syd fra at bryde en Rende ind til »Dijmphna«, som kun var omtrent 1 Qml. fjernet fra den; men allerede ved Middagstid opgav den Forsøget og dampede hurtig ud af Syne.

Udsigten til at komme fri blev saaledes ringere og ringere, det var jævn Frost, Isen tiltog hurtig i Tykkelse, og, saa nødig man end vilde, maatte man belave sig paa at tilbringe Vinteren i Isen midt i Kara Havet. Skibene dreve nærmest efter Vindretningen, men ingenlunde regelmæssig; ombord holdtes Baade og Slæder klare med en Maanedes Proviant, hvilken noget senere forøgedes til to, da Udsigten til at slippe ud blev forsvindende. Kulden blev haardere, der dannede sig endnu temmelig betydelige Revner; men de vare for langt borte til, at der kunde tænkes paa at naae dem, og, da September sluttede, saaes kun Iis overalt, og al Forventning om at slippe fri blev opgivet. Stedet, hvor Skibet frøs inde, var forsaavidt heldigt, som det næsten var heelt omgivet af svær Iis, og ved at hjælpe lidt paa Naturen laa det i en taalelig god Dok, kun agterude, altsaa østerpaa, var der en større Revne, men denne var allerede i Midten af October belagt med 10" Iis, og samtidig begyndte Isen at sætte sammen og danne Torosser. Paa

den sværeste Iis i Nærheden af Skibet udlagdes derfor tre Maaneders Proviant, og hele Dækslasten blev lagt ud paa et Stykke Iis, som med det Formaal, det havde, blev kaldet San Salvador; det skulde jo tjene som et sidste Tilflugtssted, dersom Skibet skulde blive knuust. Et Observationshuus blev ogsaa opført paa Isen i Skibets Nærhed. Fra den 20de begyndte Isen med en vestlig Storm at arbejde, den dannede store nye Opskrninger af indtil 30 Fods Høide, som rykkede Skibet nærmere og nærmere indtil paa et halvhundrede Alens Afstand, men der blev deres Kraft brudt af den svære gamle Iis, i hvilken Indefrysningen havde fundet Sted. Den 26de vare Presningerne mod Skibet voldsomme, det knagede og bragede i og omkring det, men, takket være den gode gamle Iis, naaede ingen Skrninger hen til det, og ved de 30^o Kulde frøs enhver Revne strax til, og denne Iis dannede ved Skrningerne nye Torosser, der i utrolig kort Tid frøs sammen til vældige Masser. Isen, der nu havde naaet en Fods Tykkelse, skød sig lagviis over de afbrudte Flader og forandrede hurtig Landskabet, hvis man kan bruge dette Udtryk om Omgivelser, der vare Iis og kun Iis. Mod Udgangen af October var Veiret klart med stærk Frost. Alt ombord indrettedes til Overvintring, paa Dækket blev der stampet et tykt Lag Snee, og hele Forskibet blev overdækket med Seil, medens man nede i Skibet indrettede sig saa hyggelig som muligt; ogsaa fra »Varna« blev der udlagt Proviant-Depot paa Isen.

Fra November Maanedes Begyndelse kom Solen kun lavt paa Himlen, Skibet befandt sig paa 70^o 15' N. Br. og havde drevet omtrent en halv Grad Nord efter siden Indefrysningen; de meteorologiske Observationer bleve paabegyndte og fortsattes uden Afbrydelse hele Vinteren igjennem. Undertiden aabnede store Revner sig indtil et Par Kabellængder fra Skibet, og, naar de atter satte sammen, foraarsagedes svære Presninger ombord. Saa-

ledes var Alt klart til at forlade Skibet Natten mellem den 2den og 3die November; men dette modstod Trykket, uagtet Skruningerne naaede indtil 50 Alen fra Skibet. Isen revnede henimod »Varna«, men, da Presningerne henad Morgenstunden bleve ualmindelig voldsomme, saa det maatte befrygtes, at »Dijmphna« skulde knuses, og Skruningerne samtidig vare naaede i indtil 20 Alens Afstand, blev Skibet forladt med Baade og Slæder, og i det dybeste Mørke og tæt Sneefog søgte Besætningen ud til San Salvador. »Dijmphna« forskød sig, Torosser væltede sig i Veiret lige op ad Siden, og Isen styrtede tordnende mod det. Fra »Varna« slæbtes Baadene hen til »Dijmphna« og derfra hen til San Salvador, men Isen brast under Fødderne, gabende Revner dannedes og slugte Alt, hvad der et Øieblik var ladet tilbage. Det var, som om Jorden gyngede under Besætningen, ingensteds var der fast Grund, og ingen Plads sikker. Hundene, som vare slupne løs, forøgede endnu ved deres Hyl hele den natlige farefulde Stillings Uhyggelighed. Om Morgenen fik man en kort Hvile i Læ af Baadene, og, da det lysnede, blev en Deling sendt over for at undersøge Skibene. »Dijmphna« havde løftet sig noget, men var uskadt, derimod var »Varna«'s Stævn splintret, Roret var slaaet iborde, hele Skibet løftet flere Fod og saa lækt, at Vandet stod over Dækket i Maskinen. Nye og svære Presninger tvang atter Besætningerne tilbage til San Salvador, hvor de søgte at gjøre sig det hyggeligt for næste Nat; men Uroen i Isen tiltog atter, saa at Presningerne naaede lige ind til Baade og Telte, og Torosser skøde sig som onde Aander op paa selve Tilflugtsstedet. Baade og Slæder fordeeltes, saa at man var klar til at tiltræde et Tilbagetog paa et hvilket som helst Tidspunct. Uroen i Isen vedblev til den 9de med uforandret Styrke, hvorfor Nætterne tilbragtes i Teltene; men de nærmeste Dage indtraadte lidt Ro, saa man nøiedes med at have Halvdelen af Folkene ved Teltene.

Den 12te skiltes San Salvador fra Skibet ved en bred Rende, og Alle begav sig derfor ud paa Isen; men snart efter dreves Stykkerne atter sammen, medens San Salvador revnede, og dens Sider knustes i opskydende Torosser. De sværeste tilbageblevne Stykker forskøde sig mod hinanden snart til den ene, snart til den anden Side. Denne Uro varede i Uger, Depotet maatte snart heelt forlægges, snart deles, idet man efter Omstændighederne søgte at sikkre sig Materiel og Proviant til et Tilhagetog, som kunde blive nødvendiggjort hvert Øieblik. Den 20de saaes Solen for sidste Gang, dog oplivedes den heitidelige Nat af Fuldmaanen, hvis Skin lyste over Isen, der atter kastede et hvidligt Skjær tilbage mod Himlen. Dagen gav sig kun tilkjende ved sit dæmrende Lys, og ombord, hvorhen man paa den Tid atter havde begivet sig, brændte nu bestandig Lamper, medens man ved en velvedligeholdt Ild søgte at holde de 30^o Kulde ude. Naar Vinden sprang om til S. V., steg Temperaturen lige til Frysepunctet, men denne Behagelighed blev igjen betalt dyrt ved den store Fugtighed, der frembragtes om Læ, og som drev ned overalt og trængte igjennem allevegne. Heldigviis var dette Phænomen dog som Regel kun kortvarigt. I Begyndelsen af December byggedes et Huus af Tømmer, som »Varna» havde med til dette Brug. Pladsen til det udsøgte paa den stærkeste Iis og fik Navn af Nyholland. Dette Huus var iøvrigt saa svært, at det kun var ved begge Skibsbesætningers forenede Anstrengelser, at man kunde reise Gaylene. Havde »Varna» været alene, havde Hol-lænderne ikke faaet Huset reist. Nu var der nogen Ro i Isen indtil den 6te, da en Storm af S. V. atter for-aarsagede svære Presninger, Skrninger og Revner i Isen, hvilket holdt ved lige til den 14de, saa at Alt i den Tid var rede til at forlade Skibet. »Varna» var i høi Grad udsat, og voldsomme Stød og Presninger føltes derombord, medens »Dijmphna» slap bedre. Huset blev

dog færdigt, hvilket var saare heldigt, da der snart blev god Brug for det. Om Aftenen den 14de kom der flere voldsomme Stød, som vare foraarsagede ved, at der havde aabnet sig en ny Revne Syd for Skibet; mellem dette og Huset var der ogsaa Revner, saa at det forskød sig frem og tilbage, medens Kanterne af den svære Iis maledes til Smaastumper og taarnede sig bragende op til mægtige Torosser. Alle vare i Klæderne. Vinden gik om til Vest, og atter begyndte de for en kort Tid afbrudte Presninger, idet Revnerne satte til igjen. Om Morgenens visle det sig, at der var slaaet en Revne lige gennem Skibets Vaage, og at mægtige Stykker vare afbrudte af den faste Iis, hvori Skibet laa, saa Situationen var meget alvorlig. Pladsen fandtes at være 70° 33' N. Br. Den 16de om Natten gik Huset atter vesterpaa; Vinden, som var sydlig med Sne, steg til Storm, saa Sneen fæg og næsten forhindrede al Udsigt. Presningerne i Skibet og de sig opskruende Torosser Torden kappedes med Stormens Tuden, Mørket og Kulden til at gjøre Natten saa uhyggelig som muligt. Dybden, som Dagen iforveien var 48 Favne, var aftagen til 23, og Skibet blev altsaa sat op mod Jalmals Kyst, hvilket foraarsagede de haarde Presninger. Om Dagen var der lidt Ro; men næste Nat bragte alle de foregaaende Scener tilbage; Vinden faldt S. V., og Bragene og Presningerne tiltog endnu mere. Næsten bestandig maatte Besætningen være klar til at forlade Skibet. Da Isen om Natten den 18de revnede baade ved Siden og for Bougen af »Varna«, gik hele dennes Besætning over i »Dijmphna«, skjøndt Presningerne ogsaa følte der. Da der om Morgenens kom nogen Ro, blev »Varna« atter besat. Imellem »Dijmphna« og Depotet havde der aabnet sig nye Revner; men, da ingen Iis længer syntes at holde sig under de voldsomme Omvæltninger, blev Depotet ikke flyttet. De nærmeste

Dage bragte nogen Ro; men om Natten fortsattes Skru-
ningerne, og alle de gamle Besværligheder fornyedes.

Den 23de om Eftermiddagen var endeel af Besæt-
ningen fra »Dijmphna« ovre i »Varna«; men, da Vinden,
som var vestlig, halede sig om til S. V. og blev stor-
mende, søgte den alter ombord. Henad Morgenstunden
tiltog Stormen og med den Stødene og Presningerne,
der bleve saa voldsomme i begge Skibene, at de skynd-
somst forlodes, medens Iisstykkerne maledes op mellem
de Flygtende og Depotet, som blev naaet, netop inden
de Torosser, der skøde sig i Veiret, hindrede Forbindelsen.
Det lykkedes dog at faae Alt hjerget over til Depotet.
Herfra kunde nu »Varna« iagttages, medens »Dijmphna«
laa bagved og ikke kunde sees. Iismasserne svingede
»Varna« otte Streger rundt og løftede dens Stævn,
medens Agterskibet trykkes dybt ned; samtidig bort-
reves Kanterne af Iisstykket, hvorpaa Depotet var oprettet.
Pludselig revnede ogsaa dette Stykke tværs igjennem
Depotet, og, medens Isen under Torden og Bragen
skruede sig op, flyttedes Materiel og Proviant over paa
det største Stykke; men ogsaa dette sprængtes, og nu
søgte der over skruende Iis og nyaabnede Revner Syd
paa, medens det forekom, som om hele Isen brød op
og maledes itu. Med den største Udholdenhed arbejdede
Alle for Livet, opskruede Torosser fulgte efter de Flyg-
tende og søgte at indhente dem, gabende Revner ud-
videde sig for at sluge dem, men ved utrættet Arbejde
og med de yderste og mest opoffrende Anstrengelser
var Alt tilsidst samlet paa et lille Stykke, hvor Skru-
ningerne passerede i kun ti Skridts Afstand. Da det
om Formiddagen den 24de gryede, flyttedes Depotet
endnu engang, og nogle af Besætningen bleve sendte
ombord i »Dijmphna« for at see, hvorledes Alt stod
til der. Paa dens Styrbords Side var Isen fuldstændig
opreven, men om Bagbord var den uskadt; ved Stævnen
var Torossen forsvunden, saa det var et Vidunder, at

Skruningerne ikke havde naaet Skibet, der isaafald havde deelt Skjæbne med «Varna». Denne laa tværs for «Dijmphna» Agterende i omtrent 60 Alens Afstand; Forenden var løftet høit op, Ror og Skrue vare borte, Forstævnen knuust, Skibet hevet Styrbord over og Maskinen kastet over i den Styrbords Side. Der blev pompet, men ikke desmindre fyldte det, dog holdtes det saaledes oppe af Isen under det, at det ikke sank. Da Mørket atter faldt paa, gjordes Forsøg paa at holde Juleaften ombord i «Dijmphna», hvor Alle samledes, da «Varna» var ubeboelig. Alle kappedes om at modtage de Fremmede saa hjertelig som muligt, og, medens Julegaverne dækkede Messebordet, var der travlt baade ved Kabys og Stirrids for at sørge for Mad til saa Mange. Et Juletræ, som havde været paatænkt, maatte opgives; men til Gjengjæld lyste man op overalt, der blev stegt og bagt, og, da Gaverne uddeelt, var Jublen uendelig. Isen holdt sig i Ro baade om Aftenen og første Juledag, men den 26de aabnede Revnen ved Stævnen sig, og Isen paa den anden Side kom i Drift. Dagen efter lukkedes den igjen, og saa begyndte den gamle knagende og tordnende Vise atter. Om Aftenen blev Depotet paany flyttet ombord, Natten var urolig, og ved Dagning den 28de aabnede der sig en ny Revne forbi Stævnen af «Dijmphna» over imod «Varna»; da Isen ogsaa revnede agtenfor den, truede den med at synke. Om Natten blev «Dijmphna» heelt flot og maatte fortoies ved Iiskanten. Depotet flyttedes da over til Huset. Af Frygt for, at Presningerne skulde forhindre Dørenes Aabning ombord, blev der truffet den Sikkerhedsforanstaltning, at Fyldingerne i Dørene bleve gjennemsavede, saa at de i Nødsfald kunde sparkes ud. De sidste Dage i Aaret forløb uden væsentlig Forandring. Nytaarsaften var der foranstaltet en Fest med Dands paa Isen, som oplystes med Lamper og Baal, hvilken Fest erklæredes for særlig vellykket. I Begyndelsen syntes Skibet vel overfyldt ved

de mange Fremmede; men efterhaanden, som der blev indrettet Pladser til dem, sporedes ingen Ulempe, ligesom Sundheden holdt sig fortrinlig. Presningerne, som de første Dage af Januar næsten vare ophørte, toge atter fat den 7de og naaede med lavt Barometer og S. V. Storm deres Maximum den 12te. Al den gamle Uro gjentog sig; men fra Midten af Maaneden blev det atter roligere og denne Gang endelig for at vare ved, saa at Besætningen igjen kunde være af Klæderne om Natten, hvilket ikke havde været Tilfælde siden Midten af December. Da der ikke efter de sidste stærke Skruninger fandtes nogen stor Iisflage i Nærheden af Skibet, blev Depotet fordelt paa ti forskellige Iisstykker. Baade og Slæder bleve atter tagne ombord; vel viste der sig endnu af og til Revner, men den stærke Frost bandt dog hurtigt de skilte Stykker. Nordlysene vare paa denne Tid ualmindelig straalende og oplyste ved klart Veir Himlen med de mest blændende pragtfulde Farver, hvorved der nogenlunde raadedes Bod paa Savnet af Solen, hvis Gjenkomst den 22de Januar dog hilsedes med udeelt Glæde. Imidlertid tiltog Kulden og naaede sit Høieste den 24de med \div 47 Grader, og Kvægsølvet holdt sig frosset i tre Døgn. Skruningerne fjernede sig mere fra Skibet og forstyrrede nu kun sjælden.

Ved Fastelavn holdtes en større Fest ombord og paa Isen, ved hvilken Stemningen var udmærket og afgav et fortræffeligt Vidnesbyrd om den Sundhed og den Livskraft, som fandtes ombord. Atter fulgte nogle urolige Dage; men fra den 18de Februar ophørte al Bevægelse i Isen i den nærmeste Omegn af Skibet.

Ved at sammenholde Pladsbestemmelserne viste det sig, at Hovedretningen for Driften i Løbet af Vinteren var N. N. O., at Isen altid var i Bevægelse, og at alle stærke Presninger opstode, naar Driften var østerefter, hvilket satte lige ind paa Jalmals Kyst. »Varna's» haarde Medfart skyldtes ogsaa en saadan Retning i Isens Be-

vægelse. I Begyndelsen af April naaede Skibet sin største Nord-Brede, hvorefter det atter drev langsomt ned imod Kara Porten. Da der begyndte at være Ro, blev Eensformigheden vel stor; men de daglige Arbejder som Skrabning og Lodning, Maalinger, Observationer og Iagttagelser af alle Arter gave rigelig Virksomhed, saa at Tiden svandt utrolig hurtig. Mange kortere og længere Expeditioner foretoges i Hundeslæderne, hvilke dels gave en behagelig Adspredelse, dels tjente til at skaffe Oplysninger om Isens Tilstand i større Afstande fra Skibet. Folkene holdtes i Aande ved at holde Vaagen om Roret fri, ved Sneekastning og ved at holde Veiene til Depotet og Observationshuset i farbar Stand, og Sundheden var vedvarende fortrinlig. Kongens Fødselsdag høitideligholdtes saa festlig som muligt. Der var i Dagens Anledning af Folkene bygget en Grotte i Isen, og den var saa smukt udstyret, som Forholdene tillode; her blev Skaalen for Kongen udbragt og modtaget med Begeistring.

I Midten af April bleve Depoterne tagne ombord, og efter den Tid holdtes de bestandig klare ved Baadene, som der nu var størst Sandsynlighed for at maatte benytte under et Tilbagetog, hvorfor de bestandig hang klare til øieblikkelig Brug. Vel steg Temperaturen paa den Tid til Frysepunctet ved Middagstid; men først hen i Slutningen af Mai blev Dagens Middelvarme positiv. Efter den 10de Mai gik Solen ikke mere ned. Udflugterne med Slæde fortsattes, og der fandtes hyppig Revner med friske Opskrninger, hvilke viste den stadige Bevægelse i Isen. Da Veiret var smukt, vare Slædetourene en rigtig behagelig Adspredelse, om end Hundene ikke altid lode sig behandle som vel tilkjørte Heste. De taalte iøvrigt Klimaet fortræffeligt, idet de, der omkom, alle mistede Livet i indbyrdes Kamp eller som Følge af de Saar, de havde faaet i Krigen, for hvilken Haandtering de havde en uovervindelig Lyst. Imidlertid begyndte Sneesmeltningen, og de første Træk af Fugle vare en

rig Kilde til Glæde, efterat der i mange Maaneder intet Vildt var seet. Jagt blev forsøgt, men gav kun ringe Udbytte, naar undtages, at en Bjørn, der vilde aflægge selve Skibet et Besøg, blev nedlagt.

I Juni var Smeltningen saa stærk, at Isen aftog indtil to Tommer om Dagen, medens al Snee forsvandt. Brede Render dannede sig i nogle Quartmiils Afstand fra Skibet, Huset voxede op af Isen, og Tømmer kom tilsyne i nogen Afstand og betegnede den Plads, hvor de haarde Skruninger havde fundet Sted i December Maaned. Da »Varna« stadig løftedes ud af Isen, blev et sidste Forsøg gjort paa at pompe den lens, men det førte ikke til noget Resultat, og Skibet blev derfor opgivet. Isen hentæredes mere og mere, dybe Huller og brede Revner fremkom, men Veiret var stadigt og roligt lige til den 11te Juli, da en haard østlig Kuling pludselig bragte Uro og sprængte Isen rundt om begge Skibe. »Dijmphna« blev haardt presset og blev hevet stærkt over, »Varna« sank med Agterskibet, men Forskibet bandt endnu i Isen. Den nærmest følgende Tid var i høi Grad urolig, der kom svære Presninger, Skruninger, som hobede Torosser i Veiret under tordnende Brag, Revner, der aabnede sig som under Artillerisalver, kort en Omvæltning i Alt, der trodser enhver Beskrivelse. »Varna« sank mere og mere agter, »Dijmphna« gik ud af den Iisdok, i hvilken den havde tilbragt Vinteren, saa at »Varna« kom til at ligge med Agterenden tværs for »Dijmphna« i omtrent 100 Fods Afstand, men den gled stadig agterover og nedad. Endelig den 24de sank »Varna« med Agterenden først, men lykkeligviis uden at tilføie »Dijmphna« nogen Skade.

Den 1ste August forlod Hollænderne ifølge Aftale »Dijmphna« for ikke yderligere at tære paa Provisionerne, og efter en hjertelig Afsked droge de Syd paa med 4 Baade, 4 Slæder og 2 Maaneders Proviant; næste Dag vare de ude af Sigte. Da Renden, hvori »Dijmphna«

laa, aabnede sig, blev Skruen sat i Gang, men om Aftenen den 2den knak Skrueaxlen, og Skruen gik tilbunds. Nordøstlig Vind spredte Isen, og Skibet indrettedes til Seilskib ved at nedstuve Alt fra Dækket og kaste endeel Kul overbord. Driften gik henimod Kara Porten, idet Isen snart spredte, snart atter samlede sig og fulgtes nu af vedholdende Taage. Isen smeltede hurtig, N. O. Vinden vedblev og var den 16de August saa haard, at San Salvador knustes. Den 17de var Skibet kun 36 Qml. fra Cap Bolvanskoj paa N. O. Siden af Waigatsh; men ved det rolige Veir sammenfrøs atter Isen, saa det kun gik smaat med at komme frem.

Denne rolige Tid ombord var af Maskinmesteren bleven benyttet til at forarbeide en ny Skrue; ved Lempning af Skibet blev den ogsaa lykkelig paasat, og den 2den September var den klar til Brug; men, da der samtidig kom nordlig Storm, som drev Isen sammen, varede det til den 14de, inden Skruen kunde benyttes. Denne Dag kom »Dijmphna« los af den Flage, hvori den havde tilbragt Vinteren, Skruen sattes igang, men knak strax efter, og Skibet var atter reduceret til Seilskib. Driften gik nu rask S. V. hen, den 17de tabtes Huset paa Nyholland af Sigte. Østlig Storm med Sneefog satte voldsom Drift i Isen, saa at Skibet den 19de havde Cap Bolvanskoj i S. V., 10 Qml.'s Afstand; men stærk nydannet Iis bandt endnu engang Skibet, der endelig den 21de med haard nordlig Kuling drev gjennem Kara Porten, siddende fast i en tæt sammenpakket Iis og med en Fart af 5 til 6 Qml., hvilket vedblev flere Dage. Under Novaja Semlja saaes oftere aabent Vand; men den haarde Frost umuliggjorde at naae det. Den 25de var Isen spredt, og den første Dønning, der kom ind fra Havet, hilsedes som en kjær længe savnet Ven; om Eftermiddagen saaes aabent Vand i S. V., hvorfor man søgte ved Seil og ved at bugsere at bringe Skibet den Vei ud af Isen. Denne spredte sig mere og

mere; for en stiv N. O. Kuling passeredes de sidste Iisbælter, og den 26de frydedes Øiet ved kun at see det frie blaa Hav overalt. Om Aftenen maatte »Dijmphna« dreie under for en nordlig Storm, men i isfrit Vand. Efter en meget stormfuld Reise naaede Skibet Vardø den 10de October, og efter at have anløbet forskjellige Havne kom det tilbage til Kjøbenhavn den 9de December.

Førte end denne Expedition ikke til det Maal, som dens Fører havde sat sig, saa danner den dog et betydningsfuldt Led i den Række af Foretagender, som, uagtet de ofte ligge langt udenfor Nutidens almindelige reent praktiske Retning, dog følges med Interesse af den dannede Verden og, naar Udfaldet er sørgeligt, omgive Deltagerne med en velfortjent heroisk Nimbus. Men Fortjenesten bliver sandelig ikke ringere, fordi Togtet føres til en lykkelig Ende. Det er vel for en Deel Lykkens Værk, at Skib og Besætning kom frelst fra Vanskeligheder, som de her skildrede; men man har ligefuldt god Grund til at beundre den Snarraadighed, Omsigt og Energi, hvormed Førerne afvendte de store Farer, og til at være stolte af, at det var en dansk Søofficeer, som førte Expeditionen, og danske Mænd, der stode ham bi og bragte Skibet velbeholdent i sikker Havn igjen.

Blandinger.

Lidt om Torpedobaade. Den i Aaret 1871 af Thornycroft byggede Baad »Miranda« kan siges at være Torpedobaadens Stamfader, endskjøndt den ikke var bygget til Krigsbrug; det var den Opsigt, som denne Baads Hurtighed vakte, der gav Stødet til de egentlige Torpedobaade. Thornycroft havde et Par Aar tidligere bygget en lille hurtig Baad »Ariel«, som dog kun tiltrak sig ringe offentlig Opmærksomhed. Da Thornycroft selv, noget tøvende, meente, at han haabede at faae 14 Miles Fart ud af denne Baad, smiilte man og beviste ad videnskabelig Vei, at dette vilde være en Umulighed. Det lykkedes dog, og der blev kort efter bygget en ny endnu hurtigere Baad »Swallow« og endelig »Miranda«. Denne blev i 1871 benyttet ved Henley Regattaen til at følge med Dommeren efter de kæmpende Kaproningsbaade, hvilket selvfølgelig var den let nok. Det Mærkelige er imidlertid, at det var denne Bedrift, det at følge med et Rofartøi, der bragte »Miranda«'s Navn frem, og som overbeviste Tvivlerne. Saa blev Thornycroft dristigere; han paa-stod, at »Miranda« maatte kunne løbe 18 Knob. Paany hævede Tvivlerne Hovedet, paany seirede Thornycroft, og siden den Tid har hans Ry som Constructeur været slaaet fast. Kort Tid efter traadte Hr. Donaldson ind i Firmaet i Chiswick.

I 1873 sluttede den norske Regjering Contract med Thornycroft om Bygningen af en Torpedobaad, 57' lang, 7 $\frac{1}{2}$ ' bred med et Dybgaende af 3' og en Fart af 16 »statute miles«. Paa Prøvetouren den 17de October 1873 løb dette Fartøi, den første hurtige Torpedobaad, 17,22 »miles« i Timen, idet Omdreiningernes fulde Antal havde været 12,177, og det Antal Omdreininger, der svarede til 1 Knob, blev fundet at være 1,578.

Denne Baad vakte umaadelig Opsigt overalt, ogsaa hvad dens Sødygtighed angik. Under et Løb i November

Maaned s. A. fra Gøteborg til Horten faldt det i med en dobbeltrebet Mærseils Kuling af S. V., men Baaden klarede sig fortræffelig.

Strax efter denne Baad fulgte to lignende Baade, en til den svenske, en til den danske Regjering, og derefter byggedes adskillige Baade til Østerrig og Frankrig. Disse Baade vare noget større (67' lange, $8\frac{1}{2}'$ brede, $4\frac{1}{4}'$ Dybg.); dog vare de endnu kun bestemte til Stangtorpedoer. Kort efter, at den franske Baad var ankommen til Cherbourg, anstilledes det interessante Forsøg mod den gamle Træfregat »Bayonnaise«, der blev slæbt med 6 Miles Fart. I Baaden følte kun et let Stød, da Torpedoen, der var ladet med 15 Pd. vaadt Bomuldskrudt, exploderede; i næste Øieblik hævede sig en Bølge saa stor, at den fuldstændig bedækkede Torpedobaaden, saaledes at de Ombordværende troede, at Baaden gik tilbunds. Den tog imidlertid, som bekjendt, ingen Skade.

De næste Stater, der lode Torpedobaade bygge, vare Holland og Italien, og Dimensionerne af deres Baade vare større endnu (76' lange, 10' brede og med en Hestekraft af 250). Den italienske Baad var den første, der førte Whiteheads Torpedo.

I 1877 fik den engelske Marine sin første Torpedobaad »Lightning«. England har siden den Tid i betydelig Grad udvidet sin Torpedoflaade, men er dog ifjor paany blevet overfløiet, idet Rusland, Danmark og Colonien Victoria lode Thornycroft bygge tre større Torpedobaade, nemlig »Sukhum«, »Delfinen« og »Childers«.

»Delfinen« er nu saa godt kjendt af adskillige af Tidsskriftets Læsere, at vi ikke ville opholde os ved denne Baad, men derimod omtale de to andre.

Den russiske Baad er 113' lang, $12\frac{1}{2}'$ bred med et Dybgaaende paa Prøvetouren af $2\frac{1}{2}'$ for, 6' agter, Diametren af Cylindrene er $14\frac{1}{2}''$ og $24\frac{1}{4}''$, Slaglængden 15", garanteret Hestekraft 750. Kjeden har en total Hedeflade af 1,119 \square' , hvoraf 1,032 i Rørene. Riste-fladen er 30 \square' , og et Snit igjennem Rørene giver $4,74 \square'$.

Skruen er af Staal, træbladet, med en Diameter af 5'7" og en Stigning af 5'8". Torpedorummet har en Længde af 24', Kjedelrummet 25'4", Maskinrummet 11', Kahytten 24'9".

De nærmere Omstændigheder ved Prøverne med »Sukhum« vare følgende:

Kulprøve: Løb imellem Nore Fyr og Long Reach. Udløben Distance 103,8 Knob. Tid 9 Timer 20 M. Kulforbrug 1 Ton af Nixons »navigation coal«.

Tre Timers Fuldkraftsprøve: Tryk i Kjleden 129,5 Pd. eng., Vacuum 24",¹⁶. Lufttryk ved Blæseren paa Fyrpladsen 2",²¹ Vand. Omdreininger 404 pr. Min., Gjen-nemsnitst fart 18,⁹⁷ Knob.

Sex Miles (eng.) Fuldkraftsprøve: Kjledetryk 130, Vacuum 27", Lufttryk paa Fyrpladsen 2",²⁸ Vand, Omdreininger 413 pr. Min., Fart 19,⁵⁰⁶ Knob, Skruens Slip 17,¹⁸ pr. C.

Paa Prøvetourene vare alle Vægte efter Reglementerne ombord, ialt 16,7 Tons, indbefattende Kul, Udrustningsgjenstande, Ammunition, Besætning og fersk Vand i Tankene.

Prøverne med »Childers«, der er et Søsterskib til »Sukhum«, kjende vi ikke; derimod vide vi, at den paa en Seilads fra Chiswick til Portsmouth den 14de December f. A. har viist sig som en ypperlig Søbaad. Den brugte 34 Timer; det blæste haardt med svær Sø, saa flere store Dampere havde søgt Læ, medens »Childers« klarede sig udmærket. Lugerne til Maskine og Fyrplads vare aabne hele Tiden; om Baaden end tog meget Vand over forude, løb det ligesaa hurtig ud over Siderne, saaledes at Dæksrattet kunde benyttes. I den værste Sø udfor Beachy Head behøvede man ikke at gaae lang-sommere end med 150 Omdr.; Maskinen tog vel Sur af og til, men Torpedobaads-Maskinmestre maae tage den Ting med Ro. »Childers« skal om kort Tid gaae til Victoria (Ny Zeeland).

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-Archet.

November—December 1883.

Afsluttede den 31te December 1883.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

- F. Fast Fyr.
B. Blink -
FB. Fast - med Blus.
L. V. S. 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- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | | Hoide | Farve, Form | |
| Norge | Nordhavet | Nyt Fyr paa Søndre Tønsnæs | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 | N 69 44 Ø 19 6 | .. | Træ- skur | synligt fra NØ over N og V til S (retv.). |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Stegelholm | B. | ..... | .. | .. | .. | 1 | N 68 40,3 Ø 16 39,8 | .. | ..... | paa Nordenden af Holmen nær Græsholm i Thiel Sund. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Grøts | 2 F. | rede | .. | .. | .. | 1 | N 67 50,3 Ø 14 50,3 | .. | ..... | det ene paa Andersodden, det andet paa Nordskot, 2 Kbl. SØ ½ Ø—NV ½ N (retv.) fra hinanden. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Parisholm | B. | ..... | .. | .. | .. | 1 | N 60 34 Ø 4 59,3 | .. | ..... | ved det »Nau« S for Sjellanger. |
| do. | Skagerrak | Nyt Fyr paa Stangholm | B. | afvexl. rødt og hvidt | .. | .. | .. | 1 | N 58 18 Ø 8 36 | .. | ..... | ved Grimstad. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Haa Øen | F. | rødt | .. | .. | .. | 1 | 4 Kbl. N 25° Ø fra Fornævnte | .. | ..... | leder, holdt til Stangholm Fyr, mel- lem Stenene og Haaboen, ½ Kbl. indenom denne. |
| do. | do: | Nyt Fyr paa Rivingen | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 | 4½ Kbl. N 27° V fra Stang- | .. | ..... | Retningerne ere angivne ret- visende. |

| Land | Beliggenhed | Navn, Slags og Slags | Karakter | Farve | Op- parat | Øy- ke | Hoide | Lys- vidde | Længde | Hoide | Farve, Form | |
|---------|-----------------------|---------------------------------------|----------|--------|--------------|-----------|-------------|---------------|------------------------|-------|----------------|--|
| | | | | | | | Orden i Fod | i Mil | o , | i Fod | | |
| Norge | Christiania- fjord | Nyt Fyr paa Boen ved Næsodden | B. | ..... | .. | .. | .. | 1 | N 59 52,3 Ø 10 40 | .. | ..... | dette og ovennævnte Smaafyr holdes tændte fra 15 August til 30 April; de holdes ikke under stadigt Tilsyn. |
| Danmark | Nordseen | Graadybets østlige Fyr | F. | hvidt | Sp. | 3die | 84 | 3½ | N 55 30 Ø 8 24,1 | .. | ..... | ved Sædding Strand, er forhøiet 8 Fod og lyser nu fra N 85° Ø over V til N 32° Ø. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Lodbjerg | B. | ..... | Lds. | 1ste | 150 | 4½ | N 56 49,4 Ø 8 16,1 | 112 | Granit | ventes tændt i Løbet af 1884. |
| do. | Kattegattet | Nye Havnefyr ved Ebeltoft | 2 F. | røde | .. | .. | 70 21 | .. | N 56 11,6 Ø 10 40,5 | .. | ..... | det laveste paa vestre Havnehoved, det høieste 1375' ØSØ ¼ Ø for dette paa Bakken »Skansen»; de lede, holdte overeet, fri af Sandhagen. |
| do. | Sundet. | Nyt Havnefyr ved Sletten | F. | hvidt | .. | .. | 11 | .. | N 55 57,2 Ø 12 32,5 | .. | ..... | paa Havnens søndre Mole, brænder fra 1 Sept. til 1 Marts. |
| Sverrig | Østersøen | Nye Fyr ved Lickers- hamn | 2 F. | hvilde | .. | .. | .. | 1½ | N 57 49,8 Ø 18 33,4 | .. | ..... | paa Øen Gotland, tændes kun for Fiskerne; de staae N og S 57 Alen fra hinanden. |
| do. | do. | det nordre Fyr paa Gotska Sandø | B. | hvidt | .. | .. | 132 | .. | N 58 23 Ø 19 13 | .. | ..... | hidtil fast Fyr, viser nu korte Glimt fra N 5° V, hvor de 2 Fyr ere overeet, og til N 17° Ø, eller over Grunden »Kopparstenarne» og 1 Kvm. paa begge Sider af denne Grund. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|--------------------------------------|---|---------------|----------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|-----------------------|-------|----------------|--|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | o / | i Fod | Høide | Farve, Form | |
| Finland | Finske Bugt (Helsingfors Rhed) | Nye Fyr paa Holmen Gråharu | B. og F. | hvidt rødt | Lds. | 3die | 54 | 3 | N 60 6,3 Ø 24 59,8 | 32 | rundt, rødt | tændt 20 Decbr. 1833, viser fast hvidt Lys i Løbet fra S til St V, hvide Dobbeltglimt hver 4 Sec. i 50° Ø for denne Vinkel og røde Enkeltglimt hvert Secund i 50° V for den; fra Ø t. N over N til SV t. V vises fast rødt Lys og i Resten af Kredsen fra Ø t. N til SØ lyser Fyret ikke. Retningerne ere angivne retvisende. | |
| do. | do. (Sveaborg) | Nyt Fyr paa ØsterSvartø Batteri | B. | afvxl. rødt og hvidt | .. | .. | .. | 1½ | N 60 8,6 Ø 25 0,8 | } | } | Iede holdte overet ind paa Rhe- den fri af alle Grundene; det er Gasolie Fyr, som ikke holdes under stadigt Tilsyn. | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Gustafs- sværd Batteri | B. | ..... | .. | .. | .. | 1½ | N 60 8,3 Ø 25 0,6 | | | | |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Skanslandet eller Alexan- ders Ø | B. | | .. | .. | .. | 1½ | N 60 8,3 Ø 25 0,9 | | | | lyser over Gustafssværd Sund og mod Rheden, men er skjult un- der Indsælling, indtil Østergrund er passeret; Fyret holdes ikke under stadigt Tilsyn. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Hællholm | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | ved Hel- singfors | .. | ..... | ved Redningsstationen mell. Svea- borg og Helsingfors. | |
| Tydskland | Elben | Fyret ved Brunsbüttel | ..... | hvidt | Lds. | 4de | 42 | 2 | N 53 53 Ø 9 6 | .. | ..... | viser som hidtil fast hvidt Lys opad Floden, men formørkes hver 5te Secund nedad Elben til tæt ovenfor den sorte Tønde Q, eller i Retning af Belum Kirke. | |
| Neder- | Maasfloden | Fyret ved | F. | hvidt | .. | .. | .. | .. | ..... | .. | ..... | er flyttet 80 Alen mod Øst. | |

| Stat, Land | Havne-, Beliggenhed | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ko | Høide | Lys- vidde | Og | | Farve, Form | Anmærkninger. |
|----------------------|------------------------|--|---------------|---|--------------|-------------|-------|-----------------|---------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|
| | | | | | | | | | Længde | Høide | | |
| Neder- landene | Scheldefloden | Fort Frederik lave Fyr | F. | hvidt rødt | Lds. | 4de | 20 | 2 $\frac{1}{4}$ | o , Ø 4 17 | N 51 20 Ø 4 17 | .. . . . | den hvite Lysstribe er forøget til Peiling Ø $\frac{3}{4}$ N, S for denne Retning er det rødt. |
| do. | do. | Doel Fyr | F. | hvidt rødt | Lds. | 4de | 15 | 2 | N 51 19 Ø 4 16 | .. . . . | .. . . . | Østgrændsen for det røde Lys er noget vestligere end før, saa at den naaer 130 Alen V for den sorte Tønde Nr. 35. |
| England, Østkyst | Themsmun- dingen | Nyt Fyrskib for Long Sand | B. | 2 hvide Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. afvexl. | .. | .. | .. | .. | N 51 47,7 Ø 1 40 | .. | rødt Skib med hvidt Navn | udlagt 31 Octbr. 1883, 2 Kvm. Ø $\frac{1}{2}$ N for Long Sand Tønde, paa 10 $\frac{1}{2}$ Favne Vand ved L. V. S. T. |
| do. | do. | Flytning af Sunk Fyrskib | B. | rødt og hvidt hver 45 Sec. | .. | .. | .. | .. | N 51 50,7 Ø 1 30,5 | .. | .. . . . | er samtidig flyttet 1 $\frac{1}{10}$ Kvm. i N t. Ø og ligger nu paa 7 Favne Vand ved L. V. S. T. |
| do. | do. | Flytning af Kentish Knock Fyr- skib | B. | hvidt Bl. hvert Minut | .. | .. | .. | .. | N 51 39,5 Ø 1 40,7 | .. | .. . . . | er ligeledes flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Kvm. S t. V $\frac{1}{2}$ V fra tidligere Plads, det ligger nu paa 11 Favne Vand. |
| England, Vestkyst | Liverpool Bugt | Nyt Fyrskib for Floden Dee | B. | hvidt Bl. hv. 10 Sec | .. | .. | 29 | .. | N 53 22 V 3 19,1 | .. | .. . . . | udlagt 22 Decbr. 1883; Fyret paa Air Pynt er samtidig nedlagt. |
| Frankrig | Kanalen | Nyt Havnefyret ved Roscoff | F. | rødt | Sp. | .. | 36 | 2 | N 48 43,4 V 3 58,9 | .. | Jern- stativ | i det Indre af Havnen ved Redningsstationen, leder holdt til det hvide Fyr paa Molen gjennem det nordre Løb ind i Havnen. |
| Marokko | Gibraltar Strædet | Havnefyret ved Tanger | F. | grønt | .. | .. | .. | .. | paa Landings- broen | .. | .. . . . | er ikke slukket, som tidligere antaget, men viser grønt Lys, før rødt. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|----------------------------|-------------------------|---|---------------|-------|--------------|-------------|-------|----------------|-----------------------|--------------------|----------|-----------------|---|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | Høide | Farve, Form | | | |
| Italien | Middelhavet | Nyt Fyr ved Salerno | F. | hvidt | Sp. | .. | 20 | .. | 0 | 0 | .. | .. | tændt 1 Decbr. 1883, lyser fra Flo- den Irno i Ø til Taarnet Cresta- rella i V. |
| do. | Messina Strædet | Reggio Fyr | F. | grønt | .. | .. | .. | .. | p. | Klokke- taarnet | .. | .. | viste hidtil hvidt Lys. |
| Sicilien | Palermo Rhed | Nyt Flydefyr | F. | rødt | Lds. | .. | 27 | .. | N 38 7 | Ø 13 22 | .. | .. | ved Sydenden af Nordmolen, der er under Bygning. Ved Indseiling holdes mellem dette Fyrskib og det grønne Fyrskib paa Nordenden af Syd molen. |
| Istrien | Adriaterhavet | Nyt Havnefyr ved Citta nuova | F. | hvidt | .. | .. | 13 | $\frac{3}{4}$ | N 45 19 | Ø 13 33,7 | .. | Jern- stativ | tændt 28 Novbr. 1883 paa Mole- hovedet ved Byens Sydside. |
| Øen Lago- stivl | do. | Nyt Fyr paa Hol- men Glavat | F. | rødt | Lds. | 5te | 116 | $4\frac{1}{2}$ | N 42 46 | Ø 17 19 | .. | .. | midlertidigt Fyr, tændt 17 Novbr. 1883. |
| Grækenland | Middelhavet | Nyt Fyr paa C. Malea (St. Angelo) | F. | hvidt | .. | .. | 128 | 4 | N 36 26,7 | Ø 23 12,3 | 45 | 4kant. | tændt 30 Novbr. 1883 paa Østsiden af Forbjørget; lyser fra N 5° V over N og Ø til S 15° Ø (retv.). |
| Øen Kypern | do. | Nyt Fyr ved Kyrenia | F. | rødt | .. | .. | 75 | $1\frac{1}{2}$ | N 35 20,7 | Ø 33 19,2 | .. | Mast | tændt 1 Decbr. 1883 paa Fortets NV-Bastion. |
| do. | do. | Nyt Fyr ved Famagusta | F. | rødt | .. | .. | 40 | $1\frac{1}{2}$ | N 35 7,1 | Ø 33 57,2 | .. | .. | tændt 1 Decbr. 1883 ved Nordvest- siden af Indløbet til den indre Havn. |
| Tyrkiet | Sorte Hav | Nyt Fyr ved Burgas (Pyrgos) | F. | hvidt | .. | .. | 128 | $3\frac{1}{4}$ | N 42 27 | Ø 27 42,4 | .. | .. | tændt 31 Decbr. 1883 paa Toppen af Øen Megalo-nisi eller Kyrias til venstre for Indløbet til Bugten ved Burgas. |
| Rusland | Azovske Hav | Nye Fyr ved Genitschesk | 2 F. | røde | .. | .. | .. | 3 | N 46 10,9 | Ø 34 50 | .. | hvidt | tændte 16 Octbr. 1883; Fyrene staae lodret under hinanden, det høieste er 80 Fod over Havet; de lyse |

| Land | Beliggende | Slags | ter | Farve | parat | ke | Hoide | vidde | Længde | Hoide | Form | |
|------------|---------------------|---|------|--|-------|------------------|----------|----------------------|------------------------|-------|---|--|
| | | | | | | | Orden | i Fod | i MBH | o / | i Fod | |
| N.-Amerika | Nyfundland | Nyt Fyr paa C. Bauld | B. | afvexl rødt og hvidt hver 45 Sec. | Sp. | .. | 136 | 4 $\frac{1}{2}$ | N 51 33,8 V 55 25 | 60 | hvidt | skal tændes d. 15 August 1884, der bliver sammesteds fra givet Taagesignal hvert Minut i 10 Secunder. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa La Haye Pynt | F. | hvidt | Lds. | 6te | 62 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 46 54,3 V 53 36,7 | .. | rødt- og hvidt- stribet | tændt i October 1883 paa Øst- siden af St. Mary Bugt. |
| do. | do. | Nye Fyr paa Green Pynt | F. | hvidt | Lds. | 6te | 54 | 2 | N 47 36,7 V 53 10,3 | .. | do. | tændt 21 Octbr. 1883 paa Sydsiden af Roberts Bugt. Et Bifyr i Taarnet viser rødt Lys over Southern Rock i Retning NØ $\frac{1}{2}$ Ø og hvidt Lys til Siderne. |
| do. | Prinds Edwards Ø | Nyt Fyr ved ved Tignish | F. | rødt | .. | .. | 18 | 1 $\frac{1}{4}$ | N 46 58 V 63 59 | .. | hvid Mast | paa Nordenden af Molen ved Big Tignish Floden; vises kun for Fiskerne. |
| do. | C. Canso | Nye Fyr paa Cranberry Øen | 2 F. | hvide | Lds. | 3die Lds. 6te | 87 52 | 3 $\frac{1}{4}$ 3 | N 45 19,8 V 60 55,5 | 76 | Skant., rødt- og hvidt- stribet | Fyrene staae begge i eet Taarn, over hinanden, og paa samme Sted, hvor det i 1881 nedbrændte Fyrtaarn stod. |
| do. | Ny Brunsvig | Nyt Fyr paa Negro Pynt (St. John) | F. | rødt | Lds. | 6te | 38 | 2 | N 45 14,6 V 66 4,2 | 32 | 6kant., hvidt | gjenopført og tændt 24 Decbr. 1883. |
| do. | Maine | Nyt Fyr paa Øen Ram | F. | hvidt rødt | Lds. | 4de | 34 | 2 $\frac{1}{2}$ | N 43 48,3 V 69 35,9 | 20 | Granit, rødt, sort Lan- terne | ved Indlobet til Bont Bay Havn, lyser rødt fra Ø $\frac{1}{2}$ S til Ø $\frac{3}{4}$ S og fra SV til SV t. V; ved at holde i disse røde Lysstriber undgaaes alle Grunde i Løbet. |

| Stat, Land | Farvand, Bellggenhed | Fyrets | | | | | | | Brede og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|---|---------------|---|--------------|-------------|-------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------------------|--|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Høide | Lys- vidde | | | Høide | Farve, Form | |
| N-Amerika | Maryland | Nyt Fyr paa Sandypoint Shoal | F. | hvidt | Lds. | 5te | 48 | 3 | 0 | N 39 0 V 76 23,2 | .. | rødt Jern- taarn | tændt 20 Octbr. 1883 paa Vest- siden af Chesapeake Bugten. I Taage gives Klokkesignal hver 10de Secund. |
| do. | Nord-Carolina | Baakefyret paa C. Hatteras | F. | hvidt | Lds. | 6te | 20 | 2 $\frac{1}{4}$ | N 35 14,3 V 75 31,3 | .. | rødt | er paa Grund af Kystens Bort- tagning flyttet noget fra tidligere Plads. | |
| do. | Delaware Bugt | Nyt Fyr ved Cohansey | F. | hvidt | Lds. | 5te | 44 | 3 | N 39 20 V 75 21,6 | .. | hvidt, rød Lan- terne | paa Østsiden af Cohansey Creek, 2 Kbl. N 20° 15' V for det gamle Taarn, hvis Fyr er flyttet over i det nye Taarn den 1 Decbr. 1883. | |
| do. | Mississippi | Merrills Shell Ban- kens Fyr | F. | hvidt | Lds. | 4de | 44 | 3 | N 30 14,3 V 89 15,5 | .. | ..... | er gjenopført paa samme Sted, hvor det i Septbr. 1883 ødelagte Fyr stod. | |
| S-Amerika | Brasilien | Nyt Fyr ved St. Anna | B. | afvexl. 2 hvide og 1 rødt Bl. hvert $\frac{1}{2}$ Min. hvidt | Lds. | 2den | 190 | 5 | S 2 16,3 V 43 36,5 | 14 $\frac{1}{2}$ | rundt, hvidt | tændt 2 Decbr. 1883, 1 Kvm. V for det gamle nedlagte Fyr. | |
| do. | do. | Nyt Fyr ved San Fran- ciscofloden | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{4}$ | S 10 27 V 36 22 | .. | tre- benet Stativ | paa Nordsiden af Indløbet, istedet- for det gamle Fyr, som stod der. | |
| Sechellerne | Indiske Hav | Nyt Fyr paa Øen Dennis | F. | hvidt | Lds. | 3dte | 58 | 3 | S 3 48 Ø 55 40 | .. | ..... | tændt i Novbr. 1883 paa Nordvest- enden af Øen. | |
| Ostindien | Bombay Rhed | Nyt Fyr paa Sunk Rock | B. | hvidt rødt | Lds. | 3dte | 52 | 3 $\frac{1}{2}$ | N 18 53 Ø 72 50 | 90 | graat | ventes tændt i April 1884; det indre Fyrskib ved Bombay bliver da inddraget. | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Fyrets | | | | | | | Breue og Længde | | Taarnets | | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--------------------------------|---------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------|-----------------|-----------------------|----|----------|----------------|--|
| | | Navn, Sted og Slags | Karak- ter | Farve | Ap- parat | Styr- ke | Hoide | Lys- vidde | o | i | Hoide | Farve, Form | |
| Ostindien | Java (Sunda Strædet) | Nyt Fyr paa Øen Merak | F. | hvidt | .. | .. | .. | 2 $\frac{1}{2}$ | .. | .. | .. | .. | ved den nordre Indgang til Sunda Strædet. |
| do. | do. | Nyt Fyr paa Fourth Point | F. | hvidt | Lds. | 6te | .. | 2 $\frac{1}{2}$ | S 6 4 | .. | .. | .. | tændt midlertidigt, skal afløses af et Fyr af 2den Orden. |
| Australien | St. Vincent Bugt | Nyt Fyr ved Androssan | F. | hvidt | .. | .. | .. | 1 $\frac{1}{4}$ | S 84 25,8 | .. | .. | .. | tændt i October 1883 paa Havne- molen. |
| do. | Ny Sydwaies | Nyt Fyrskib ved Newcastle | 2 F. | røde | .. | .. | .. | .. | Ø 137 55,2 | .. | .. | .. | udlagt 1 Octbr. 1883 ved den sorte Tønde N for Lodsbaade Havnen, det tidligere Fyrskib Lady Alice er inddraget. |
| Ny Zeeland | Port Nicholson | Nyt Fyr ved Wellington | F. | rødt | .. | .. | 24 | .. | S 41 22 | .. | .. | .. | ved Jernbanebroen. |
| do. | Foveaux Strædet | Nyt Fyr paa Waipara Pynt | B. | hvidt Bl. hver 10 Sec. | .. | .. | .. | .. | S 46 39,5 | .. | .. | .. | paa Nordsiden af Strædet. |

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 | Christiania Fjord | nylig funden Grund | mellem Skrut- skrækkerne | 13 Fod | .. | mellem den nordlige og sydlige af Skrut- skrak Klipperne | der advares mod at seile mellem disse Skær, hvor et Fartøi med 13 Fods Dybgaende er stødt. |
| Sverrig | Kattegattet | nyt Taage- horn | ved Vinga | .. | .. | udfor Gøteborg Fjord | giver i uklart Veir hvert Minut 3 korte Stød, det første af 7, de 2 andre af 4 Sec.s Varighed. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|----------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Sverrig | Kattegattet | nyt Taagehorn | ved Nidingen | ..... | ..... | ..... | giver ved uklart Veir hvert Minut 1 Stød af 7 Sec.s Varighed; er Apparatet i Uorden gives istedet Signal med Skud hvert 15de Minut. ved Høivande; i Lobet af 1883 har Dybden omtrent været den samme, kun i August og September lidt større, nemlig 7 à 7½ Fod paa Fjordgrunden. Vageren ligger nu tæt Ø for en Pulle med 21 Fod Vand. |
| Danmark | Limfjorden | Vandstanden | i Tybørn Kanal | 9 à 9½ Fod | ..... | paa Havrevlen | |
| do. | do. | do. | do. | 5½ Fod | ..... | paa Fjordgrunden | |
| do. | Sundet | Flytning 5 Kbl. i Ø | af Vageren for Saltholms NØ Flak | ..... | 6 Favne | N. 45° 41' 50" Ø. 12° 50' 50" | |
| Tydskland | Østersøen | nye oprettede | Stormsignalstationer | ..... | ..... | ved Aarø Sund, Stralsund og Leba | mellem Landsort og Rødke Fyr. |
| Sverrig | do. | ny Vager med Kost | paa en nyllig funden Grund | ..... | ..... | 6 Kbl. V fra Skæret »Vester Galten» | |
| Rusland | do. | ny Vager med hvid Stage, sort nedadbunden Kost | paa NV-Siden af en Grund | 16 Fod | 6½ Favne | 11½ Kvm. S 29° V (retv.) fra Svalferort Fyrtaarn | |
| do. | do. | ny Vager med rød Stage, rød opadbund. Kost | paa SV-Siden af samme Grund | ..... | 6½ - | | |
| do. | Finske Bugt | ny Vager med rød-og hvidstribet Stage o. Kors | ved en Grund i Narva Bugt | 22 Fod | ..... | N. 59° 30',7 Ø. 27° 53' | 6½ Kvm. N 62¼° V fra Narva Fyrtaarn; Grunden bestaaer af Steen, er 22 Al lang i N og S og 14 Al bred. |
| do. | Bottniske Bugt | nyllig funden Grund | Tistronharan | 7 - | ..... | N. 60° 5',5 Ø. 21° 59''7 | 1½ Kbl. V for Øen Tistronharan. Grunden er afmærket med en Kostvager med rød Stage. |
| do. | Nordsøen | nye oprettede | Stormsignalstationer | ..... | ..... | paa Neuwerk ved Elben og ved Schillinghorn i Jadedfloden. | |

| Stat. Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Bygges | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-----------------------------------|---|--|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Neder- landene | Zuidersøen | ny rød Tønde med Ballon | i Løbet Oude Vlie | ..... | ..... | N. 53° 6',1 Ø. 5° 10',7 | } paa Vestsiden af Løbet ved det saakaldte "Omdraai" ligesom Waaigat, istedetfor 3 Stænger med Ballon, som før stode der. |
| do. | do. | nysort Tønde | do. | ..... | ..... | N. 53° 5',7 Ø. 5° 10',5 | |
| do. | do. | nysort Tønde med Ballon | do. | ..... | ..... | N. 53° 5',5 Ø. 5° 10',1 | |
| do. | Texel | nøiagtig Belig- genhed | af Willems- oord Mølle | ..... | ..... | N. 52° 57',3 Ø. 4° 45',9 | |
| England | Medwayfloden | nogle hvid- og grønstribede Tønder | ere udlagte for Sømine Øvelses- pladser | ..... | ..... | i Long, Pinup og Gil- lingham Reaches | Farvandet i Long og Pinup Reaches er SØ for disse Tønder, men N for Tønderne i Gillingham Reach. |
| do. | Nordsøen (Yarmonth Sandene) | Flytning 5 Kbl. i NØ | af V-Cockle Spit Tønde | ..... | 15 Fod | SØ t. Ø for Mart- ham Kirke, NNØ for St. Nicolas Kirke | 1 $\frac{2}{10}$ Kvm. V t. N $\frac{1}{4}$ N for Cockle Fyrskib. |
| do. | do. | Flytning 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. i S t. Ø | af N-Caister Tønde | ..... | 9 Favne | SØ $\frac{1}{2}$ S fra Scrobby Huse og NNØ $\frac{3}{4}$ Ø for Silkefactoriets Dampskorsteen | 1 $\frac{4}{10}$ Kvm. SV $\frac{1}{4}$ S for Cockle Fyr- skib. |
| do. | do. | Flytning 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. i S $\frac{1}{4}$ Ø | af Caister Elbow (for Middle Caister) Tønde | ..... | 10 - | Ø $\frac{1}{4}$ S for det høieste, nordligste, Træ ved Caister Præstegaard og NØ for South- town høie Mølle | $\frac{7}{10}$ Kvm. V, lidt sydlig, for Middle Scrobby Tønde. |
| do. | do. | Flytning 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. i SSV $\frac{3}{4}$ V | af Middle Caister (for Caister Elbow) Tønde | ..... | 8 - | SØ t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø for Ø- Caister Kirke og N $\frac{1}{2}$ Ø for Southtown vestlige Mølle | 1 $\frac{1}{10}$ Kvm. SV t. V for Middle Scrobby Tønde. |
| do. | do. | Flytning 1 Kbl. i NV t. N | af NV-Scrobby Tønde | ..... | 5 - | | |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|---|---|--------------------------|--------------------|------------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| England | Nordsøen (Yarmouth Sandene) | Flytning 3 Kbl. i NØ | af Scroby Elbow Tønde | ..... | 5½ Favne | SØ ¼ Ø fra Calster Mølle og NØ t. Ø ¼ Ø for Southtown hele Mølle | 1 7/10 Kvm. S t. Ø lidt S for Calster Elbow Tønde. |
| do. | do. | Flytning | af V-Scroby Tønde | ..... | 6 - | SSØ ½ Ø for Ø-Calster Kirke og V t S for Katholsk Kirke i Yar- mouth | 1 Kvm. S t. V ¾ V for Scroby Elbow Tønde og midt imellem denne og SV-Scroby Tønde. |
| do. | do. | Flytning 2 Kbl. i N t. V | af N-Corton Tønde | ..... | 4 - | SSØ ½ Ø for St. Peters Kirke og 6½ Kbl. S t. Ø for St. Nicolas Fyrskib | 2½ Kbl. V ½ S for S-Scroby Spit Tønde. |
| do. | do. | Flytning 2 Kbl. i N | af S-Scroby Tønde | ..... | 6½ - | SSØ ½ Ø for South- town vestlige Mølle, ØNØ for Corton Mølle | 1 7/10 Kvm. N t. V for Corton Fyr- skib. |
| do. | do. | Flytning 1½ Kbl. i NNØ | af NV-New- come Tønde | ..... | 4¼ - | SSV for Gasværks- skorstenen paa North Pier og Ø ¼ S for Pakefield Kirke | 9 Kbl. NØ t. N for V-Newcome Tønde. |
| do. | do. | Dybden | i Pakefield Gateway | 11 Fod | ..... | ..... | ved stærke sydlige Vinde kun 9 Fod, ved L. V. S. T. |
| do. | do. | do. | i Stamford Channel | 23 - | ..... | mellem Ø Newcome og S-Holm Tønder | der er 21 Fod Vand paa Siderne af dette Løb ved L. V. S. T. |
| do. | Nordsøen (Leman Banken) | ny 12' høj sort- og hvidtærnet Spidstønde m. Stage og Kurv | N-Leman Tønde | ..... | 6¾ Favne | ..... | den ligger lidt vestligere end den før udlagte Tønde. |
| do. | Nordsøen (Outer Dow- sing Bankerne) | ny sort og hvid vandretstribet Tønde | SØ-Dowsing Tønde | ..... | 6½ - | 6½ Kvm. SSØ ½ Ø fra Outer Dowsing Fyr- skib | omtrent 1½ Kvm. N t. V ½ V fra Tønden er en Pulle med 14 Fod og 1 1/10 Kvm. N t. V for Tønden en Pulle med 17 Fod Vand over |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets Bredde og Længde | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|--|--------------------|-----------------------|---|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Skotland | Loch Allort | nylig funden Klippe | Cygnet | 2 Fod | 10 Fod | S t. Ø $\frac{1}{2}$ Ø fra Bo Druim a Loch, VSV $\frac{1}{2}$ V fra SØ-Enden af E-Bar- meach | omtrent 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. fra Kysten paa Sydsiden af Fjorden. |
| England | Bristol Kanal | Flytning 5 Kbl. i VNV | af Middle Hook Tønde | ..... | 7 Favne | NV t. N for Clevedon nye Kirke og NØ $\frac{1}{2}$ N for Øen Balrnak ved C. Clear | NØ $\frac{1}{2}$ Ø for English og Welsh Grundenes Fyrskib. |
| Irland | Atlantehavet | Forandret Taagesignal | fra Fastnet Rock | ..... | ..... | ..... | fra 1 November gives ved uklart Veir Knaldsignal med Skyde- bomuld, hvert 5te Minut. |
| Frankrig | Kanalen | ny muret rød- og hvidringet Baake med Stage og Ballon | paa Klippen Le Bouef | ..... | ..... | Chaussée des Bouefs | Baaken er 10 Fod høi over Høi- vande. |
| do. | Vestkyst | nyt Taage- signal | fra Ar-men Fyrtaarn | ..... | ..... | Chaussée de Sein S for Brest | ved Taagehorn, som i uklart Veir giver et Stød af 5 Sec.s Varighed hvert Minut. |
| Spanien | Løbet til Bilbao | 32 Lygter med elektrisk Lys | paa Sydvest- stranden af Floden Ner- vion | ..... | ..... | mell. Barren og Anker- pladsen ved Desierto i en Strækning af omtrent 8500 Alen | Lygterne brænde fra 2 Timer før Høivande til 2 Timer efter. De 2 yderste Lygter mod Havet vise stærkere Lys end de andre. |
| Portugal | Atlantehavet | nylig funden Banke | ..... | 27 Favne | ..... | 12 Kvm. NV t. V $\frac{1}{2}$ V fra C. Roca | efter Opgivelse fra Chefen paa det engelske Orlogsskib "Agincourt". |
| Spanien | Bugten ved Cadiz | ny rød Tele- graftønde | mrk. J. R. G. T. i hvide Bog- staver | ..... | ..... | 5 $\frac{1}{2}$ Kvm. N 40° V fra San Sebastian Fyr | ov. Telegrafkabelet, der fra Stranden mell. Bermeja Pynt og Canuelo del Puerto er ført til de canariske Øer. |
| Sardinien | Middelhavet | ny Mole | i Aranci Bugt | ..... | ..... | paa Østkysten af Øen | under Bygning. |
| do. | do. | 4 nye sort- og hvidstribede Lystønder | i Terranova Havn | ..... | ..... | do. do. | de 2 Tønder paa Nordsiden af Løbet vise rødt, de 2 paa Syd- siden hvidt Lys. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|---------------|-------------------------|--|--|--------------------|------------------------|--|--|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvori Mærket ligger | | |
| Frankrig | Middelhavet | ny rød og sort vandretstribet Taarnbaake | paa Klippen Fourmigue | ..... | ..... | nær Øen Bandol | Baaken er 24 Fod høi over Lavvande. |
| Italien | Bugten ved Neapel | ny Tønde med Stage og Ballon | ved St. Vin- cent Mole | ..... | ..... | i Neapel | som Varsel for Byggearbejder, 240 Alen fra Fyrtaarnet paa Molen og i Molens Retning. |
| Tyrkiet | Bugten ved Salonichi | nylig funden Grund | ved Salonichi | 23 Fod | 7 Favne | 5 $\frac{3}{4}$ Kbl. S $\frac{3}{4}$ V for vestre Mole og 1 $\frac{5}{10}$ Kvm. V t. N for den sydl. Bastion i Byen | mod Land tiltager Dybden jævnt, men mod Bugten temmelig pludseligt til 7 Favne og derover. |
| do. | Bugten ved Volo | do. | Paralos | 15 - | ..... | 9 Kbl. N t. V $\frac{1}{2}$ V fra Trakhili Pynt og 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø $\frac{3}{4}$ N fra Øst- enden af Øen Palea- Trikirí | om Grunden er der dybt Vand. |
| N-Amerika | Labrador | ny hvid pyra- mideformet Baake | paa Flat Is- land | ..... | ..... | N. 50° 46' V. 58° 47' | Baaken har en Fløi paa Toppen, 33' over Grunden. |
| do. | Fundy Bugt | nyt Taage- signal | fra Gannet Rock Fyrtaarn | ..... | ..... | ..... | der bliver affyret et Skud hver Time, naar det er Taage eller Sneestorm. |
| do. | Maine | ny rød Fløite- tønde | $\frac{3}{4}$ Kvm. SSØ for Øen Schoodie | ..... | 16 Favne | N. 44° 19',5 V. 68° 4',5 | |
| do. | Massachusetts | ny Fløite- tønde | ved Eastern Pynt | ..... | 16 - | 5 $\frac{1}{2}$ Kvm. SV t. V for Thatchers ydre Fyr og 5 Kbl. S t. V for Eastern Point Fyr | ved Indløbet til Gloucester Havn. |
| S-Amerika | Montevideo | nylig funden Grund | 2 $\frac{1}{2}$ Kvm. SSV for Brava Pynt | 14 Fod | ..... | ..... | sandsynligviis dannet over et sunket Vrag. |
| Afrika | Grand Bassa | do. | i Waterhouse Bugt | 14 - | ..... | 1 $\frac{9}{10}$ Kvm. S 47° V for Agentens Huus og N 32° V for den yderste Dhouat Klippe | omtrent 9 Kbl. NV for Yellow Hill Rev. |

| Stat, Land | Færvand, Beliggenhed | Mærkede Skibe | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|----------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Afrika | Røde Hav | nylig funden Grund | 45 Kvm. SØ for Øen St. John | ..... | ..... | N. 23° 9',5 Ø. 36° 55',5 | paa Grunden er rige Dybde, den har en Udstrækning i NV—SØ af omtrent 1 Kvm. |
| Indien | Bombay | Tidssignalet | ved Fald af en Ballon | ..... | ..... | Kl. 1 Bombay Tid eller Kl. 20 ^{T.} 8 ^{M.} 44,3 ^{Sec.} Greenwich Tid | tidligere faldt Ballonen i Bombay Kl. 1 efter Madras Middeltid. |
| do. | Bengalske Bugt | nylig funden Korallbanke | ved Pegus Kyst | 24 Favne | ..... | N. 15° 58' Ø. 93° 43' | |
| Ostindiske Øer | Sumatra, Vestkyst | do. | 5½ Kvm. SV t. V ½ V fra Pulo Kombang | 4 à 5 Favne | ..... | S. 1° 21',5 Ø. 100° 21',3 | S for Øen Merak. |
| do. | do. | Revet | ved Manna Pynt | ..... | ..... | SØ for Benkoelen | har en Udstrækning af 3 Kvm. fra Kysten. |
| do. | Carimatta Strædet | ny Pladsbestemmelse | af Florence Adelaide Rev | 10 Fod | 10—17 Favne | S. 2° 4' Ø. 108° 3',8 | Revet er 3½ Kbl. langt i NØ—SV og 1¾ Kbl. bredt. |
| do. | Tongue Øerne | nylig funden Grund | 1 Kvm. V t. N ½ N fra Stell Island | ..... | ..... | S. 1° 34',7 Ø. 109° 11',5 | det russiske Skib »Onni» angiver at have stødt paa dette Sted. |
| do. | Macassar Strædet | do. | S for Laurel Rev | 7½ Favne | ..... | S. 4° 44',5 Ø. 116° 58',5 | funden af det hollandske Dampskib »Sambas». |
| do. | Sulu Havet | nylig funden Klippe | paa Tamila Banken | tør ved Lavvande | ..... | N. 6° 41',4 Ø. 121° 34' | ved Pilas Øerne. |
| do. | Borneo | ny Pladsbestemmelse | af Nympe Rev | 3 Fod | ..... | N. 5° 44',2 Ø. 118° 40',6 | Revet er 18 Kbl. langt i NØ t. Ø ½ Ø—SV t. V ½ V og 7 Kbl. bredt. |
| do. | do. | do. | af Pegasus Rev | 3 - | 30 à 40 Favne | N. 5° 45',8 Ø. 118° 50',5 | 31½ Kvm. N 12° Ø fra Mount Station; Revet er omtrent 1½ Kvm. i Tvermaal. |
| do. | do. | do. | af Gem Rev | 4 - | 30 à 40 Favne | N. 5° 35',3 Ø. 119° 8',4 | Revet er 3½ Kvm. langt i NV t. V ½ V—SØ t. Ø ½ Ø og 1½ Kvm. bredt. |

| Stat, Land | Farvand, Beliggenhed | Mærkets eller Grundens | | Dybde | | Nærmere Stedbestemmelse | Anmærkninger. |
|-------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|---|---|
| | | Slags | Navn | paa Grund, Vrag | hvor Mærket ligger | | |
| Ostindiske Øer | Borneo | ny Pladsbe- stemmelse | af René Shoal | 17 Fod | ..... | N. 5° 29',7 Ø. 119° 10',3 | denne Grund er den samme som •Modeste Shoal•. |
| Australien | Carpentaria Bugt | do. | af Øen Lake | ..... | ..... | S. 16° 14' Ø. 139° 30' | Øen er 1 Kvm. lang i N og S og ½ Kvm. bred. |
| do. | do. | do. | af Øen Rocky | ..... | ..... | S. 16° 11' Ø. 139° 29' | |
| do. | Nordvestkyst | nylig fundet Rev | Guichen Rev | ..... | ..... | S. 13° 39' Ø. 126° 18' | Dampskibet •Guichen• er stødt paa dette Rev, som ligger 6½ Kvm. NØ ¼ N fra Øen Troughton. |
| do. | Østkyst | do. | i Edgecumbe Bugt | 13 Fod | ..... | S ¼ V for Vestenden af Middle Island, SV ¼ S for Nordenden af Gloucester Island og NV t. V ¼ V for Toppen af Ben Lo- mond | Dampskibet •Chyebassa• har stødt paa denne Grund. |
| Ny Zeeland | Nordøens Vest- kyst | 2 nye hvide Baaker | ved Kawhia Havn | ..... | ..... | den ydre Baake paa South Head, den anden paa Øen Te Motu | holdte overreet i ØSØ lede de over Barren i det søndre Løb over mindst 16 Fod ved Lavvande. |
| Tonga Øerne | Stille Hav | nylig funden Banke | N for Tonga- tabu | 6 Favne | 16 Favne | S. 20° 55',5 V. 175° 5' | funden af det tydske Orlogsskib •Hyæne•. |
| do. | do. | ny Pladsbe- stemmelse | Dido Rev | 3½ - | ..... | S. 20° 56',5 V. 174° 55' | efter Opgivelse fra det britiske Orlogsskib •Miranda•. |
| Korea | Sydøstkyst | nylig funden Klippe | Vigilant | ter | ..... | N. 35° 34' Ø. 129° 34' | 5 Kvm. N 20° Ø fra Tikhmenef Pynt. |

Officielle Meddelelser.

1883.

25 Octb.

Allerh. Resol.: Allernaadigst tilladt Commandeur J. S. Meldal, C.* og DM., Jagtcapitain hos Hs. Maj. Kongen, at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Hellenernes Konge tildeelte Decoration af den græske Frelserens Ordens 2den Classe.

Commandoen strøgen i Exerceer- og Caserneskipet . .
Dannebrog.

Efternævnte hjemsendte Reservelieutenantselever, 29 . .
nemlig: Styrmandene Carl Frederik Thor Nielsen, Jens Peter Jensen, Edvard Peter Sonne, Hans Ferdinand Thomsen, Jens Axelsen, Konrad Thomas Bruhn Gjerløff, Herman Adolph v. d. Recke, Traugott Robert Theodor Müller og Niels Christian Nielsen udnævnes til Reservelieutenanter i Søofficerscorpset. Samtlige ovennævnte Reservelieutenanter forblive hjemsendte indtil videre.

Premierlieut. C. G. Schack fratræder Tjeneste ved . .
Orlogsværftet og tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset.

Premierlieut. A. H. G. L. Boldt fratræder den 1ste . .
n. M. Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet, hvilken Tjeneste Premierlieut. O. J. M. Koføed-Hansen fra samme Tid tiltræder.

Premierlieut. A. H. G. L. Boldt tiltræder Tjeneste ved Søofficerscorpset.

1883.

29 Octb.

Efter endt Skydecursus forblive Premierlieut. A. V. Güntelberg samt Reservelieutenanterne C. V. F. Frigast og C. P. Eisenreich til Tjeneste ved Orlogsværftet, Førstnævnte som Inspectionsofficeer ved Søartilleriet, hvilken Tjeneste Premierlieut. G. H. R. Zachariae fra samme Tid fratræder.

De øvrige Officerer tiltræde Tjeneste ved Søofficerscorpsen, og Premierlieut. C. M. With samt Secondlieut. E. G. F. Jensen stilles ved Siden af denne Tjeneste til Raadighed for Directeuren for Søkaartarchivet.

Bekjendtgjørelse angaaende en af Generalraadet paa Martinique vedtagen Nedsættelse i Omkostningerne ved Skibes Henlæggelse i Tørdokken i Fort de France dersteds.

Generalraadet har i sit Møde den 11te April 1883 nedsat Leien af Tørdokken med 20 pCt.

Tarifen er derfor fremtidig for Seil- og Dampskibe:

1. For Indlægning i Bassinet 2 fr. 80 ct. pr. Ton i Stedet for 3 fr. 50 ct.
2. For hver Dags Ophold i Tørdokken 0,72 fr. i Stedet for 0,90 fr. pr. Ton.

Administrationen har desuden Bemyndigelse til med Rhedere, Agenter for Actieselskaber, Supercargoer og Skibscapitainer at træffe Overenskomst om lavere Priser end de ovenfor angivne.

Omkostningerne ved Skibets Stilling og Forstøtning forblive de samme som hidtil, nemlig 1 fr. 15 ct. pr. Ton for hvert Skib, hvilken Varighed end dets Ophold i Dokken har, dersom Arbejderne ere foretagne af Dokpersonalet.

30 Premierlieut. V. R. L. Hoffmann beordret til fra den 7de d. M. at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Orlogsværftets Equipage.

Tilstaaet Premierlieut. C. J. Petersen Orlov i Koffardifart fra den 7de d. M. og til 31te Marts 1884.

Allerh. Resol.: Benaadet forhenværende Gymnastik- lærer ved Tøihuusafdelingen Rudolph Vilhelm Reitzel med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 5 Novb.

Premierlieut. C. H. Ryder beordret til at melde sig ved Søofficeerscorpset, men forbliver til Raadighed for den meteorologiske Polarexpedition. • •

Reservelieut. C. V. F. Frigast efter Ansøgning beordret hjemsendt den 8de d. M. • •

Til Optagelse og Vedligeholdelse af Mærker i vore Farvande, bestemte til Flaadens Brug, oprettes en Institution, som benævnes »Flaadens Mærkevæsen»; samtidig oprettes ved Søkaartarchivet en »Afdeling for militaire Kaart«, hvor de Flaadens Mærkevæsen vedrørende Udarbejdelser foretages, og de herhen hørende Kaart, Toninguer m. m. opbevares. 7 •

Ved Flaadens Mærkevæsen ansættes:

1) En Officeer som Chef.

Han er Bestyrer af »Afdelingen for militaire Kaart« og som saadan underlagt Directeuren for Søkaartarchivet; han fører Overtilsyn med Arbejderne tilsøes, samt har Tilsyn med Beholdningen saavel af Mærkemateriellet som af Kaart, Toninguer m. m.; han indsender hvert Aar til Ministeriet inden 1ste April Forslag til Instruction for de Arbejder, der skulle udføres i den kommende Sommer, og inden 1ste September Forslag til Budget for det kommende Finantsaar, samt bestyrer de til Mærkevæsenet bevilgede Midler; han paaseer Mærkevæsenets hurtigst mulige Krigsberedskab.

2) En Officeer som Techniker.

Han forestaaer efter Chefens nærmere Ordre Anskaffelse, Anbringelse og Opbevaring af Mærkemateriellet.

3) 2 Officerer, som for et Tidsrum af 3 Aar deeltage i Mærkevæsenets Arbejder iland og tilsøes.

De ved Mærkevæsenet ansatte Officerer ere fritagne for anden Landtjeneste.

Arbejderne ved Mærkevæsenet udføres efter den for disse under 31te Mai d. A. approberede Instructioner.

1883.

7 Novb.

Til Tjeneste ved »Flaadens Mærkevæsen« beordres
Commandeur A. E. Christiansen som Chef og Capitain
A. W. Bonnesen som Techniker.

For de Skibe, som paa deres Togter have benyttet
de af »Flaadens Mærkevæsen« udarbejdede militaire Kaart
m. m., vil der for Fremtiden som Bilag til General-
rapporterne være at indsende en Fortegnelse saavel
over de Forandringer, der i Tidens Løb maatte være
foregaaede med de opgivne Mærker, og hvorved disse
ere blevne mindre nøiagtige eller uanvendelige, som
over Forandringer i de for Mærkerne opgivne Dybder.

8 . Allerh. Resol.: Capitain G. V. C. J. Bardenfleth,
R*, tillades det at anlægge og bære den ham af Hans
Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som
Ridder af St. Stanislaus Ordenens 2den Classe.

14 . Allerh. Resol.: Chefen for den danske meteorologiske
Polarexpedition, Cand. mag., Adjunct ved Metropolitan-
skolen Adam Frederik Wivet Paulsen udnævnes
til Ridder af Dannebrog.

19 . Efternævnte under den 29de October d. A. udnævnte
Reservelieutenanter, nemlig: J. P. Jensen, E. P. Sonne,
H. F. Thomsen, J. Axelsen, H. A. v. d. Recke og
N. C. Nielsen indkaldes herved til Tjeneste ved Sø-
værnet den 1ste Januar 1884 med Lønning fra samme
Dato at regne. De melde sig den 3die samme Maaned
til Chefen for Orlogsværftet.

Der tilstaaes dem hver en Udrustningshjælp af 120 Kr.

22 . Allerh. Resol.: Generalauditeur for Flaaden og Hæren,
Etatsraad Georg Bernhard Bornemann, C.* og DM.,
afskediges efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed i
Naade fra Generalauditeurembedet med Pension.

Auditeur Hans Christian Steffensen, R*, ved
Kjøbenhavns Garnisonsjurisdiction, Artilleriet og Ingeni-
eurcorpset, udnævnes til Generalauditeur for Flaaden
og Hæren.

Allerh. Resol.: Generalauditeur for Flaaden og Hæren, 22 Novb.
Etatsraad Georg Bernhard Bornemann, Commandeur
af 2den Grad af Dannebrog og Dannebrogsmænd, ud-
nævnes til Commandeur af 1ste Grad af Dannebrog.

Allerh. Resol.: Premierlieutenant C. M. With med- 26
deles der Orlov i indtil 3 Aar fra den 1ste April 1884
at regne for at ansættes paa den italienske Flaade.

Ved Søminecorpsets 1ste Afdeling oprettes fra den
1ste December d. A. til medio Mai 1884 et Cursus for
Officerer.

Dette Cursus deles i et theoretisk-praktisk fra den
1ste December d. A. til den 1ste April 1884 med Pre-
mierlieut. J. A. Vøhtz og Undersøminemester A. P. C.
Truelsen som Lærere, og et praktisk Cursus fra den
1ste April til den 15de Mai 1884 med Premierlieut. S.
A. L. Klixbüll og Undersøminemester Truelsen som
Lærere.

Til at gennemgaae dette Cursus bestemmes Pre-
mierlieutenanterne R. Bauditz og J. B. Jungersen
samt Secondlieutenanterne J. P. B. Schmith og C. M.
T. Cold. Endvidere deltager Secondlieut. V. C. A.
Jöhnke i Underviisningen i den Tid, hans Tjeneste ved
Søminecorpsets 2den Afdeling ikke ansees nødvendig.

Samtlige ovennævnte Officerer fratræde deres Tjeneste
den 30te d. M. og tiltræde den 1ste n. M. Tjeneste ved
Skolen.

Efternævnte Reservelieutanter: C. P. Eisenreich,
L. C. Degen, H. P. Olsen, J. L. Jessen og A. J.
Andersen hjemsendes ved Udgangen af December
Maaned d. A.

Meddeelt Premierlieut. E. A. C. Jessen Orlov fra 29
den 1ste Januar 1884 til den 31te Marts s. A. for at
gaae i Koffardifart.

Allerh. Resol.: Capitain F. H. Jöhnke, R.* og 30
DM, tillades det at anlægge og bære den ham af Hans

1888.

- 30 Novb. Majestæt Kongen af Italien tildeelte Decoration som Officier af den italienske Kroneorden.
- 1 Decbr. Meddeelt Premierlieut. C. G. Schack Orlov fra den 5te d. M. til 1ste Februar 1884 for at gaae i Koffardifart.
- 3 . Meddeelt Premierlieut. V. Anholm Orlov indtil videre for at føre et kongeligt Postdampskib.
- 10 . Af Forfremmelsesraadet for Søofficeerscorpset udtræde fra den 1ste Januar 1884 at regne: Commandeur H. G. F. Garde og Capitain L. A. Mourier.
Som Medlemmer af Raadet indtræde fra s. D.: Commandeur M. A. C. C. Wulff ved Forfremmelser til Commandeur og Capitain C. A. Garde ved Forfremmelser til Capitain.
- . . Premierlieut. H. T. Foss tiltræder Tjeneste som Inspectionsofficier ved Søartilleriet.
- 11 . Afgaaet ved Døden: Maskinmester af 1ste Classe i Maskincorpset V. V. Lund, R.*
- 13 . Afgaaet ved Døden: constitueret Læge paa Christiansø B. H. Poulsen.
- 15 . Allerh. Resol.: Capitain udenfor Numer i Ingenieurcorpset Charles Andreas Julius Juul, til Tjeneste ved Søminecorpset, udnævnes til Ridder af Dannebrog.
- . . Allerh. Resol.: Premierlieut. Andreas Peter Hovgaard, R.*, tildeles der Fortjenstmedaillen i Guld med Tilladelse til at bære samme.
- . . Allerh. Resol.: Underbaadsmand af Matroscorpset Nr. 62, Frederik Vilhelm Vismann tildeles der Medaillen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære samme.
- . . Udfærdiget »Beklædnings-Reglement for Eleverne af Søværnets Underofficersskole«.
- 20 . Efternævnte Reservelieutenanter: Frederik Carl Christian Ishøi, Thomas Thomsen, Emil August Dyrehauge, Joseph Peter Brodersen, Hans Jacob Mortensen, Anton Sørensen Juul, Hans Cecilus Gommescu, Lauritz Hansen Hillestrøm, Jens

Hansen Thorn og Orla Victor Valdemar Wahl, der have aftjent deres Værnepligt, meddeles der fra den 1ste Januar 1884 at regne Afsked fra Søværnet.

Til den Uddannelsesskole for Reservelieutenanter, der i Henhold til Bestemmelserne i § 33 af Lov om Søværnets Ordning af 28de Mai 1880 vil blive afholdt paa Orlogsværftet, antages følgende Elever, under Forudsætning af, at de bestaae den anordnede Synsprøve:

J. C. E. Andersen, J. C. Andreasen, C. J. S. v. Brockdorff, B. M. Bundesen, F. S. Bülow, G. J. Dahl, R. L. Eriksen, O. A. Funder, J. F. W. Hagemester, L. A. A. Hooge, C. Jørgensen, H. C. Lagesen, C. P. Lange, C. J. J. Leisner, S. J. Meinertz, M. Nissen, P. A. Petersen, A. N. Poulsen, P. L. Raben, C. G. Rasmussen, C. M. Rasmussen, T. H. T. B. Rasmussen, J. C. Ryder, E. T. Scharf, E. V. F. C. Schönfeldt og H. T. Tønnesen.

Eleverne beordres til at melde sig til Chefen for Orlogsværftet Lørdagen den 5te Januar 1884 Kl. 12 Middag.

Undertøimesteren ved Artillericorpset, Capitain G. E. Fugl forestaaer Skolen.

Til at forrette Tjeneste ved Skolen beordrede Premierlieutenanterne H. T. Hedemann og A. H. G. L. Boldt, der fratræde deres Tjeneste den 4de n. M. og melde sig til Tjeneste den 5te s. M.

Allerh. Resol.: Premierlieut. O. P. F. F. Holck til-lades det at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Kongen af Italien tildeelte Decoration som Ridder af den italienske Kroneorden.

Tillagt Underbaadsmænd Nr. 37 af Matroscorpset Carl Frederik Madsen »Bredo Munthe af Morgenstjernes Legat« for Aaret 1883.

Udfærdiget »Beklædnings - Reglement for Værnepligtige ved Søværnet«.

1883.

29 Decbr.

Reglementeret Øvelsesammunion og foreløbig bestemt Krigsammunion for den 5" 43 Cent. B. K.

31 •

Allerh. Resol.: Maskinmester af 2den Classe i Maskincorpset Julius Victor Gjetting udnævnes til Maskinmester af 1ste Classe,

Undermaskinmester i Maskincorpset Frederik Rasmus Emanuel Alsing til Maskinmester af 2den Classe, og

Maskinassistent af 1ste Classe i Maskincorpset Nr. 42 Gotfred Alexander Ferdinand Kønig til Undermaskinmester i Maskincorpset.

Indhold.

| | Side |
|---|------|
| Ved Aarsskiftet | 1. |
| Capitain Jessens Kampe ved Sjællands Odde og i Vestindien . | 50. |
| Uddannelsen af Artillerister i den franske Marine. Af Premier- lieutenant Scheller | 57. |
| Havfiskeriernes Indflydelse paa vore Søfartsforhold. Af K. S.. | 66. |
| Bogannmeldelse | 91. |
| Efterretninger for Søfarende | 93. |
| Officielle Meddelelser | 117. |
| Steen Andersen Bille | 129. |
| Pandserforsøgene paa Amager | 140. |
| Franske Dybhavsundersøgelser | 148. |
| Blandinger | 158. |
| Efterretninger for Søfarende | 162. |
| Officielle Meddelelser | 175. |
| Admiral Tegethoff og Helgolandsaffairen | 193. |
| Officeerscorpsets Størrelse | 232. |
| Sammenstød og vandtætte Skodder | 236. |
| Den maritime Styrke og dens sandsynlige Anvendelse i Krig . | 256. |
| Den private Eiendomsret paa Søen | 268. |
| Blandinger | 280. |
| Efterretninger for Søfarende | 285. |
| Officielle Meddelelser | 307. |
| Et gammelt Spørgsmaal | 321. |
| Tegethoff og Helgolands-Affairen | 344. |

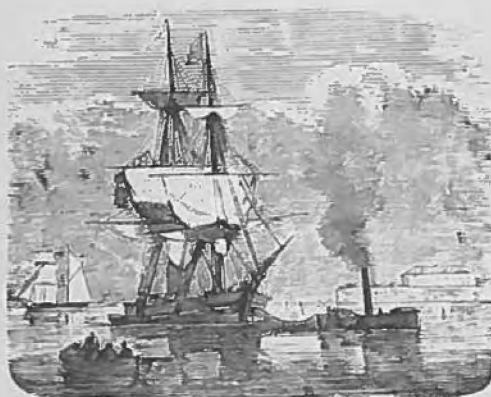
| | Side |
|--|------|
| Virkningen af Bombardementet paa Alexandrias Forter..... | 349. |
| De danske Undersøgelser i Grønland. Af Premierlieutenant R. Hammer. Med Kaart..... | 378. |
| Undersøgelsen om «Austral»'s Kantring..... | 400. |
| Efterretninger for Søfarende..... | 410. |
| Officielle Meddelelser..... | 436. |
| Fremmede Mariner i 1883..... | 457. |
| Søslaget ved Port Said..... | 480. |
| Tydk Søkrigshistorie..... | 510. |
| Misviisningsbestemmelser. Af Capitain Mynster Fischer. Med Kaart og Tegninger.. | 516 |
| «Dijmphna»'s Polarexpedition..... | 534. |
| Blandinger..... | 551. |
| Efterretninger for Søfarende..... | 554. |
| Officielle Meddelelser..... | 564. |

Tidsskrift for Søværnen.

Ny Række. 18^{de} Bind.

Udgivet af

Commandeur **Wm. Carstensen** og Capitain **V. Hansen.**



Kjøbenhavn.

F. Borchorst's Forlag.

Thieles Bogtrykkeri.

1884.

16. Johan Michal Seiler. 17. Johan August Wilhelm Niander.
 18. Johan Emanuel Veith. 19. Richard Baxter. 20. Jodoc
 v. Lodenstein. 21. Nikolaus Ludvig, Greve af Zinzendorf.
 22. Amalie v. Galizin. 23. Johan Christian Wallmann.
- *Kalkar, Chr. H., den katholske Missions Historie. 1862. 4 Kr.
- Major, W., Bemærkninger til Oplysning om Hæl- og Lavtryks-
 maskinen. Med 3 Tavler. Svo. 1865. 1 Kr.
- Molbech, Chr. K. F., Dante, tragisk Drama i 5 Akter. Anden Ud-
 gave. 2 Kr. 50 Øre, indb. 4 Kr.
- Regnskabsbog for Kjøbstadeiendomme (Huseiere). 2 Kr. 50 Øre.
- Rosenkilde, A., Lars og Mette. Med Tegninger af A. Plum. 1 Kr. 70 Ø.
- Sanne, V., I. Syngeplan med Øvelser. 1ste og 2den Udgave,
 stift heftet à 1 Kr. 70 Øre.
- II. Tostemmige Fædrelandssange. 4de Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 4de Oplag. 45 Øre.
 - III. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - IV. Trestemmige Sange til Skolebrug. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Ø.
 - V. Tostemmige Sange af nordiske Komponister med et Tillæg
 af Canons. 2det Oplag. 1 Kr. 20 Øre.
 - Texterne hertil særskilte. 25 Øre.
 - VI. Firstemmige Sange for Sopran, Alt, Tenor og Bas til
 Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 - VII. Trestemmige Sange for Sopran, Alt og Bas til Skolebrug
 1 Kr. 20 Øre.
 - VIII. Tostemmige Folkesange til Skolebrug. 1 Kr. 20 Øre.
 Texterne hertil særskilte. 50 Øre
 - Skolesange for 2 Stemmer. 70 Øre.
 - Træffeøvelser til Brug i Skoler og Seminarier. Anden Udgave.
 40 Øre.
 - Skolesangbog for Smaabørn. Stift heftet 1 Kr.
 - Syngestavle for Skoler og Seminarier Nr. 1 og 2 à 3 Kr., op-
 klæbde paa Lærred med Stokke à 6 Kr.
 - Kvarfetter for Mandsstemmer. 2 Bind à 2 Kr., cart. 2 Kr. 50 Ø.
 - Dansk Messebog med et Forord af Pastor Paulli. 3 Kr., indb.
 3 Kr. 75 Øre
- Schøller, F., Forsvaret af Dybbølstillingen i 1864. Med 2 Tavler.
 Svo. 1867. 2 Kr. 70 Øre
- Tidsskrift for Søvesen. Ny Række. 18de Bind 1883 8 Kr.
- Tuxen, G. E. og J. C., Lærebog i Navigationen med tilhørende
 Tabeller, udarbejdet til Brug ved Navigationsskolerne. 4de Ud-
 gave. 4to. 1877. Bd. 1—2. Indb. 14 Kr.
- Nautiske, astronomiske og logaritmiske Tabeller. 4de
 Udgave. 4to. 1877. Indb. 8 Kr.
- Tuxen, J. C., Compasnaalens Deviation med Regler for Compassets
 Opstilling, med Figurer i Texten. Svo. 1854. 1 Kr. 35 Øre.
- *Tvede, H. R., Praktiske Vink for den yngre Sømand. Med 2
 Træsnit. Frit bearbejdet efter det Engelske. 1860 85 Øre.
- Wandel, C. F., Apparater og Fremgangsmaader ved de nyere ameri-
 kanske Dybhavsundersøgelser. Med et Ark Tegninger. 1 Kr. 50 Ø.
- Wilbrandt, Adolf, Arria og Messalina. 2 Kr. 50., eleg. indb. 3 Kr. 75.
- Cajus Gracchus. Tragedier oversatte af Chr. K. F. Molbech.
 2 Kr., eleg. indb. 3 Kr. 25
- Wengel, Chr. M., Cousine Lotte, Vaudeville i 1 Akt. 4de Oplag. 50 Ø.
- Plunder, Lystpil i 3 Akter. 2det Oplag. 1 Kr. 25 Øre.
- Østersø-Eskadren i 1864. Af en Søofficer. Svo. 1865. 85 Øre.

INDHOLD.

| | Side |
|--|------|
| Fremmede Mariner i 1888 | 457. |
| Søslaget ved Port Said..... | 480. |
| TydsK Søkrigshistorie | 510. |
| Misværsningsbestemmelser. Af Captain Mynster Fischer | 516. |
| Dijmphna's Polarexpedition | 534. |
| Blandinger..... | 551. |
| Efterretninger for Søfarende | 554. |
| Officielle Meddelelser..... | 564. |
