

Anvisning
til
Skibsdagbogsførelsen
af
Carl G. F. Schwartz.

ANVISNING

TIL

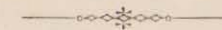
SKIBSDAGBOGSFØRELSEN

AF

CARL G. F. SCHWARTZ

BESTYRRER AF KJØBENHAVNS NAVIGATIONSSKOLE

UDGIVEN MED MARINEMINISTERIETS UNDERSTØTTELSE



KJØBENHAVN

FAAS HOS H. E. HOLST'S EFTERFØLGER (H. LIISBERG)

KGL. HOF-INSTRUMENTMAGER SAMT UR- OG KRONOMETERFABRIKANT

24 ØSTERGADE 24

1894.

F O R O R D.

Allerede i Kong Christian den Femtes Danske Lov af 1683 fandtes den Bestemmelse, at «Alle Skipper, eller Styremænd, skulle, helst paa de «Rejser, som ikke ere imellem Provincierne i et Rige, holde rigtige Journaler paa hvad Vinden hver Dag og Tid har været, saa og hvorledis «Rejsen gaar for sig, hvorvit den hver Dag fortsettis, og naar de komme «i Havn, og hvorlænge de der maa opholde sig, og hvad Vinden hver Dag «blæser, samt rigtig antegnis, naar og til hvem de nogle af Varene sælge, «paa det Reederne og Kiøbmændene kunde ved Skibets lykkelig Hiemkomst «faa af samme Bøger fuldkommen Underretning om hvis paa Rejsen «passeret er.» Med disse kortfattede og simple Lovregler, der danne det historiske Grundlag for vore Dages ret udførlige System af Forskrifter for Skibsdagbogens Førelse, lod man sig nøje, indtil Forordningen af 19^{de} Marts 1817 gav detaillerede Forskrifter om Journalføringen om Bord efter et bestemt Skema. Denne Forordning med dens besværlige Forening af to sideordnede Dagbøger, Logbogen, der førtes af den vagthavende, og Journalen, der førtes af Skipperen, mødte en Del Modstand i det praktiske Liv. Efter et Andragende fra Stænderne indførtes derfor en ny og simplere Ordning ved Forordningen af 10^{de} Januar 1840, der kun paabød en enkelt Journal, den saakaldte Logbog. Bestemmelserne i denne Forordning ere i det væsentlige lagte til Grund for den ny, den 1^{ste} April 1892 af Kongen stadfæstede, Sølovs Paragraffer om Skibsdagbogen. Noget nyt er Indførelsen af en særlig Maskindagbog for Dampskibe som Tillæg til den egentlige Dagbog. Det er i Loven bestemt, at de nærmere Regler om disse Bøgers

Indretning og Autorisation fastsættes af Kongen, og igennem de i Henhold til denne Hjemmel under 2den August 1893 udkomne Bestemmelser har man da kunnet fyldestgøre de Krav, som Nutiden maa stille til Dagbogen; navnlig ved Indretningen af et tidssvarende Skema.

Efter i nogen Tid at have benyttet de foreliggende Lovbestemmelser og ministerielle Forskrifter som Undervisningsmateriale i Navigationsskolen er jeg kommen til den Anskuelse, at en noget fyldigere Forklaring, ledsaget af Eksempler — ogsaa paa Indførelser af retslig Natur — vilde lette Eleven Forstaaelsen og Læreren Arbejdet. Den foreliggende Anvisning til Skibsdagbogsførelsen fremkommer derfor dels som et Tillæg til «Haandbog til Brug ved Undervisningen i Navigation» og træder i Stedet for den i samme fra Side 319 til Side 343 indeholdte Afhandling «Skibsdagbogen og Reglerne for dens Førelse», og dels som et manglende Afsnit i «Haandbog til Brug ved Forberedelsen til Fiske- og Sætteskipperprøven». Hermed indfrier jeg saaledes det i Fortalen til sidstnævnte Bog givne Tilsagn. Jeg har endelig troet, at dette lille Arbejde kunde finde velvillig Modtagelse hos en Del farende Navigatorer og har derfor draget Omsorg for, at det kan faas som Særtryk.

Jeg slutter med en Tak til det høje Marineministerium, hvis Understøttelse væsentlig har lettet Udgivelsen.

Kjøbenhavn, Marts 1894.

Carl G. F. Schwartz.

I ethvert Skib, der gaar i udenrigsk Fart Vest for Linien Texelen-Lindesnæs og for Østersøens Vedkommende nordligere end den 58de Breddegrad, skal der føres en Dagbog og i Dampskibe derhos som Tillæg til denne en særlig Maskindagbog. Dagbog kræves dog ikke ført i Skibe, som kun gaa paa Fiskefangst i Nord- og Østersøen udenfor de nævnte Linier.

Saa vel Skibsdagbogen som Maskindagbogen ere paginerede og gennemdragne; de autoriseres og forsegles paa det Sted, hvorfra Rejsen begynder, i Kjøbenhavn af Justitssekretæren i Sø- og Handelsretten og udenfor Kjøbenhavn af Stedets almindelige Dommer. Paa Færøerne foretages Autorisationen i Thors-havn af Landfogden og udenfor denne By af vedkommende Sysselmand.

Indtil en Dagbog er fuldskreven, kan den uden fornyet Autorisation benyttes for alle de Rejser, der gøres med det samme Skib. Hænder det, at den bliver fuldskreven eller af anden Grund ikke længere kan bruges, forinden Rejsen er endt, kan den danske Konsularembudsmand i enhver fremmed Havn autorisere en ny for Skibet, men en saadan kan kun benyttes for den øvrige Del af den samme Rejse.

Skibsdagbogen skal føres af Skipperen eller under hans Tilsyn og Medansvar af Styrmanden, Maskindagbogen under Skipperens Tilsyn og Medansvar af Maskinmesteren. De skulle føres ordentligt og tydeligt. Hvad en Gang er indført, maa ikke raderes, overstryges eller paa anden Maade gøres ulæseligt; bliver Rettelse nødvendig, bør den tilføjes som Anmærkning.

Skibsdagbogen føres efter følgende Regler:

Paa Titelbladet anføres paa de dertil anviste Steder: Om Barometerstanden er aflæst paa et Kviksølvbarometer, Sympiesometer eller Aneroidbarometer (Vidie eller Bourdon), samt efter hvilken Skala (engelske Tommer, franske Tommer eller Millimetre), om Termometerstanden, hvis saadan er tagen, er angiven efter Réaumur-, Celsius- eller Fahrenheit Skala, om Dybden er angiven

i danske Favne og Fod, i Metre eller i andet Maal, samt hvilken Rettelse der er anvendt paa den ved Patentloggen angivne Distance.

Paa Siden med Overskrift «Tegntabel» understreges de Sejl, som Skibet kan føre. Er det rigget til at føre Sejl, som ikke ere anførte i Tabellen, tilføjes i denne Navnene paa disse med selvvalgte Betegnelser.

Paa Siden med Overskrift «Oplysninger om Kompasserne» anføres paa de dertil anviste Steder Hovedkompassets Art og Plads. Hovedkompasset er det Kompas, efter hvilket Skibet navigeres, og de devierende styrede Kurser og devierende Pejlinger nedskrives i Dagbogen. Kompassets Art kan t. Eks. angives ved «Almindeligt med 4 paa Højkant stillede Naale», «Thomsons», «Peichels», «Spiritus (Ritchie)» o. s. v., dets Plads t. Eks. ved «Agter, foran Rattet», «I Styrehuset paa Broen», «I en Galge imellem Kahytsskappen og Skyllighet, 7 Fod over Dækket» o. s. v.

For saa vidt Hovedkompasset er ukorrigeret, anføres dette under «Kompensationsmidler ved Hovedkompasset». Er det derimod korrigeret, anføres paa de dertil anviste Steder, hvilke Korrigeringslegemer der ere benyttede.

Spørgsmaalene: «Naar har en Deviationsundersøgelse ved Omsvøjning af Skibet fundet Sted», og «Er en Deviationsjournal ført», besvares naturligvis, det første med Angivelse af Dag, Maaned og Aar, det sidste med Ja eller Nej.

Anmærkning. I Jernskibe bør — for saa vidt Omstændighederne tillade det — Hovedkompassets Deviation bestemmes paa den styrede Kurs, for hver Gang denne forandres, og endvidere jævnlig kontrolleres, hvis Kursen uforandret styres i længere Tid. Ved efterhaanden at indføre de fundne Deviationer, ordnede paa en formaalstjenlig Maade, i en Bog (Deviationsjournal), har man i denne et fortrinligt Middel til Vejledning, naar Deviationen paa Grund af usigtbart Vejr ikke kan bestemmes. I Jernskibe bør der derfor altid føres Deviationsjournal.

Under «Andre Oplysninger» anføres, om andre Kompasser end Hovedkompasset ere opstillede til Brug, og da hvor i Skibet, ligesom ogsaa, om disse ere korrigerede eller ej. Endvidere anføres, hvor og hvorledes samtlige Korrigeringslegemer ere anbragte, ligesom ogsaa de Forandringer, der ved Omkorrigering foretages med deres Placering.

Paa den næste Side, der har Overskrift «Oplysninger om Sørene», anføres paa de dertil anviste Steder: Tiden (Aar, Maaned og Datum), naar Urene ere tagne om Bord eller i Land, Observationsstedets Navn eller Bredde og Længde,

den af Observationen udledede Stand og mulige daglige Gang for Urene samt Observationens Art, og — for saa vidt det var en astronomisk Observation — af hvilket Himmellege den blev anstillet.

For saa vidt der føres en Journal over Sørene, anføres dette under «Andre Oplysninger». Endvidere anføres der: Naar og af hvem Eftersyn eller Rengøring af Urene er foretaget, til hvilket Klokkeslæt den daglige Optrækning har fundet Sted, og for saa vidt de ere gaaede i Staa, da Tiden, naar dette er sket, og Aarsagen dertil, ligesom ogsaa Tiden, naar de muligvis igen ere satte i Gang.

Anmærkning. At føre en Kronometerjournal maa i høj Grad anbefales, idet en saadan langt fyldigere, end Pladsen i Dagbogen tilsteder, kan give Oplysninger om Omstændigheder og Begivenheder, som medvirke til Bedømmelsen af den Paalidelighed, man til enhver Tid kan tillægge de af Urenes Visning udledede Klokkeslæt. Navnlig kan og bør man i denne Bog, foruden hvad ovenfor er nævnet, daglig optegne den ved Sammenligning fundne indbyrdes Stand imellem Urene saavel som den ved hvert af dem stedfundne Temperatur. For saa vidt der anvendes Berigtigelse paa Urenes Gang ved skiftende Temperatur, bør ligeledes de til denne Berigtigelses Bestemmelse fornødne Størrelser anføres for hvert enkelt Ur. I Dagbogen anføres saa i Rubrikken «Dgl. Gang» den daglige Gang ved den Temperatur, ved hvilken Uret gaar hurtigst, og under «Andre Oplysninger» den til Observationernes Udregning benyttede daglige Gang samt Tiden, i hvilken den er benyttet, t. Eks. A's dgl. Gang fra $\frac{5}{7}$ til $\frac{18}{7} + 3^s 24$, fra $\frac{18}{7}$ til $\frac{29}{7} + 3^s 52$ o. s. fr.

I den øvrige Del af Dagbogen, hvis Titel er «De daglige Optegnelser», indføres nøjagtig enhver lagttagelse, som kan tjene til at udvise, hvor og under hvilke Forhold Skibet til enhver Tid har været, ligesom ogsaa enhver Begivenhed og Omstændighed, hvorom Kundskab kan være til Nytte for Redere, Ladningsejere, Forsikringsgivere eller andre, der have Interesse i Rejsen.

Saa længe Skibet ligger ved Land, kunne Optegnelserne for flere Dage indføres paa samme Side i Dagbogen. Man indfører da tværs over hele Skemaet og følger den borgerlige Tidsinddeling — regner altsaa Dagen fra Midnat til Midnat —; men enhver Dag maa saa have tydelig Overskrift af Navn og Datum. For hver Dag anføres da mindst een Gang Vindens Retning (angiven misvisende) og Styrke samt Vejrligets Beskaffenhed. Endvidere anføres: Naar Udpurring finder Sted, og naar Vagten sættes, naar der gaas an, og naar der skejles ud, naar Ankerlanternen sættes, og naar den bjærges, alle foretagne vigtigere Skibsarbejder,

Reparationer paa Skib og Skibsredskab samt Vandhøjden ved Pumpen (har Skibet vandtætte Rum*), da Vandhøjden i hvert enkelt af disse) efter Arbejdets Ophør, og naar der er pumpet læns. Fremdeles gøres Bemærkning om: Naar Paa-mønstring eller Afmønstring foregaar (saavel af hele Besætningen som af enkelte Personer), naar Mandskabets Tjeneste begynder, eller Maaneden opsiges, naar Skøns- eller Besigtelsesforretning afholdes, naar der anlægges Sag eller foretages lignende retslige Skridt, naar der gøres Anmeldelse om Begivenheder, i Anledning af hvilke Søforklaring skal afgives, naar Skibet bortfragtes, Certepartiet underskrives, og naar Konnossementet efter endt Indladning udfærdiges, om Tiden for Skibets Afgang fra, Ankomst til og Flytning i Havn, naar Ballast indtages, dennes omtrentlige Vægt, Beskaffenhed og Maaden, hvorpaa den er sikret, naar Skipperen anmelder sig klar til Losning eller Lastning, hvilke Forberedelser der ved Indladning og Udlosning gøres med Hensyn til Rengøring og Garnering af Lasten, Anbringelse af Skodder, Lade- og Lossetakler o. s. v., naar Indladning eller Udlosning begynder, afbrydes og fuldendes, hvad der hver Dag indlades eller udlosses, og hvor vidt fremmed Arbejdshjælp dertil benyttes, hvilke Forholdsregler der muligvis ere tagne for at beskytte modtaget, men endnu ikke indladet Gods, naar Varer oplægges, naar Vand og Proviant tages om Bord (med Angivelse af omtrentlig Mængde og Proviantens Art), samt alt, hvad der iøvrigt ifølge Lovgivningen er paabudt, naar nogen bliver syg, dør, rømmer, afskediges paa Grund af Uduelighed til den Tjeneste, hvortil han har ladet sig forhyre, eller naar nogen gør sig skyldig i Forbrydelse eller Disciplinærførseelse. Naar endelig Skibet er sejlklart, indføres dette tillige med Amningen, Lastens Beskaffenhed og Tilstand samt, hvis Dækslast føres, tillige dennes Art, Mængde og Højde.

Optegnelserne indføres for hvert Døgn, den ansvarshavende attesterer med sit Navn for Rigtigheden af det anførte, og nederst paa hver Side underskrives af den, der fører Dagbogen. Fører Skipperen ikke selv Dagbogen, skal han mindst een Gang hver Uge paategne at have eftersat den.

Ved Udklarering fra indenlandsk Havn skal Dagbogen forevises Toldopsynet, der uden Betaling giver Bogen Paategning om Forevisningen.

Er Skibet derimod i Søen, nedskrives Optegnelserne efter de i Skemaet givne Anvisninger. To modstaaende Sider optages da af Indførelsen for et Etmaal, hvorved forstaas Tidsforløbet fra Middag til Middag (i Almindelighed Sandmiddag om Bord). Da Skibet skifter Meridian, har Etmaalet en fra Dagen forskellig Længde; det er længere end Dagen, naar der er forandret i Længde Vest efter, men kortere, naar der er forandret i Længde Øst efter, og det saa

*) For Kortheds Skyld kunne de forskellige Rum enten betegnes med Tal eller med Forkortelser af Rummenes Benævnelser, altsaa Forpeak med 1 eller FP., Forlast med 2 eller FL., Storlast med 3 eller SL. o. s. fr.

meget længere eller kortere, som Længdeforandringen er, naar denne bliver udtrykt i Tid.

Naar Solen under sin daglige Bevægelse ophører med at stige for at gaa over til at dale, er det Sandmiddag. For saa vidt Solen er synlig, bestemmer man ved fortsat Maaling af dens Højde daglig dette Øjeblik, og derefter stilles da et Ur; man kalder dette **Vagturet**. Vagturets Visning i et hvilket som helst Øjeblik kaldes det til samme svarende **Skibsklokkeslæt**; det er at betragte som det til Øjeblikket svarende omtrentlige Sandklokkeslæt om Bord, og hvad Vagturet daglig ved Middag viser mere eller mindre end 12, anses som det, det forløbne Etmaal har været længere eller kortere end en Dag.

For saa vidt Sour have om Bord, kan Etmaalets fra Dagen forskellige Længde ogsaa bestemmes paa følgende Maade: Kort før Middag sammenlignes Vagturet med Sourret, og af Sourrets Visning i Sammenligningøjeblikket udledes det til samme svarende Middelklokkeslæt i Greenwich. Paa dette Klokkeslæt anvender man dernæst Skibets paaværende Længde udtrykt i Tid og har da det til Sammenligningøjeblikket svarende Middelklokkeslæt om Bord. Det, som dette Klokkeslæt er større eller mindre end Vagturets Visning i Sammenligningøjeblikket, er saa, hvad Etmaalet bliver kortere eller længere end Dagen, og tillige altsaa, hvad Vagturet skal stilles frem eller tilbage. Det følger af sig selv, at ethvert Skibsklokkeslæt i saa Tilfælde bliver at betragte som et omtrentligt Middelklokkeslæt om Bord.

De Klokkeslæt, under hvilke de forskellige Iagttagelser og Tildragelser anføres i Dagbogen, ere Skibsklokkeslæt, og Forskellen imellem Etmaalets og Dagens Længde faar saaledes kun Indflydelse paa Tidsrummet fra Klokken 11 Formiddag til Middag. Viser Vagturet 11^h 50^m, naar Solen kulminerer, bliver dette Tidsrum altsaa kun 50 Minutter; viser Vagturet 0^h 15^m, bliver det 1 Time 15 Minutter.

Da Etmaalet begynder ved Middag, er dets første Del selvfølgelig en Eftermiddag, og dets sidste Del Formiddagen af den nærmest paafølgende borgerlige Dag. Det deles i 6 **Vagter**, og hver Vagt igen i 8 **Glas**. De første 5 Vagter indeholde hver 4 Timer, og hvert Glas i dem 30 Minutter; den sjette Vagt er derimod saa meget længere eller kortere end 4 Timer, som Etmaalet i sin Helhed er længere eller kortere end Dagen, og Forskellen gaar over paa Vagtens sidste Glas.

Paa Siden til venstre anføres øverst i Skemaet paa de dertil anviste Steder Aarets Tal og Maanedens Navn samt Navnet paa det Farvand, hvori Skibet var ved Etmaalets Begyndelse; og i den første Kolonne til venstre opføres ligeledes paa de dertil anviste Steder Navn og Datum paa saavel den Eftermiddag som den Formiddag, der tilsammen udgøre dette Etmaal.

Da man for at finde de astronomiske Elementer, som ere fornødne til Udregningen af de i Etmaalets Løb foretagne astronomiske Observationer, maa kende de til Observationsejeblikkene svarende Klokketæt i Greenwich med tilsvarende Datum, og dette sidste — hvad enten nu Klokketæt i Greenwich bestemmes ved Hjælp af Søret eller ved Hjælp af Klokketæt om Bord og Længden — udledes af Datoen om Bord, saa indses, at det er af største Vigtighed, at de i Skemaet anførte Datoer ere rigtige, og der maa derfor nøje agtes paa, at Rejsen paabegyndes med rigtigt Datum. Man lader derpaa Datoen skride fortløbende frem — giver altsaa Eftermiddagen i ethvert nyt Etmaal samme Navn og Datum som Formiddagen i det nærmest foregaaende — saa længe man ikke ved at overskride Jordmeridianen paa 180° Længde forandrer Længdens Navn. Men hænder det sidste, saa maa vel erindres, at med det samme, man forandrer Længdens Navn, maa ogsaa Datoen forandres, og det saaledes, at naar Øst-Længde forandres til Vest-Længde, maa Datoen gøres en Enhed mindre, men forandres Vest-Længde til Øst-Længde, maa den gøres en Enhed større. Antages altsaa t. Eks., at man er paa $180^\circ 46' \text{ Ø. Lgd.}$, og Datoen om Bord er den 22de, saa vil, naar man forandrer Længdens Navn og følgelig siger sig at være paa $179^\circ 14' \text{ V. Lgd.}$, Datoen om Bord blive den 21de.

Naar Længdens Navn forandres, sker det altid ved Middag, altsaa i det Øjeblik, et nyt Etmaal begynder. Er det Øst-Længde, der forandres til Vest-Længde, faar altsaa saavel Eftermiddagen som Formiddagen i det ny Etmaal samme Navn og Datum som i det sidst forløbne; men er det Vest-Længde, der forandres til Øst-Længde, springes en Dag over, saa at t. Eks. efter Etmaalet, som bestaar af Tirsdag Eftermiddag den 12te og Onsdag Formiddag den 13de, følger et Etmaal, hvis første Halvdel er Torsdag Eftermiddag den 14de, og sidste Halvdel Fredag Formiddag den 15de.

I Rubrikken med Overskrift «Devierende styret Kurs» anføres mindst for hver Time den efter Hovedkompasset styrede Kurs. Har under Bidevindsejls Kursen ikke varieret over 2 Streger i Timens Løb, anføres den Kurs, der skønnes (eller ved Sammenpinding findes) at være Mediumskursen, lige ud for det Timetal, der angiver Slutningen af Timen; men har Kursforandringen været større, eller har der været Forandring i Styringen med opgiven Kurs (selv om den kun har været ringe), anføres to Kurser, af hvilke den først styrede nedskrives imellem Timetallene, og den sidst styrede derunder ud for Timetallet, der angiver Slutningen af Timen. I Rubrikken med Overskrift «T» (Time) anføres i sidste Tilfælde med smaa Tal Minutterne i Klokketæt, da Kursen forandredes.

I Rubrikkerne med Overskrifterne «Deviation», «Misvisning», «Afdrift» og «Retvisende sejlet Kurs» anføres lige ud for hver enkelt devierende styret Kurs den Deviation, Misvisning og Afdrift, hvormed den er korrigeret, samt den ved Korrigeringen fundne retvisende sejlede Kurs.

Kurserne og Afdriften angives enten i Grader eller i Streger, men Deviationen og Misvisningen skulle angives i Grader, og saa længe samtlige disse Størrelser i Lobet af den samme Vagt vedblive at være de samme, gentages ikke Navnet eller Tallet, men der sættes et do. (Ditto).

For saa vidt der logges med Flynder- eller Poseløg, anføres i Rubrikken med Overskrift «Dist.» (Distance) lige ud for hver enkelt anført Kurs den tilsvarende sejlede Distance, angiven i Kvartmil og Tiendedels Kvartmil. Er der i Timens Løb sejlet to Kurser, maa den til hele Timen svarende sejlede Distance følgelig deles efter de Tidsforløb, i hvilke hver Kurs er sejlet, ligesom der ogsaa ved Bestemmelsen af Distancen for Tidsforløbet fra Klokken 11 Formiddag til Middag maa tages Hensyn til Længdeforandringen i det forløbne Etmaal. Benyttes Patentløg, anføres i Rubrikken med Overskrift «Patentlogs Visning», for hver Gang der forandres Kurs, eller hvis Kursen sejles i længere Tid, da ved Slutningen af hver Vagt, Patentloggens Visning og ved Siden deraf i Rubrikken med Overskrift «Dist.» den deraf for Tidsforløbet siden sidste Indførelse udledede sejlede Distance (Forskellen imellem Patentloggens Visning ved Tidsforløbets Begyndelse og Ende, forøget eller formindsket med saa mange Procent, som Patentloggen giver Distancen for lille eller for stor). Er Kursforandringen ved Krydsning i snævert Farvand, ved Runding af en Pynt eller Grund, ved hyppig Vindforandring e. l. foretagen saa tit, at den i Skemaet til Kursernes Indførelse levnedes Plads ikke strækker til, anføres enten den antagne eller ved Sammenkobling fundne generale retvisende Kurs og generale Distance for hele Tidsforløbet i Rubrikkerne «Retvisende sejlede Kurs» og «Dist.», eller der anføres (til Optegnelsen kan saa benyttes samtlige 7 sidstnævnte Rubrikker), hvilke Farvande Skibet har passeret.

I Rubrikken med Overskrift «Vind, Kuling, Sø» anføres lige ud for det Timetal, der angiver Slutningen af Timen, Vindens Retning (angiven misvisende og i Streger) og Styrke samt Søens Højde. Kulingsgraden og Søens Højde angives ved Tal efter Tegntabellen eller om fornødent med Ord, saasom omløbende, ustadigt, Donning, krap Sø e. l.

I Rubrikken med Overskrift «Vejr, Barom. (Barometer), Therm. (Termometer)» anføres efter de samme Regler, som ere angivne for Indførelserne i den foregaaende Rubrik, Vejrets Beskaffenhed med Ord, saasom klart, letskyet, halvklart, skyet, overskyet, sigtbart, taaget, diset, usigtbart, regntykt, snetykt e. l. Endvidere anføres Barometerstanden*) og Termometerstanden (for saa vidt denne er iagttaget) i det paa Titelbladet angivne Maal lige ud for det Timetal, der angiver Klokketæt, til hvilket de ere aflæste. Er Søvandets Temperatur undersøgt, anføres denne paa samme Maade med Tilføjeelse «Sø».

*) Ethvert Skib, som skal føre Dagbog, skal have Barometer om Bord.

Saa længe Vindens Retning og Styrke samt Søens Højde eller Vejrligets Beskaffenhed i Vagtens Løb forbliver uforandret, gentages ej heller her Navnet eller Tallet, men der sættes et do.

I den sidste Rubrik paa Siden, dens Overskrift er »Sejlføring«, anføres enhver Forandring, der i Etmaalets Løb er foregaaet med Sejlføringen. Paa det øverst i Rubrikken fremstillede Billede af et tremastet, til højre sejlene Skib, anføres ved Tegn efter Tegntabellen de Sejl, som Skibet havde til ved Etmaalets Begyndelse, Raasejlene paa og Gaffel-, Stag- og Lasejlene imellem og ved de tilsvarende Mastestreger. Har Skibet kun een eller to Master, benyttes kun den forreste eller de to forreste Mastestreger, og har det flere end tre Master, indtegnes de manglende Mastestreger i Rubrikken. Den i Etmaalets Løb foretagne Sejlførandring anføres da paa følgende Maade: Lige ud for det Timetal, der angiver Klokkeløttet, da en Forandring er foregaaet, anføres paa det tilsvarende Sted Sejlets Tegn, for saa vidt Sejlet blev sat, Sejlets Tegn med en nedad buet Understregning (∩), hvis det blev bjærget, og en nedad buet Linie tværs over alle Mastestreger (—), hvis alle Sejl bleve bjærgede. Endelig anføres paa det nederst i Rubrikken fremstillede Billede den af Sejlføringen ved Etmaalets Begyndelse og Sejlførandringen i Etmaalets Løb udledede Sejlføring, der altsaa skal samstemme med den Sejlføring, som Skibet i Virkeligheden havde ved Etmaalets Slutning.

Paa Siden til højre anføres øverst i Skemaet paa de dertil anviste Steder Skibets Afgangs- og Bestemmelsessted samt det Antal Dage, det har været i Søen. Den sidste Anførelse foregaar efter den simple Regel, at der i det Etmaal, som følger umiddelbart efter Afgangsetmaalet, sættes Tallet 1, og det uden Hensyn til paa hvilken Tid af Dagen Afgangen er foregaaet.

I Rubrikken med Overskrift »Kl.« (Klokkeløst) anføres de til de forskellige anførte Observationer svarende Skibsklokkeløst (Vagturets Visning).

I Rubrikken med Overskrift »Observationer« anføres enhver foretagen terrestrisk eller astronomisk Observation, for saa vidt man anser den for paalidelig og kan vente at faa Brug for den ved Navigeringen. Undtagelse herfra gør dog en ved Middag foretagen terrestrisk Observation, der er benyttet ved Bestemmelsen af Skibets Sted*), ligesom ej heller de Lodkast anføres, som ere tagne til Vejledning for Sejladsen i snævert eller grundt Farvand**). Derimod anføres paa de dertil i Rubrikken særlig anviste Steder Resultatet af enhver Lodning, der i

*) En saadan Observation anføres nederst paa Siden til venstre paa det dertil særlig anviste Sted »Middagsplads ved terrestrisk Observation«.

**) Al saadan foretagen Lodkastning anføres i Rubrikken med Overskrift »Arbejder og Tildragelser«.

rum Sø eller ved Anduvning af Land er foretagen for at faa Kendskab til Skibets Sted. Dybderne angives i det paa Titelbladet angivne Maal, og Bøndarten med de i Tegntabellen anførte Forkortelser. Er Dybden angiven i Fod, tilføjes Benævnelsen, og er der loddet uden at faa Bund, anføres dette ved over Tallet, der angiver Dybden, hvortil Loddet er sunket, at sætte en vandret Streg med en Prik over t. Eks. $\frac{1}{90}$. Endelig anføres under »Observationer« ogsaa Strommens kendte eller formodede Sætning og Fart (Distance), for saa vidt der ved Bestikkets Udregning tages Hensyn til Skibets derved fremkaldte Forsætning.

Ved Anførelsen af en Observation nedskrives saa mange Momenter, at dens Resultat deraf kan udregnes eller paa anden Maade udfindes. Benyttes Patentlog, paabegyndes Anførelsen med Nedskrivning af dennes (P. L.) Visning. Kræves der til Observationens Udregning Kendskab til det nøjagtige Klokkeløst i Greenwich eller om Bord, nedskrives endvidere Søurets (A) eller Observationsurets (O) Visning; og kræves der Kendskab til den under Observationen styrede Kurs og muligvis til Deviationen paa denne, nedskrives ogsaa disse Størrelser, for saa vidt de ikke nøjagtig nok kunne tages fra Siden til venstre. Fremdeles anføres ved enhver nedskreven Højde Instrumentets Indexkorrektion og Øjets Højde over Havets Overflade, og ved enhver nedskreven Kurs eller Pejling, om dennes Angivelse er retvisende, misvisende eller devierende (i sidste Tilfælde skal den være angiven efter Hovedkompasset). Dersom der er gjort Brug af Observationen, nedskrives endelig efter Anførelsen af ovennævnte Momenter imellem Klamre Observationens Resultat, for saa vidt det er en terrestrisk Observation, hvorved Skibets Sted er bestemt*), eller en Observation, hvorved enten Deviationen, Misvisningen, en Stedlinie eller Urets Stand (Søurets eller Observationsurets) er funden; men i ethvert andet Tilfælde anføres — ligeledes imellem Klamre — Forskellen imellem Observationens og det af Bestikket udledede Resultat**).

Til bedre Forstaaelse af, hvorledes Observationerne skulle indføres, fremsættes følgende Eksempler:

Kl.	Observationer.
9 ^h 25 ^m	Morup-Tånges Fyrtaarn i misv. S. 43° Ø., Morups Kirke i misv. N. 86° Ø. (Obsv. N. Brd. 56° 57' 6, obsv. Ø. Lgd. 12° 15' 6).
8 ^h 35 ^m	Skagens Fyrtaarn i dev. S. 8° V., dev. styr. K. SØ. t. S.
10 ^h 15 ^m	Skagens Fyrtaarn i dev. N. 72° V., dev. styr. K. SØ. t. S. (Obsv. N. Brd. 57° 43' 7, obsv. Ø. Lgd. 10° 53' 3).

*) Herfra undtages det Tilfælde, at Skibets Sted er bestemt ved en Pejling af en Genstand og Afstanden fra denne.

**) Er Bredden bestemt ved en Observation af Solen om Middagen, nedskrives dog kun de til dens Udregning fornødne Momenter i Rubrikken, idet dens Resultat da nedskrives paa et i Skemaet dertil særlig anvist Sted.

Kl.	Observationer.
4 ^t 20 ^m	P. L. 67,0, A 6 ^t 36 ^m 14 ^s , Ω 25° 12' 30", Indkorr. — 3' 40", Øjets Hd. 17 Fod. (A's Stand — 56 ^m 43 ^s).
5 ^t 30 ^m	O 4 ^t 32 ^m 53 ^s , Ω 19° 46', Indkorr. — 2', Øjets Hd. 24 Fod. (O's Stand + 1 ^t 9 ^m 47 ^s).
7 ^t 40 ^m	P. L. 13,8, O 9 ^t 47 ^m 20 ^s , $\odot$ dev. N. 78° Ø., dev. styr. K. S. 65° Ø. (Dev. v. 11°).
5 ^t 45 ^m	$\odot$ i Nedg. misv. N. 73° V. (Misv. v. 8°).
3 ^t 50 ^m	P. L. 71,4, Ω 18° 24', $\odot$ dev. S. 81° Ø., dev. styr. K. SØ. $\frac{3}{4}$ S., Indkorr. + 6', Øjets Hd. 16 Fod. (Dev. o. 7°).
2 ^t 10 ^m	P. L. 44,5, Hanstholms Fyrtaarn 112° om Stb., 4 Km. e. G., dev. styr. K. N. 47° Ø.
3 ^t 30 ^m	P. L. 88,2, Fair Hill' sydlige Fyr 4 Str. foran for tværs om Stb., dev. styr. K. NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N., Dev. v. 14°.
3 ^t 50 ^m	P. L. 92,0, Fair Hill' sydlige Fyr tværs om Stb., dev. styr. K. NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N.
Smd.	Ω 65° 27', Indkorr. — 7', Øjets Hd. 14 Fod.
7 ^t 5 ^m	P. L. 26,0, A 10 ^t 40 ^m 18 ^s , Ω 28° 18' 15", Indkorr. + 3' 20", Øjets Hd. 22 Fod. (Obsv. Lgd. 26' østligere).
0 ^t 55 ^m	O 2 ^t 34 ^m 6 ^s , Ω 34° 56', Indkorr. — 5', Øjets Hd. 16 Fod. (Obsv. Brd. 12' 5 sydligere).
8 ^t 15 ^m	A 11 ^t 3 ^m 16 ^s , Polarstjernen 41° 26', Indkorr. — 3', Øjets Hd. 16 Fod. (Obsv. Brd. 7' 3 nordligere).
10 ^t 5 ^m	P. L. 42,0, A 0 ^t 43 ^m 47 ^s , * Markab 46° 14', Indkorr. + 2', Øjets Hd. 26 Fod. $\left. \begin{array}{l} 53^{\circ} 40' 5 \text{ V. Lgd.} \\ 43^{\circ} 5' \text{ N. Brd.} \end{array} \right\} \dots \text{Iste Stedlinie} \dots \left\{ \begin{array}{l} 53^{\circ} 25' 0 \text{ V. Lgd.} \\ 43^{\circ} 25' \text{ N. Brd.} \end{array} \right.$
0 ^t 15 ^m	P. L. 60,5, A 2 ^t 55 ^m 4 ^s , * Altair 39° 6', Indkorr. + 2', Øjets Hd. 26 Fod. $\left. \begin{array}{l} 53^{\circ} 7' 3 \text{ V. Lgd.} \\ 43^{\circ} 11' \text{ N. Brd.} \end{array} \right\} \dots \text{2den Stedlinie} \dots \left\{ \begin{array}{l} 53^{\circ} 23' 3 \text{ V. Lgd.} \\ 43^{\circ} 31' \text{ N. Brd.} \end{array} \right.$ (Obsv. Brd. 2' 6 sydligere, obsv. Lgd. 7' 4 vestligere).
3 ^t 55 ^m	P. L. 84,5, A 9 ^t 56 ^m 37 ^s , Ω 27° 47' 15", $\odot$ dev. S. 63° V., Indkorr. — 2' 40", Øjets Hd. 15 Fod, dev. styr. K. Ø. $\frac{1}{4}$ N. (Obsv. Lgd. 17' østligere, Dev. o. 9°).

I Rubrikken med Overskrift «Arbejder og Tildragelser» anføres enhver under Rejsen indtruffen Begivenhed og Omstændighed, hvorom som tidligere sagt Kundskab kan være til Nytte for Redere, Ladningsejere, Forsikringsgivere eller andre, der have Interesse i Rejsen, og for hvilken der ikke i Skemaet findes nogen særegen Rubrik. Der bliver saaledes at anføre: Naar og hvor Lods (hans Navn og Hjemsted angives) kom om Bord og gik fra Borde, alle foretagne vigtigere Reparationer, Skiften af Ræer, Stænger og Sejl, saavel som øvrige foretagne Skibsarbejder, Vandhøjden ved Pumpen (har Skibet vandtætte Rum, da Vandhøjden i hvert enkelt af disse), og naar der er pumpet læns, samt Sætning og Bjærgning af de lovbeftalede Lanterner med Angivelse af Klokkeslæt, naar dette har fundet Sted. I Tilfælde af Nedbør, Lyn, Torden eller Nordlys, anføres ogsaa dette, ligesom naar der er gjort Taagesignal, og naar Loddet er holdt gaaende til Vejledning for Sejladsen i snævert eller grundt Farvand, alt med Angivelse af Klokkeslæt for Begyndelse og Ophør. Endelig anføres: Alle modtagne og afgivne Signaler, foretagne Afvigelser fra Forplejningsreglementet med Oplysning om Grunden dertil, forefaldne alvorligere Sygdomstilfælde med Angivelse af Sygdommens Forløb, og hvad der i saa Henseende er foretaget, indtrufne Fødsler og Dødsfald samt alt, hvad der iøvrigt ifølge Lovgivningen er paabudt i Anledning af Havari- eller andet Ulykkestilfælde, afholdt Skibsråd, begaaede Forbrydelser eller Forseelser og Somænds Nedsættelse i Hyre.

Anmærkning. De sidstnævnte Indførelser blive ikke sjældent saa vidtløftige, at de ikke kunne finde Plads i Rubrikken. I saadant Tilfælde tages Rubrikken med Overskrift «Observationer» til Hjælp eller, hvis Pladsen derved endnu ikke strækker til, skrives der tværs over hele Skemaet, og Fortsættelsen af Indførelserne i Skemaets forskellige Rubrikker sker da efter de tidligere givne Regler i det paafølgende Skema.

I Rubrikken med Overskrift «Den Vagthavendes Underskrift» attesterer den vagthavende med sit Navn for Rigtigheden af, hvad der af ham er anført, og nederst i Skemaet paa det dertil anviste Sted underskrives af den, der fører Dagbogen. I Soen skulle Optegnelserne føres efter Tidsfølgen for hver Vagt, dog saaledes, at hvad der passerer paa den enkelte Vagt, foreløbig kan optegnes paa en Kladde og saa ved Etmaalets Ende indføres i Dagbogen.

Anmærkning. Ved at underskrive bærer den, der fører Dagbogen, Ansvar for, at denne Bestemmelse er overholdt, og tillige for, at alt er indført i Overensstemmelse med de vagthavendes Opgivende og de givne Forskrifter for Dagbogens Førelse. Han bør tillige paase, at intet bliver indført, der er utydeligt, meningsløst eller i sig selv frembyder Uoverensstemmelse, men maa i saa Tilfælde forhandle med den vagthavende for at faa fornøden Berigtigelse.

For saa vidt Skipperen ikke selv fører Dagbogen, skal han mindst een Gang hver Uge paategne at have efterset den.

De ved fejlagtige Indførelser fremkaldte fornødne Rettelser anføres nederst paa Siden paa det dertil anviste Sted («Anmærkninger og Rettelser»). Ved den fejlagtige Indførelse sættes da et Henvisningstegn, og det samme Tegn sættes ved Berigtigelsen.

Bestikket skal udregnes til hver Middag, med mindre der ved denne Tid anstilles en terrestrisk Observation, hvorved Skibets Sted bestemmes. Har Skibets Sted i Etmaalets Løb været bestemt ved en i Dagbogen anført terrestrisk Observation, udregnes Bestikket fra dette Tidspunkt, og til affarende Bredde og affarende Længde benyttes da Skibets ved denne Observation bestemte og i Dagbogen anførte observerede Bredde og observerede Længde*); men er en saadan Observation ikke anført, udregnes Bestikket fra sidste Middag, og til affarende Bredde og affarende Længde benyttes saa den til dette Tidspunkt i Dagbogen (hvor, vil senere nærmere blive forklaret) anførte Bredde og Længde. Findes saa vel en gisset som observeret anført, benyttes den observerede. Er der under «Observationer» anført nogen Strøm, tages dennes Sætning og Distance — for det Tidsforløb, for hvilket Bestikket udregnes — med ind i Sammenkoblingen som en sejlet Kurs og en til denne svarende sejlet Distance. Efter at Bestikket er udregnet, anføres paa de ved «Middagsplads» anviste Steder Tidspunktet, hvorfra Bestikket er udregnet, samt den ved Udregningen fundne for. Br. (forandrede Bredde) og for. Lgd. (forandrede Længde). Fremdeles anføres som pk. giss. Br. (paakommende gissede Bredde) og pk. giss. Lgd. (paakommende gissede Længde) den ved Udregningen fundne paakommende Bredde og paakommende Længde. Endvidere anføres som pk. obs. Br. (paakommende observerede Bredde) den ved Observation om Middagen fundne Bredde eller, for saa vidt denne Observation ikke har været anstillet, men der efter det Tidspunkt, hvorfra Bestikket er udregnet, i Dagbogen er anført Berigtigelse for Bredden (Angivelse af, hvor meget den observerede Bredde er nordligere eller sydligere end Bestikkets), da den Bredde, der udkommer ved at anvende denne Rettelse (er der anført flere, da den sidste) paa den anførte paakommende gissede Bredde. Er der endelig efter det Tidspunkt, hvorfra Bestikket er udregnet, i Dagbogen anført Berigtigelse for Længden (Angivelse af, hvor meget den observerede Længde er østligere eller vestligere end Bestikkets), anføres som pk. obs. Lgd. (paakom-

*) Som tidligere sagt anføres ikke den paaværende observerede Bredde og observerede Længde i Dagbogen, naar Skibets Sted er bestemt ved en Pejling af en Genstand og Afstanden fra samme. I saa Tilfælde betragter man ved Udregningen af Bestikket den pejlede Genstands Bredde og Længde som affarende Bredde og affarende Længde og tager Pejlingens modsatte Retning og Afstanden med ind i Sammenkoblingen som en sejlet Kurs og en sejlet Distance.

mende observerede Længde) den Længde, der udkommer ved at anvende denne Rettelse (er der anført flere, da ligeledes den sidste) paa den anførte paakommende gissede Længde.

Er der ved Etmaalets Slutning (Middag) anstillet en terrestrisk Observation, der er benyttet ved Bestemmelsen af Skibets Sted, anføres denne som allerede sagt paa det dertil anviste Sted («Middagsplads ved terrestrisk Observation»). Bredden og Længden af Skibets derved fundne Sted anføres da som pk. obs. Br. og pk. obs. Lgd., og Angivelserne «for. Br.», «for. Lgd.», «pk. giss. Br.» og «pk. giss. Lgd.» udelades.

Naar man til en hvilken som helst anden Tid end Middag, enten til Udregningen af en foretagen Observation eller af anden Grund, skal eller vil kende Skibets paaværende Sted, udregnes Bestikket til dette Øjeblik*). Den ved Udregningen fundne paakommende Bredde og Længde angiver saa Beliggenheden af det søgte Sted, med mindre der efter Tidspunktet, hvorfra Bestikket udregnes, i Dagbogen er anført Berigtigelse, thi i saa Tilfælde maa denne (er der anført flere, benyttes den, der ligger Tidspunktet, hvortil Bestikket udregnes, nærmest) først anvendes. Naar man nemlig i rum Sø anstiller en Observation, til hvis Udregning man skal kende Skibets paaværende Bredde eller Længde nøjagtig, og man ikke kort forinden har haft i første Tilfælde en paalidelig Breddeobservation, i sidste Tilfælde en paalidelig Længdeobservation og derved fundet Berigtigelse, afventer man Tiden og ser, om man ikke til et senere, Observationsøjeblikket nærmere liggende, Tidspunkt kan faa denne Berigtigelse. Anstiller man t. Eks. en Klokkelætsobservation om Formiddagen, venter man med dens Udregning til Middag. Faar man da Breddeobservation og derved Berigtigelse for Bestikkets Bredde, er det denne Berigtigelse, man anvender paa Bestikkets Bredde i Klokkelætsobservationsøjeblikket. Eller anstiller man kort efter Middag en Breddeobservation uden at have haft Klokkelætsobservation om Formiddagen, afventer man Tiden og ser, om man ikke om Eftermiddagen kan faa anstillet en Klokkelætsobservation og derved Berigtigelse for Bestikkets Længde. Faar man det, er det denne Berigtigelse, man anvender paa Bestikkets Længde i Breddeobservationsøjeblikket. Glipper det at faa Berigtigelsen, og Observationen i første Tilfælde er anstillet i større Afstand fra Førstevertikalen, i sidste Tilfælde i større Afstand fra Meridianen, bør man — for saa vidt man har Sør om Bord — altid benytte Observationen som Stedlinieobservation.

*) Skibets paaværende Sted kan ogsaa da findes ved fra det Sted i Kortet, der fremstiller Skibets senest bestemte Sted, at afsætte den siden da udførte Sejlads.

Som allerede tidligere sagt skal Maskindagbogen føres under Skipperens Tilsyn og Medansvar af Maskinmesteren. Ved dette Tilsyn bør Skipperen forvisse sig om, at Bogen føres ordentlig og tydelig samt overensstemmende med Sølovens Regler og de Forskrifter, der ere optagne i den trykte Anvisning i den reglementerede Maskindagbog.

Med Hensyn til de forskellige Indførelser af retslig Natur, hvortil Dagbogen ifølge Søloven skal benyttes, henvises til selve Sølovens Bestemmelser samt til de Eksempler, der ere vedføjede nærværende Fremstilling. Til Vejledning i de enkelte Tilfælde bemærkes derhos følgende:

Naar nogen til Skibet hørende Person eller nogen Passager gør sig skyldig i en **Forbrydelse**, som er Genstand for offentlig Paatale, skal Skipperen snarest mulig optage en **foreløbig Forklaring** saavel af den skyldige som af Mandskabet eller andre, som derom kunne give Oplysning. Dog skal der ikke optages Forklaring, hvis Skibet er i indenlandsk Havn og ej heller, hvis Forbrydelsen, naar den er begaaet paa fremmed Territorium, forfølges af Stedets Myndigheder.

Anmærkning. For i ethvert forefaldende Tilfælde at kunne afgøre, om en Overtrædelse er saa grov, at den maa anses for en Forbrydelse, og endvidere, om den efter den gældende Ret er offentlig Paatale undergiven, maatte Skipperen ganske vist have Kendskab til forskellige Straffe- og Proceslove; men det vil dog være sjældent, at der kan opstaa Tvivl, da de allerfleste alvorlige Overtrædelser, som efter den almindelige Opfattelse mellem Mand og Mand henregnes til Forbrydelser, ogsaa af Lovgivningen anses som saadanne og derhos ere Genstand for offentlig Paatale, hvorved forstaas, at Forbrydelsen forfølges af Politi og Domstole, uden at den private forurettede behøver at optræde som Sagsøger. Det er herefter en Selvfølge, at den foreløbige Forklaring maa optages i Tilfælde af Drab, Lemlæstelse, forsætlig Tilføjelse af Saar eller Skade, Tyveri, Røveri, Brandstiftelse og lignende Misgerninger. Til Forbrydelser maa fremdeles henregnes de særlige Overtrædelser, hvori Sømand kunne gøre sig skyldige (Sømandsforbrydelser), og som omhandles i Sølovens 12te Kapitel, dog med Undtagelse af saadanne mindre Retsbrud, for hvilke Skipperen paa egen Haand kan straffe, de saakaldte Disciplinærforseelser. Ogsaa naar en Sømandsforbrydelse begaas, paahviler det derfor Skipperen at optage foreløbig Forklaring,

hvis Forbrydelsen er offentlig Paatale undergiven. Dette er imidlertid ikke altid Tilfældet med Sømandsforbrydelserne, idet Sølovens § 311 bestemmer, at forskellige Overtrædelser, som dersteds nævnes, ikke forfølges af det offentlige, med mindre det begæres af den forurettede. Med Hensyn til Rømningsforbrydelsen, der ubetinget forfølges af det offentlige, naar den skyldige rømmer med Hyre, kan det særligt anføres, at det før den ny Sølov, da lignende Regler gjaldt i det her omhandlede Forhold, var almindeligt ikke at optage Forklaring, naar nogen rømte, og det tør antages, at Forklarings Optagelse ej heller vil blive krævet efter den nu gældende Lovs Ikrafttræden, eftersom den Person, hos hvem den vigtigste Forklaring maatte søges, nemlig den skyldige, i Almindelighed mangler.

Som Overtrædelser, der kunne indtræffe om Bord, men som ikke ere Genstand for offentlig Paatale og derfor ikke skulle behandles af Skipperen ved Optagelse af foreløbig Forklaring, kunne nævnes: Fornærmelser i Ord mellem de ombordværende, fremdeles Vold, der ikke efterlader Saar eller Skade (tørre Hug), samt Ødelæggelse af anden Mands Ejendom. For disse Retsbrud maa det være den forurettedes egen Sag at tiltale den skyldige under et privat Søgmaal. Som oftest ville dog disse Overtrædelser efter den Maade, hvorpaa de ere begaaede, tillige indeholde et Brud paa Skik og Orden om Bord, og hvis dette er Tilfældet, kan Skipperen — naar den skyldige hører til Skibsmandskabet — optage Forhør og anse ham med Straf efter Sølovens Bestemmelser. Ere de nævnte Handlinger rettede mod Reder, Skipper eller andre foresatte, vil der endvidere kunne blive Spørgsmaal om at betragte Handlingen som Meddelagtighed i Mytteri eller anden Sømandsforbrydelse, der er offentlig Paatale undergiven, og i saa Fald kan den foreløbige Forklaring ikke undlades.

Der gives — som allerede nævnet — en Del Forbrydelser, for hvilke Lovgivningen vel foreskriver offentlig Paatale, men dog saaledes, at den offentlige Paatale kun finder Sted, naar den private forurettede fremsætter Begæring derom. Der er i Henseende til Forfølgningsmaaden en bestemt Forskel imellem disse Tilfælde og de ovennævnte Overtrædelser, for hvilke der er foreskrevet privat Paatale. Ved Retsbrud, der forfølges privat, maa nemlig den forurettede, om han ønsker Sagen forfulgt, enten personlig eller ved en dertil befuldmægtiget Person søge sin Ret ved Dom-

stolene. Sagens Forfølgning er derfor det offentlige ganske uvedkommende, og en Begæring om Paatale unyttig. Er den offentlige Paatale derimod betinget af en Begæring fra den forurettede, paatager det offentlige sig, saa snart denne Begæring foreligger, at forfølge Sagen paa lignende Maade som ved almindelige Forbrydelser, og det maa derfor i disse Tilfælde paahvile Skipperen, naar den forurettede overfor ham fremsætter Begæring om Paatale, og Overtrædelsen derved er bleven offentlig Forfølgning undergiven, at optage en foreløbig Forklaring. I de hyppigste Tilfælde vil det være Skipperen eller rettere Rederiet, der er den forurettede, og i saa Fald maa det efter Skipperens hele Stilling tilfalde ham at bestemme, om Sagen skal paatales af det offentlige. Beslutter han, at Sagen skal paatales, bør han optage den foreløbige Forklaring til Dagbogen. Under denne Mellemklasse af Tilfælde, i hvilke den offentlige Paatale er betinget af en Begæring af den forurettede, falde adskillige af Sømandsforbrydelserne — se Sølovens § 311, der nærmere angiver de enkelte Overtrædelser — samt endvidere nogle Forbrydelser, om hvilke der undertiden bliver Spørgsmaal om Bord, nemlig Smaatyverier. Naar det nemlig drejer sig om ubetydelige Genstande, og Handlingen derhos paa Grund af de øvrige Omstændigheder, hvorunder den er begaaet, har en mærkelig ringere Grad af Strafværdighed end Tyveri i Almindelighed (t. Eks. naar Føde- og Drikkevarer borttages til øjeblikkelig Fortæring, uden at hermed er forbundet Omstændigheder, der udelukke Handlingen fra den mildere Bedømmelse), paatales Tyveriet ikke af det offentlige, med mindre den forurettede begærer det, og det vil saaledes afhænge af ham — altsaa i Almindelighed Skipperen — om Overtrædelsen skal være offentlig Paatale undergiven.

Den foreløbige Forklaring skal optages i Overværelse af to af de bedste Mænd om Bord. Disse to bør ikke — saafremt andre gode Mænd haves — tages blandt dem, hvis Udsagn maa blive af særlig Betydning i Sagen enten som Vidner eller forurettede. Hver enkelt Person maa afhøres for sig, og hans Forklaring indføres særligt i Dagbogen; men der er intet til Hinder for, hvis fleres Udsagn ere ganske overensstemmende, at henvise til den ene af Forklaringerne, naar de senere Forklaringer skulde indføres. Ved de enkelte Forklaringer kan da tilføjes, hvad de paagældende yderligere hver for sig have at oplyse. Skulde der fremkomme Modstrid mellem de enkelte Forklaringer, bør Skipperen paa ny tage de vedkommende for og søge at faa Uoverensstemmelsen fjernet, om det lader sig gøre. Skipperen maa ogsaa indføre sin egen Forklaring om det passerende.

Hvis Forbrydelsen er udført med et eller andet Redskab, der uden Ulempe kan overgives til den Myndighed, der faar med Sagen at gøre, bør saadan Genstand — navnlig i Tilfælde af større Forbrydelse — tages i Bevaring. Dersom de afgivne Forklaringer maa blive utydelige eller uforstaaelige uden Kendskab til særlige Lokalteter, vil det være heldigt, at der optages et Rids, der udviser de stedlige Forhold. Dette Rids kan da foreholdes og godkendes af de Personer, der afgive Forklaring, hvorefter Skipperen og de to Mænd, der overvære Forhandlingen, kunne paategne Ridset, at det har været fremlagt ved Forklaringen. Hvis der ved Forbrydelsen tilføjes Skade, bør Forklaringen oplyse Skadens Omfang; særligt ved Tyveri bør Værdien af de stjaalne Genstande angives.

Anser Skipperen det for nødvendigt at anvende Indespærring eller andre Midler for at sikre sig den skyldiges Tilstedeværelse, bør dette indføres i Dagbogen, og ligeledes bør det i denne optegnes, hvis den skyldige senere fritages for disse Foranstaltninger.

Det tilførte eller nedskrevne skal oplæses for den skyldige og Vidnerne og bekræftes ved de tilstedeværendes Underskrifter. Underskriften betegner, at Underskriverens Forklaring er rigtig tilført og for de tvende Mænds Vedkommende, der have overværet Forklaringens Optagelse, at de have paahørt den hele Forhandling, og at alt er behørigt nedskrevet. Skulde nogen nægte at underskrive, bør det udtrykkelig anføres, at han forgæves har været opfordret dertil.

Naar Skipperen i Tilfælde, hvor Loven hjemler ham **Straffemyndighed**, vil gøre Brug af denne, skal han, ligeledes i Nærværelse af to af de bedste Mænd om Bord, optage et Forhør over den, der har begaaet Forseelsen, dog ikke førend 12 Timer ere forløbne, siden den fandt Sted, med mindre der er særlig Grund til at afholde Forhøret tidligere, og i saa Fald bør Grunden dertil anføres i Dagbogen. Med Hensyn til Fremgangsmaaden ved Optagelsen af denne Art Forhør gælde lignende Regler som for Optagelsen af den foreløbige Forklaring i Tilfælde af Forbrydelser; men da det, hvor Skipperen har Myndighed til selv at ikende Straf, drejer sig om mindre Overtrædelser, og Sagen i Almindelighed er klar, vil der sjældent være Anledning til længere Forklaringer eller større Vidtløftighed. Angaaende Tilkaldelse af Vidner, det tilførtes Oplæsning og de forskellige Underskrifter henvises i et og alt til det ovenfor ved Omtale af den foreløbige Forklaring anførte.

Naar en Sømand paa Grund af Uduelighed skal **nedsættes i Hyre**, eller han **afskediges** enten af denne Grund eller som Følge af andre ham tilregnelige Omstændigheder i Henhold til Sølovens § 89, skulle de Omstændigheder, der begrunde Nedsættelsen i Hyre eller Afskedigelsen, bekræftes ved Underskrift af to af de bedste Mænd om Bord, efter at det tilførte er blevet oplæst for Sø-

manden og det øvrige Mandskab. Hvad de nævnte to Mænd skulle bekræfte, er, at de i Dagbogen indførte Omstændigheder, der begrunde Hyrenedsættelsen eller Afskedigelsen, forholde sig rigtigt, og det er derfor ikke tilstrækkeligt, at de bekræfte at have været til Stede ved Indførelsen og Oplæsningen. Loven paabyder iøvrigt i disse Tilfælde ikke noget Forhør, og en kortere Tilførsel maa derfor være tilstrækkelig.

Ved Siden af de omtalte Tilfælde har Søloven i enkelte andre Forhold givet Regler for Dagbogens Benyttelse til Indførelser af mere retslig Natur, saaledes naar **Skibsraad** afholdes. Saavel de afgivne Meninger som Skipperens Beslutning skulle da indføres i Dagbogen, og Tilførelsen underskrives af de raadslaaende. Ligeledes skal Skipperen, for saa vidt Omstændighederne tillade det, raadføre sig med de kyndigste og mest erfarne af Mandskabet, forinden han foretager nogen Handling, der kan medføre Havarifordeling. Beretning herom bør, saa snart ske kan, af Skipperen indføres i Dagbogen for at kunne fremlægges ved Søforklaringen. I Beretningen skal optages alle de Omstændigheder, som kunne have Betydning for Havariets Beregning og Fordeling, navnlig Grunden til Opofrelsen og en saa vidt mulig nøjagtig Fortegnelse over de opofrede Genstande eller anden Oplysning om Skadens Omfang.

Der nogen af Mandskabet, skal Skipperen, foruden at indføre Beretning om det forefaldne i Dagbogen, tillige vidnefast lade optage en Fortegnelse over alt, hvad den afdøde har efterladt sig om Bord, hvilken Fortegnelse med Vidnernes Underskrifter rettest bør indføres i Dagbogen, da den i saa Fald er bedre sikret mod at bortkomme.

Søloven paabyder, at der i Dagbogen nøjagtig skal optegnes enhver under Rejsen indtræffende Begivenhed og Omstændighed, hvorom Kundskab kan være til Nytte for Redere, Ladningsejere, Forsikringsgivere eller andre, der have Interesse i Rejsen. Det ligger saaledes i Sagens Natur og den Mangfoldighed af Tilfælde, der kan indtræde, at der i det foregaaende ikke er nævnet alt, hvad der kan blive at optegne i Skibsdagbogen. Det vil forstaas, at en udtømmende Opregning i saa Henseende er umulig. Opstaar der i et enkelt Forhold Tvivl, maa denne løses ved et Skøn over, hvor vidt Kundskab om den paagældende Omstændighed kan siges at være til Nytte for dem, der have Interesse i Rejsen. Er dette Tilfældet, bør Indførelsen finde Sted.

Dagbøgerne, for hvis Førelse Lovgivningen saaledes har givet en Række forskellige Regler, ere Dokumenter af betydelig Vigtighed for en stor Kreds af Personer, og deres Indhold vil i en Mængde Tilfælde kunne faa afgørende Betydning for den enkeltes Retsstilling. Dette er Grunden til, at Lovgivningen

paa saa mange Maader tilstræber at sikre deres Trøværldighed og Paalidelighed, og at den foreskriver, at Skipperen, naar han i Havsnød maa forlade Skibet, i Særdeleshed bør sørge for at bringe Dagbøgerne og Skibspapirerne i Sikkerhed.

Enhver, der paaviser retlig Interesse, kan forlange Adgang til at blive bekendt med Dagbøgernes Indhold. Endvidere skulle Dagbøgerne, naar de ere udskrevene, opbevares mindst to Aar efter Rejsens Slutning, og, hvis der for Retten er rejst Sag vedrørende Rejsen, indtil Sagens endelige Udgang.

Naar Skipperen meddeler Udskrift af Dagbogen, vil det i Almindelighed være rettest at bekræfte Udskriften, hvilket sker ved, at der gives den en Paa-tegning, der gaar ud paa, at «Udskriftens Rigtighed bekræftes», og som underskrives af Skipperen. Sikkerhed for, at Udskriften er i Overensstemmelse med Originalen, opnaas bedst ved, at en Person oplæser Udskriften, og en anden under Oplæsningen følger med i Dagbogen, idet enhver Unøjagtighed derved vil komme for Dagen. Naar Udskriften skal benyttes i Udlandet, eller den skal forelægges offentlige Autoriteter, og en højere Grad af Paalidelighed derfor er nødvendig, maa det anbefales at lade dens Rigtighed bekræfte af den danske Konsul eller af Notarius publicus paa Stedet. Derved forebygger man, at der mod Udskriftens Overensstemmelse med Originalen fremsættes Indsigelser, og undgaar saaledes Tidsspilde og mulige Tab.

Naar en Dagbog er udskreven eller af anden Grund ikke længer kan bruges, har Skipperen at sørge for ny Bog og dennes Autorisation. I den gamle skal da anmærkes, at ny Bog er bleven autoriseret, og naar dette er sket. Kan den ældre Dagbog ikke bringes til Stede, skal Grunden dertil oplyses og anføres i den ny.

Naar saaledes en ældre Dagbog skal ombyttes med en ny, har vedkommende Embedsmand at undersøge, om den er ordentlig ført, Dag for Dag, og i modsat Fald at foranledige Skipperen tiltalt. Ligeledes skal Dagbogen inden næste Dags Udgang indleveres til saadan Undersøgelse, hver Gang Skibet faar en ny Fører, naar der tilstøder Skibet en Ulykke, i Anledning af hvilken Søforklaring skal optages, og Skipperen anløber en indenlandsk Havn eller en fremmed Havn, hvor dansk Konsul er ansat, samt naar Mandskabet afmønstres, eller Skibet kommer tilbage til en indenlandsk Havn og der losser sin Ladning eller største Delen deraf. I Dagbogen gøres Bemærkning om, hvornaar Indleveringen er sket, og om den stedfundne Undersøgelse.

For Dampskibe, der gaa i regelmæssig Fart mellem indenlandske og fremmede Havne kan ved kongelig Anordning fastsættes Lempelser med Hensyn til Eftersynet.

Endelig skal som tidligere sagt Dagbogen ved Skibets Udklarering fra indenlandsk Havn forevises Toldopsynet, der uden Betaling giver Bogen Paa-tegning om Forevisningen.

Om det Strafansvar, der er forbundet med Overtrædelse af Forskrifterne om Dagbøgerne, bestemmer Lovgivningen, at den Skipper, Styrmand eller Maskinmester, der forsømmer, hvad der paaligger ham i Henseende til Dagbogens Førelse, Bevaring og Forevisning, straffes med Bøder fra 10 til 500 Kroner, samt endvidere, at den Skipper, Styrmand eller Maskinmester, der fører falsk Dagbog eller med Forsæt tilintetgør, understikker eller ulæseliggør den, straffes med Fængsel paa Vand og Brød eller Forbedringshusarbejde indtil 2 Aar, for saa vidt ikke større Straf maatte være forskyldt i Henhold til andre Lovregler.

Til yderligere Vejledning for Skibsdagbogens Førelse fremsættes følgende 7 Eksempler:

De to første omfatte to paa hinanden følgende Døgn i et Fuldskib, til Ankers paa Amazonfloden ved Para. Under Indførelserne er tillige vist Behandlingen af et Rømningstilfælde.

De to næste omfatte to paa hinanden følgende Etmaal i et Barkskib paa en Rejse fra Bergen til Thorshavn. Skibet har forladt Bergen Fmd. den 5te September 1894 og har siden den 8de ligget med nordlig og nordvestlig Storm. Den 11te bedages Vejret, og samme Dags Middag er Sejlføringen: Rebet Klyver, Fore Stagejl, Fok, Storsejl, enkeltrebede Mærsejl, Store Bramsejl og enkeltrebet Mesan, den paak. giss. N. Brd. 59° 34' og paak. giss. Ø. Lgd. 2° 57'. Ifølge Opgivelse i Bergen er det ombordværende Søurs Stand den 2den September — 1° 4' 37" og dgl. Gang + 2° 6'. Under Indførelserne er vist Behandlingen af en Hyrenedsættelse, en forefalden Tjenesteforseelse samt en Forbrydelse.

De to paafølgende omfatte to paa hinanden følgende Etmaal i et Dampskib paa en Rejse fra New-York til Kjøbenhavn. Skibet har forladt New-York Emd. den 14de Maj 1894 og er Middag den 23de Maj paa 58° 22' 7" N. Brd. og 14° 6' 8" V. Lgd. Ved Iagttagelse af det i New-York den 12te Maj givne Tids-signal bestemtes det ombordværende Søurs Stand at være + 24° 53"; dets dgl. Gang er + 3° 46'. Ved Middag den 23de viser Patentloggen, som giver Distancen 6 % for stor, 46,0.

Det sidste er et Etmaal i en Skonnert paa en Rejse fra Rio Janeiro til Antwerpen. Skibet har forladt Rio Fmd. den 3dje Juli 1894, det er Middag den 27de August paa 48° 57' N. Brd., 4° 29' V. Lgd., og det har følgende Sejlføring: Jager, Klyver, Fore Stagejl, Stagfok, Topsejl, Bramsejl, Skonnertsejl, Storsejl og Gaffeltopsejl. Ved Iagttagelse af det i Rio givne Tidssignal er det ombordværende Søurs Stand den 2den Juli bestemt at være + 13° 47"; Urets dgl. Gang er — 4° 2'. Under Indførelserne er vist Behandlingen af et Skibsråd og et Groshavari.

Til Ankers paa Amazonfloden ved Para.
Paa Rejsen fra _____ til _____
Dage i Soen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagthavendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
			Eks. 1.	
			Onsdag den 17de Januar.	
Kl. 6:			Bjærgede Lanteren og purrede ud. Vind østlig 3, klar Luft. Kl. 7: Tørnede til. Løssede Resten af Ladningen, c. 30 Tons Kul. Fejede Lastrummet rent, pumpede læns og gjorde klart til at modtage Ballast. Indtog 1 Pram, c. 10 Tons, Sand-Ballast i Løbet af Eftermiddagen. Matros Ole Nielsen, der efter Middagsskafning fik Landlov med Paalæg om at være om Bord inden Kl. 4, var endnu ikke vendt tilbage ved Mørkets Frembrud. Ved Eftersyn fandtes hans Skibskiste tomt, og det maa derfor antages, at han har til Hensigt at rømme. Ole Nielsen, der blev forhyret i Kjøbenhavn i November f. A. for Maanedspenge 52 Kr., har et mindre Beløb til Gode. Kl. 6: 7" ved Pumpen, skejede ud og satte Lanteren. Kl. 8: Satte Vagten. Skipperen har allerede i Aften gjort Anmeldelse om Rømningen til den danske Konsul, der straks har sat sig i Forbindelse med Stadens Politi. Anden Styrmand er sendt i Land for at eftersøge Ole Nielsen.	O. Holm.
			Eks. 2.	
			Torsdag den 18de Januar.	
Kl. 6:			Bjærgede Lanteren og purrede ud. Vind østlig 2, klar Luft, fra Kl. 1 til 2 Emd.: Omløbende og Regn. Kl. 7: Tørnede til. Fra Konsulatet er straks til Morgen meddelt, at Matros Ole Nielsen — hvad der ved Politiets Undersøgelse er godtgjort — er om Bord i Dampskibet «Fenham» af Liverpool, som i Aftes Kl. 10 afgik til Liverpool. Ole Niensens Søfartsbog er derfor indleveret til Konsulatet til videre Foranstaltning; hans Skibskiste er overladt Matros Ole Berg (den højstbydende om Bord) for 6 Kr. 75 Øre, der er ført Rederiet til Indtægt. Indtog 3 Pramme, c. 30 Tons, Sand-Ballast i Løbet af Dagen. Pumpede læns og spulede Dæk. Kl. 6: Skejede ud og satte Lanteren. Kl. 8: Satte Vagten.	O. Holm.

Anmærkninger og Rettelser.

C. Møller.
(Dagbogførers Underskrift.)

Optegnelserne til Eks. 3.

Paa Eftermiddagsvagten:

Logninger

Md. 3,7	Kl. 4 ^t 30 ^m . . . 5,0				
Kl. 0 ^t 30 ^m . . . 3,6	- 5 ^t 0 ^m . . . 4,4	Fra:	til:	styr. K. e. Komp.	Afdr.
- 1 ^t 0 ^m . . . 3,1	- 5 ^t 30 ^m . . . 4,9				
- 1 ^t 30 ^m . . . 3,1	- 6 ^t 0 ^m . . . 5,0				
- 2 ^t 0 ^m . . . 3,0	- 6 ^t 30 ^m . . . 5,1	Md.	Kl. 2	V. 1/4 N.	1 1/2 Str.
- 2 ^t 30 ^m . . . 3,4	- 7 ^t 0 ^m . . . 4,7	Kl. 2	- 3	V. t. N.	do.
- 3 ^t 0 ^m . . . 3,3	- 7 ^t 30 ^m . . . 4,7	- 3	- 6	V. t. N. 1/4 N.	3/4 Str.
- 3 ^t 30 ^m . . . 5,1	- 8 ^t 0 ^m . . . 5,0	- 6	- 8	VNV.	do.
- 4 ^t 0 ^m . . . 4,9					

Fra Md. til Kl. 5 er det regntykt, den øvrige Del af Vagten skyet. Vinden er NNV. fra Md. til Kl. 2, N. t. V. fra Kl. 2 til Kl. 6 og derefter N. til Kl. 8. Søen er hele Vagten høj, men lægger sig noget; i den første Halvdel af Vagten er det Mærsejlskuling, i den sidste Halvdel stiv Bramsejlskuling. Kl. 3 gøres Store Bramsejl fast, og alle Reb stikkes ud. Kl. 4: Bar. 750. Kl. 6 1/2 sættes Lanterneerne. Kl. 7: 11" ved Pumpen, der pumpes læns. Kl. 8: Bar. 750. Misv. v. 17° hele Vagten.

Paa Førstevagten:

Logninger

Kl. 8 ^t 30 ^m . . . 4,3	Det er hele Vagten halvklart og Bramsejlskuling med forholdsvis
- 9 ^t 0 ^m . . . 4,0	høj Sø til henad Mn. Med NN Vestlig og NVestlig Vind, 3/4 Str. Afdr.
- 9 ^t 30 ^m . . . 3,7	og Misv. v. 17° styres V. 1/2 N. e. Komp. til Kl. 9 og derefter V. t. S.
- 10 ^t 0 ^m . . . 4,6	3/4 S. til Mn.
- 10 ^t 30 ^m . . . 4,4	Kl. 9 1/4 vises en klar Lanterne over Hækken for et os indhentende
- 11 ^t 0 ^m . . . 4,3	Skib, der viser sig at være en Brig, som slører SV. efter. Kl. 9 1/2 sættes
- 11 ^t 30 ^m . . . 4,0	begge Bramsejl. Kl. 12: Bar. 751.
Mn. 4,1	

Paa Hundevagten:

Logninger

Kl. 0 ^t 30 ^m . . . 5,3				
- 1 ^t 0 ^m . . . 5,9	Fra:	til:	styr. K. e. Komp.	Afdr.
- 1 ^t 30 ^m . . . 5,4				
- 2 ^t 0 ^m . . . 6,0	Mn.	Kl. 1	N. t. Ø. 1/2 Ø.	1/2 Str.
- 2 ^t 30 ^m . . . 5,7	Kl. 1	- 2	NNØ.	do.
- 3 ^t 0 ^m . . . 6,0	- 2	- 4	NØ. t. N. 1/2 N.	do.
- 3 ^t 30 ^m . . . 5,9				
- 4 ^t 0 ^m . . . 5,4				

Vind NV., Bramsejlskuling med tilsvarende Sø, halvklart, Misv. v. 17°. Kl. 12 vendes, og derefter sættes Store Stagsejl, Store Stænge-Stagsejl og Mesan Stænge-Stagsejl. Kl. 4: Bar. 751.

Paa Dagvagten:

Logninger

Kl. 4 ^t 30 ^m . . . 5,7	Vind NV., Bramsejlskuling med tilsvarende Sø, halvklart, styr. K.
- 5 ^t 0 ^m . . . 6,0	e. Komp. NØ. t. N. 3/4 N., Afdr. 1/2 Str., Misv. v. 17°. Kl. 4 1/2 findes
- 5 ^t 30 ^m . . . 5,7	Matros Anders Jensen sovende paa Udkig. Kl. 5 1/2 bjærges Lanterneerne.
- 6 ^t 0 ^m . . . 6,0	Der foretages Skamfilingsseftersyn og spules Dæk. Kl. 7 ^t 10 ^m anstilles
- 6 ^t 30 ^m . . . 6,0	følgende Observation, hvorved Længden bestemmes:
- 7 ^t 0 ^m . . . 5,7	Urv. A 8 ^t 2 ^m 23 ^s Ω 12° 31' 30"
- 7 ^t 30 ^m . . . 6,0	— - 3 ^m 27 ^s - 39' 15"
8 ^t 0 ^m . . . 5,6	— - 4 ^m 19 ^s - 45' 30"

Indkorr. — 4' 15"
Øjets Hd. 16 Fod

Kl. 8: 6" ved Pumpen, Bar. 752.

Paa Formiddagsvagten:

Logninger

Kl. 8 ^t 30 ^m . . . 5,3	Vind NV. t. N., Bramsejlskuling med tilsvarende Sø, i Begyndelsen
- 9 ^t 0 ^m . . . 5,0	af Vagten halvklart, i Slutningen letskyet, styr. K. e. Komp. NØ. t. N.,
- 9 ^t 30 ^m . . . 5,1	Afdr. 1/2 Str., Misv. v. 17°.
- 10 ^t 0 ^m . . . 5,6	Vagtmandskabet skibmander.
- 10 ^t 30 ^m . . . 5,4	Kl. 10 sættes Jager og Gaffeltopsejl.
- 11 ^t 0 ^m . . . 5,7	Smd.: Ω 33° 49', Indkorr. + 1', Øjets Hd. 16 Fod, Bar. 752.
- 11 ^t 30 ^m . . . 5,4	
Md. 5,4	

Udregningen af Bestikket og Observationerne til Eks. 3.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	S.	Ø.	V.
SV. t. V. $\frac{1}{4}$ V.	6,6	—	3,4	—	5,7
VSV.	3,3	—	1,3	—	3,1
V. t. S.	14,2	—	2,8	—	13,9
V. $\frac{1}{4}$ S.	9,8	—	0,5	—	9,8
V. t. S. $\frac{3}{4}$ S.	4,4	—	1,5	—	4,1
SV.	12,5	—	8,8	—	8,8
N. $\frac{1}{2}$ Ø.	5,2	5,2	—	0,5	—
N. t. Ø.	5,7	5,6	—	1,1	—
N. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø.	11,7	11,2	—	3,4	—
N. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø.	18,5	18,0	—	4,5	—
		40,0	18,3	9,5	45,4
		18,3			9,5
		21,7			35,9

0° 21' 7 forand. Brd. n.	71' 3
59° 34' 0 aff. N. Brd.	1° 11' 3 forand. Lgd. v.
59° 55' 7 paak. N. Brd.	2° 57' 0 aff. Ø. Lgd.
2) 89' 7	1° 45' 7 paak. Ø. Lgd.
59° 45' .. Mdbrd.	

3) 10 ^m 9 ^s	116' 15"
Urv. A 8 ^t 3 ^m 23 ^s $\ominus$ 12° 38' 45"	

8 ^t 3 ^m 23 ^s viser A	
— 1 ^t 4 ^m 37 ^s A's Stand den $\frac{2}{3}$	
18 ^t 58 ^m 46 ^s omtr. Mdkl. i Grw. den $\frac{11}{12}$	
+ 25 ^s A's Gang i 9 ^d 8	
18 ^t 59 ^m 11 ^s Mdkl. i Grw. den $\frac{11}{12}$	

$\odot$ N. Dekl. Tidsækv.	
4° 28' 4" . . . 3 ^m 28 ^s 0 den $\frac{11}{12}$ Mdmd. i Grw.	
— 18' 6" . . . + 16 ^s 7 Rett. for 18 ^t 59 ^m	
4° 9' 58" . . . 3 ^m 44 ^s 7 i Obsv.-Øjebl.	
85° 50' 0 = d'	

12° 38' 45"	
— 4' 15" Indkorr.	
12° 34' 5 $\odot$ obsv. Hd.	
+ 8' 0 Rett. (Tab. 7)	
12° 42' 5 $\ominus$ centr. Hd.	
77° 17' 5 = h'	
2 ^s 6. 9,8 = 25 ^s	

1 ^t	57" 2	0 ^s 88
19 ^t	1086" 8	16 ^s 72
1 ^m	1" 0	0 ^s 01
18 ^t 59 ^m	1085" 8	16 ^s 71

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.	V.
		21,7		35,9
N. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø.	4,8	4,7	1,2	—
NNØ.	21,5	19,9	8,2	—
		46,3	9,4	35,9
				9,4
				26,5

0° 46' 3 forand. Brd. n.	0° 52' 9 forand. Lgd. v.
59° 34' 0 aff. N. Brd.	2° 57' 0 aff. Ø. Lgd.
60° 20' 3 paak. N. Brd.	2° 4' 1 paak. Ø. Lgd.
2) 119° 54' 3	0 ^t 8 ^m for Smd. den $\frac{12}{13}$ i Grw.
59° 57' .. Mdbrd.	

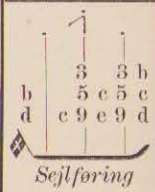
4° 5' 14" $\odot$ N. Dekl. den $\frac{12}{13}$ Smd. i Grw.	1 ^t	57" 2
+ 8" Rett. for 8 ^m	6 ^m	5" 7
4° 5' 22" $\odot$ N. Dekl. i Obsv.-Øjebl.	2 ^m	1" 9
	8 ^m	7" 6

33° 49' 0	h' = 77° 17' 5
+ 1' 0 Indkorr.	p' = 30° 19' 9 . . . log. cosec = 0,29670
33° 50' 0 $\odot$ obsv. Hd.	d' = 85° 50' 0 . . . log. cosec = 0,00115
+ 10' 7 Rett. (Tab. 7)	2) 193° 27' 4
34° 0' 7 $\ominus$ centr. Hd.	S = 96° 43' 7 . . . log. sin = 9,99700
55° 59' 3 $\odot$ Merid.-Zenitdist.	S - h' = 19° 26' 2 . . . log. sin = 9,52214
4° 5' 4 $\odot$ N. Dekl.	2) 9,81699
60° 4' 7 obsv. N. Brd. Smd.	$\frac{1}{2}$ T = 2 ^t 23 ^m 36 ^s . . . log. cos = 9,90850
60° 20' 3 giss. N. Brd. Smd.	4 ^t 47 ^m 12 ^s $\odot$ Timev. Ø. for Merid.
15' 6 obsv. Brd. sydligere	19 ^t 12 ^m 48 ^s Skl. omb. den $\frac{11}{12}$
59° 55' 7 giss. N. Brd. Kl. 7 ^t 10 ^m Fmd.	— 3 ^m 45 ^s Tidsækv.
59° 40' 1 obsv. N. Brd. Kl. 7 ^t 10 ^m Fmd.	19 ^t 9 ^m 3 ^s Mdkl. omb. den $\frac{11}{12}$
30° 19' 9 = p'	18 ^t 59 ^m 11 ^s Mdkl. i Grw. den $\frac{11}{12}$
	0 ^t 9 ^m 52 ^s større Kl. omb.
	2° 28' 0 obsv. Ø. Lgd. Kl. 7 ^t 10 ^m Fmd.
	1° 45' 7 giss. Ø. Lgd. Kl. 7 ^t 10 ^m Fmd.
	0° 42' 3 obsv. Lgd. østligere
	2° 4' 1 giss. Ø. Lgd. Smd.
	2° 46' 4 obsv. Ø. Lgd. Smd.

Aar 1894 Maaned September		Skibets Sted Nordsoen.								Sejlføring	
M.D.	T.	Devierende streg Kurs	Devia- tion	Misvis- ning o	Af- drift str.	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- logs Vis- ning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.	
Tirsdag den 11te	1	V. 1/4 N.		17 v.	1 1/2	SV. t. V. 1/4 V.	3,5		5 NN V.	7	Regntykt
	2	do.		do.	do.	do.	3,1		do.		do.
	3	V. t. N.		do.	do.	VSV.	3,3		5 N. t. V.	7	do.
	4	V. t. N. 1/4 N.		do.	3/4	V. t. S.	4,6		do.	750	do.
	5	do.		do.	do.	do.	4,8		4 do.	6	do.
	6	do.		do.	do.	do.	4,8		do.		Skyet
	7	VNV.		do.	do.	V. 1/4 S.	5,0		4 N.	6	do.
	8	do.		do.	do.	do.	4,8		do.	750	do.
	9	V. 1/2 N.		17 v.	3/4	V. t. S. 3/4 S.	4,4		3 NN Vestl.	5	Halvklart
	10	V. t. S. 3/4 S.		do.	do.	SV.	4,0		3 N Vestl.	4	do.
	11	do.		do.	do.	do.	4,4		do.		do.
	12	do.		do.	do.	do.	4,1		do.	751	do.
Onsdag den 12te	1	N. t. Ø. 1/2 Ø.		17 v.	1/2	N. 1/2 Ø.	5,2		3 NV.	3	Halvklart
	2	NNØ.		do.	do.	N. t. Ø.	5,7		do.		do.
	3	NØ. t. N. 1/2 N.		do.	do.	N. t. Ø. 1/2 Ø.	5,9		do.		do.
	4	do.		do.	do.	do.	5,8		do.	751	do.
	5	NØ. t. N. 3/4 N.		17 v.	1/2	N. t. Ø. 1/4 Ø.	5,7		3 NV.	3	Halvklart
	6	do.		do.	do.	do.	5,9		do.		do.
	7	do.		do.	do.	do.	5,9		do.		do.
	8	do.		do.	do.	do.	5,8		do.	752	do.
	9	NØ. t. N.		17 v.	1/2	NNØ.	5,3		3 NV. t. N.	3	Halvklart
	10	do.		do.	do.	do.	5,2		do.		do.
	11	do.		do.	do.	do.	5,5		do.		Letskyet
	12	do.		do.	do.	do.	5,5		do.	752	do.

Midtagsplads:	Bestik fra Md.	{ for. Br. n. 46' 3	pk. giss. N. Br. 60° 20' 3	pk. obs. N. Br. 60° 4' 7
		{ for. Lgd. v. 52' 9	pk. giss. Ø. Lgd. 2° 4' 1	pk. obs. Ø. Lgd. 2° 46' 4
Terrestriske Observa- tioner				

Sejlføring



Paa Rejsen fra **Bergen** til **Thorshavn**
7 Dage i Soen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagt- havendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
Kl. 1			Kl. 1 tilkaldte Skipperen de to Styrmand og den i Bergen forhyrede Matros Jens Petersen, hvilken sidstnævnte det betydedes, at hans Hyre fra nu af blev nedsat til Letmatroshyre (40 Kr.), eftersom han i høj Grad havde vist sig ukyndig i Styling og Rehning. Det tilførte blev oplæst for hele Mandskabet, hvorefter de to Styrmand med deres Underskrifter bekræftede Rigtigheden af de tilførte Omstændigheder, der havde begrundet Hyrenedsættelsen.	H. Sørensen.
			C. V. Nielsen. P. Olsen. H. D. Sørensen.	
			Kl. 6 1/2: Satte Lanterneerne. 11" ved Pumpen, pumpede læns.	P. Olsen.
			Kl. 9 1/4: Viste en Lanterne over Hækken for en os indhentende Brig, som slørede SV. hen.	H. Sørensen.
			Kl. 4 1/2: Traf Matros Anders Jensen sovende paa Udkig.	P. Olsen.
			A 8° 3' 23", Q 12° 38' 45" Indkorr.	
			— 4' 15", Øjets Hd. 16 Fod.	
7+10m			(Obsv. Lgd. 42' 3 østligere.)	H. Sørensen.
			6" ved Pumpen.	
			Vagtmandskabet skibmandede.	H. Sørensen.
Smd.			Q 33° 49', Indkorr. + 1', Øjets Hd. 16 Fod.	P. Olsen.

Anmærkninger og Rettelser.

P. Olsen.
(Dagbogførers Underskrift.)

Optegnelserne til Eks. 4.

Paa Eftermiddagsvagten:

Logninger

Md. 5,4	Kl. 4 ^t 30 ^m . . . 5,7
Kl. 0 ^t 30 ^m . . . 5,7	- 5 ^t 0 ^m . . . 6,0
- 1 ^t 0 ^m . . . 5,6	- 5 ^t 30 ^m . . . 5,7
- 1 ^t 30 ^m . . . 6,0	- 6 ^t 0 ^m . . . 5,9
- 2 ^t 0 ^m . . . 5,7	- 6 ^t 30 ^m . . . 6,1
- 2 ^t 30 ^m . . . 6,1	- 7 ^t 0 ^m . . . 6,3
- 3 ^t 0 ^m . . . 6,4	- 7 ^t 30 ^m . . . 5,9
- 3 ^t 30 ^m . . . 6,0	- 8 ^t 0 ^m . . . 6,0
- 4 ^t 0 ^m . . . 6,3	

Fra Md. til Kl. 4 er det halvklart, og Vinden er NVestlig, den øvrige Del af Vagten skyet og Vinden NNV. Hele Vagten Bramsejlskuling. Kl. 1¹/₂ vendes. Kl. 4: Bar. 752. Kl. 6¹/₂ sættes Lanterne. Kl. 8: Bar. 751. Misv. v. 17°.

Paa Førstevagten:

Logninger

Kl. 8 ^t 30 ^m . . . 6,3				
- 9 ^t 0 ^m . . . 6,4	Fra:	til:	styr. K. e. Komp.	Afdr.
- 9 ^t 30 ^m . . . 6,1	Kl. 8	Kl. 9	V. ³ / ₄ S.	¹ / ₂ Str.
- 10 ^t 0 ^m . . . 6,4	- 9	- 10	V. t. S. ¹ / ₂ S.	do.
- 10 ^t 30 ^m . . . 4,9	- 10	- 10 ¹ / ₄	SV. ³ / ₄ S.	do.
- 11 ^t 0 ^m . . . 4,6	- 10 ¹ / ₄	- 11	N. t. V.	³ / ₄ Str.
- 11 ^t 30 ^m . . . 4,7	- 11	Mn.	N. t. V. ³ / ₄ V.	do.
Mn. 5,1				

I den første Halvdel af Vagten er det skyet, Vind NVestlig og Bramsejlskuling, i den sidste Halvdel regntykt, Vind Vestlig og stiv Bramsejlskuling. Misv. v. 18°. Kl. 10¹/₄ vendes, og Mellemstagejlene, Jager og Gaffeltopsejl gøres fast. Kl. 12: Bar. 750.

Kl. 8¹/₄ hører den vagthavende højrøstet Ordveksel og Raab om Hjælp for ude; han iler til og træffer Matros Nørberg og Letmatros Hansen i Slagsmaal. Med Bistand af Tømermanden skilles de stridende ad. Nørberg, der er ustyrlig og fremsætter Trudser, ogsaa mod den vagthavende, sættes med Magt ned i Kabelrummet. Skipperen underrettes øjeblikkelig om det forefaldne, og Hansen, der har et stærkt blødende Saar over Munden, forbindes og bringes til Køjs.

Paa Hundevagten:

Logninger

Kl. 0 ^t 30 ^m . . . 4,4	Vind V. t. N., stiv Bramsejlskuling og skyet.
- 1 ^t 0 ^m . . . 4,6	
- 1 ^t 30 ^m . . . 4,3	Styr. K. e. Komp. N. t. V. ¹ / ₂ V., Afdr. ³ / ₄ Str., Misv. v. 18°.
- 2 ^t 0 ^m . . . 4,1	
- 2 ^t 30 ^m . . . 4,4	Straks efter Mn. gøres Bramsejlene fast.
- 3 ^t 0 ^m . . . 4,1	
- 3 ^t 30 ^m . . . 4,3	Kl. 4: Bar. 751.
- 4 ^t 0 ^m . . . 4,0	

Paa Dagvagten:

Logninger

Kl. 4 ^t 30 ^m . . . 4,3	
- 5 ^t 0 ^m . . . 4,1	Stiv Bramsejlskuling, indtil Kl. 7 regntykt (fra Kl. 5 til 6 Regn)
- 5 ^t 30 ^m . . . 3,9	og derefter halvklart, Vind V. t. N. til Kl. 6 og derefter VNV. til
- 6 ^t 0 ^m . . . 4,3	Kl. 8, styr. K. e. Komp. N. t. V. fra Kl. 4 til Kl. 6 og N. fra Kl. 6 til
- 6 ^t 30 ^m . . . 4,1	Kl. 8, Afdr. 1 Str., Misv. v. 18°. Kl. 5 ¹ / ₂ bjærges Lanterne, og
- 7 ^t 0 ^m . . . 4,4	derefter foretages Skamfilingsseftersyn.
- 7 ^t 30 ^m . . . 3,9	Kl. 7 ^t 50 ^m anstilles følgende Observation, hvorved en Stedlinie
- 8 ^t 0 ^m . . . 4,1	bestemmes:

Urv. A 8^t 38^m 56^s $\odot$ 15° 33' 45"

— - 39^m 43^s - 39' 0" Indkorr. — 4' 15"

— - 40^m 37^s - 45' 15" Øjets Hd. 16 Fod

Usikkerheden i Bredden antages ikke at overstige ¹/₄°.

Kl. 8: Bar. 753, 10" ved Pumpen, der pumpes lens.

Paa Formiddagsvagten:

Logninger

Kl. 8 ^t 30 ^m . . . 4,4				
- 9 ^t 0 ^m . . . 4,3	Fra:	til:	styr. K. e. Komp.	Afdr.
- 9 ^t 30 ^m . . . 4,6	Kl. 8	Kl. 9	N. ¹ / ₄ V.	1 Str.
- 10 ^t 0 ^m . . . 4,3	- 9	- 10	N. ³ / ₄ V.	do.
- 10 ^t 30 ^m . . . 4,1	- 10	Md.	N. ¹ / ₄ V.	do.
- 11 ^t 0 ^m . . . 4,4				
- 11 ^t 30 ^m . . . 4,0				
Md. 4,3				

Stiv Bramsejlskuling, halvklart, NVVestlig Vind, Misv. v. 18°.

Kort før Md. stilles Vagturet 10 Minutter tilbage. Smd. $\odot$ 32° 49', Indkorr. + 3', Øjets Hd. 16 Fod, Bar. 752.

Udregningen af Bestikket og Observationen til Eks. 4.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	S.	Ø.	V.
N. t. Ø.	8,5	8,3	—	1,7	—
SV. $\frac{1}{2}$ V.	21,5	—	13,6	—	16,6
SV. t. V. $\frac{3}{4}$ V.	23,8	—	10,2	—	21,5
SV. t. V. $\frac{1}{4}$ V.	6,3	—	3,2	—	5,4
S. t. V. $\frac{1}{4}$ V.	1,3	—	1,3	—	0,3
N. t. V. $\frac{3}{4}$ V.	3,9	3,7	—	—	1,3
NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N.	4,8	4,2	—	—	2,3
NV. t. N. $\frac{3}{4}$ N.	17,4	15,7	—	—	7,4
N. t. V. $\frac{1}{2}$ V.	8,3	7,9	—	—	2,4
N. $\frac{1}{2}$ V.	7,6	7,6	—	—	0,7
		47,4	28,3	1,7	57,9
		28,3			1,7
		19,1			56,2

$0^{\circ} 19' 1$ forand. Brd. n. $113' 2$
 $60^{\circ} 4' 7$ aff. N. Brd. $1^{\circ} 53' 2$ forand. Lgd. v.
 $60^{\circ} 23' 8$ paak. N. Brd. $2^{\circ} 46' 4$ aff. Ø. Lgd.
 2) $28' 5$ $0^{\circ} 53' 2$ paak. Ø. Lgd.
 $60^{\circ} 14'$. . Mdbrd.

3) $119^m 16^s$ $118' 0''$
 Urv. A $8^h 39^m 45^s$ Ω $15^{\circ} 39' 20''$

$8^h 39^m 45^s$ viser A
 $1^h 4^m 37^s$ A's Stand den $\frac{2}{9}$
 $19^h 35^m 8^s$ omtr. Mdkl. i Grw. den $\frac{12}{9}$
 $+ 28^s$ A's Gang i $10^h 8$
 $19^h 35^m 36^s$ Mdkl. i Grw. den $\frac{12}{9}$

$\odot$ N. Dekl. Tidsekv.
 $4^{\circ} 5' 10''$. . . $3^m 49^s 1$ den $\frac{12}{9}$ Mdmd. i Grw.
 $- 18' 45''$. . . $+ 17^s 2$ Rett. for $19^h 36^m$
 $3^{\circ} 46' 25''$. . . $4^m 6^s 3$ i Obsv.-Øjehl.

$86^{\circ} 13' 6 = h'$

$15^{\circ} 39' 20''$

$- 4' 15''$ Indkorr.

$15^{\circ} 35' 1$ Ω obsv. Hd.

$+ 8' 8$ Rett. (Tab. 7)

$15^{\circ} 43' 9$ $\ominus$ centr. Hd.

$74^{\circ} 16' 1 = h'$

1 ^t	57'' 4	0 ^s 83
10 ^t	574'' 0	8 ^s 80
9 ^t	516'' 6	7 ^s 92
30 ^m	28'' 7	0 ^s 44
6 ^m	5'' 7	0 ^s 09
19 ^t 36 ^m	1125'' 0	17 ^s 25

$60^{\circ} 9' \text{ N. Brd. } 60^{\circ} 39'$

$29^{\circ} 51' = p' = 29^{\circ} 21'$

$h' = 74^{\circ} 16' 1$

$p' = 29^{\circ} 51' 0$. . . log. cosec = 0,30301

$d' = 86^{\circ} 13' 6$. . . log. cosec = 0,00094

2) $190^{\circ} 20' 7$

$S = 95^{\circ} 10' 4$. . . log. sin = 9,99823

$S - h' = 20^{\circ} 54' 3$. . . log. sin = 9,55245

2) 9,85463

$\frac{1}{2} T = 2^t 8^m 56^s$. . log. cos = 9,92732

$4^h 17^m 52^s$ $\odot$ Timev. Ø. for Merid. $4^h 16^m 18^s$

$19^h 42^m 8^s$ Skl. omb. den $\frac{12}{9}$ $19^h 43^m 42^s$

$- 4^m 6^s$ Tidsækv. $- 4^m 6^s$

$19^h 38^m 2^s$ Mdkl. omb. den $\frac{12}{9}$ $19^h 39^m 36^s$

$19^h 35^m 36^s$ Mdkl. i Grw. den $\frac{12}{9}$ $19^h 35^m 36^s$

$2^m 26^s$ større Kl. omb. $4^m 0^s$

$0^{\circ} 36' 5$ Ø. Lgd. } Stedlinien $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\circ} 0' 0 \\ 60^{\circ} 9' \end{array} \right.$

$60^{\circ} 9' \text{ N. Brd. } \left. \right\}$ $\left. \right\}$

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	V.
N. $\frac{1}{2}$ V.	0,7	0,7	0,1
N. $\frac{3}{4}$ V.	13,4	13,3	2,0
N. t. V. $\frac{1}{4}$ V.	4,5	4,4	1,1
		18,4	3,2

$32^{\circ} 49' 0$

$+ 3' 0$ Indkorr.

$32^{\circ} 52' 0$ Ω obsv. Hd.

$+ 10' 7$ Rett. (Tab. 7)

$33^{\circ} 2' 7$ $\ominus$ centr. Hd.

$56^{\circ} 57' 3$ $\odot$ Merid.-Zenitdist.

$0^{\circ} 18' 4$ forand. Brd. n.

$60^{\circ} 23' 8$ aff. N. Brd.

$60^{\circ} 42' 2$ paak. N. Brd.

2) $66' 0$

$60^{\circ} 33'$. . Mdbrd.

$0^{\circ} 6' 5$ forand. Lgd. v.

$0^{\circ} 53' 2$ aff. Ø. Lgd.

$0^{\circ} 46' 7$ paak. Ø. Lgd.

$0^h 3^m$ for Md. den $\frac{12}{9}$ i Grw.

$3^{\circ} 42' 16''$ $\odot$ N. Dekl. den $\frac{12}{9}$ Smd. i Grw.

$+ 3''$ Rett. for 3^m

$3^{\circ} 42' 3$ $\odot$ N. Dekl. i Obsv.-Øjehl.

$56^{\circ} 57' 3$ $\odot$ Merid.-Zenitdist.

$60^{\circ} 39' 6$ obsv. N. Brd. den $\frac{12}{9}$ Smd.

1 ^t	57'' 6
3 ^m	2'' 9

Aar 1894 Maaned September MD. T.		Eks. 4. Skibets Sted Nordsoen.									
		Deviende styret Kurs	Devia- tion	Misvis- ning O	Af- drift Str.	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- logs Vis- ning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.	
Onsdag den 12te	1	NNØ.		17 v.	1/2	N. t. Ø.	5,6		3 NVestl. 3	Halvklart	
	30m 2	do. V. t. S. 1/2 S.		do. do.	do. do.	do. SV. 1/2 V.	2,9 2,9		do.	do.	
	3	do.		do.	do.	do.	6,1		do.	do.	
	4	do.		do.	do.	do.	6,2		do.	752 do.	
	5	V. 1/4 S.		do.	do.	SV. t. V. 3/4 V.	5,9		3 NNV. 3	Skyet	
	E M.	6	do.		do.	do.	do.	5,8		do.	do.
		7	do.		do.	do.	do.	6,1		do.	do.
		8	do.		do.	do.	do.	6,0		do.	751 do.
		9	V. 3/4 S.		18 v.	1/2	SV. t. V. 1/4 V.	6,3		3 NVestl. 3	Skyet
	10	V. t. S. 1/2 S.		do.	do.	SV. 1/2 V.	6,3		do.	do.	
	15m 11	SV. 3/4 S. N. t. V.		do. do.	do. 3/4	S. t. V. 1/4 V. N. t. V. 3/4 V.	1,3 3,9		4 Vestl. 4	Regntykt	
M N.	12	N. t. V. 3/4 V.		do.	do.	NV. t. N. 1/2 N.	4,8		do. 750		
Torsdag den 13de	1	N. t. V. 1/2 V.		18 v.	3/4	NV. t. N. 3/4 N.	4,6		4 V. t. N. 4	Skyet	
	2	do.		do.	do.	do.	4,3		do.	do.	
	3	do.		do.	do.	do.	4,3		do.	do.	
	4	do.		do.	do.	do.	4,2		do.	751 do.	
	5	N. t. V.		18 v.	1	N. t. V. 1/2 V.	4,2		4 V. t. N. 4	Regntykt	
	F M.	6	do.		do.	do.	do.	4,1		do.	do.
		7	N.		do.	do.	N. 1/2 V.	4,2		4 VNV. 4	do.
		8	do.		do.	do.	do.	4,1		do.	Halvklart 753
		9									
	10										
	11										
MD.	12										

Middagsplads:	Bestik fra	for Br.	pk. giss.	Br.	pk. obs.	Br.
		for Lgd.	pk. giss.	Lgd.	pk. obs.	Lgd.
Terrestriske Observa- tioner						

Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagthavendes Underskrift
Kl.	Dybde	Bundart	
Kl. 5	Emd. afholdtes i Overvarelse af 2den Styrmand Sørensen og Kok Iversen et Forhør til Oplysning om den af Matros Jensen i Morges begaaede Tjenesteforseelse.		P. Olsen
1ste	Styrmand Peter Olsen forklarede, at Anders Jensen paa Dagvagten, da Vidnet havde Vagt, var Udkig fra Kl. 4 til Kl. 5. Ved at komme for ud fandt Vidnet Jensen siddende sovende paa Bakken, lænet op ad Staget. Vidnet tilkaldte Tømmermanden, der ligeledes saa, at Jensen sov. De vækkede da Jensen.		
Tømmermand	Frederik Holst Andersen forklarede, at han, ganske som af 1ste Styrmand oplyst, i Morges havde set Anders Jensen sovende paa Udkig.		
Matros Anders Jensen,	der blev gjort bekendt med de afgivne Vidnesbyrd, kunde ikke modsige disse og havde intet at fremføre til sit Forsvar.		
Skipperen	betydede Anders Jensen, at han for den begaaede Forseelse herved ikendtes en Straf af Tab af Hyre for 4 Dage.		
Det tilførte	oplæstes for den skyldige og Vidnerne og bekræftedes med de tilstedeværendes Underskrifter.		
P. Olsen.	F. H. Andersen. A. Jensen.	Vidner: H. D. Sørensen. H. Iversen	H. Sørensen
	Forhøret sluttet	Kl. 6 1/2: Satte Lanterne.	
	C. V. Nielsen.		
Da den vagthavende	Kl. 8 3/4 Emd. hørte højrestet Ordveksel og Raab om Hjælp for ude, ilede han til og traf da Matros Nørberg og Letmatros Hansen i Slagsmaal. Med Bistand af Tømmermanden bleve de stridende skilte ad. Nørberg, der var ustyrlig og fremsatte af Tømmermanden bleve de stridende skilte ad. Nørberg, der var ustyrlig og fremsatte af Tømmermanden bleve de stridende skilte ad. Nørberg, der var ustyrlig og fremsatte af Tømmermanden bleve de stridende skilte ad.		
peren	underrettedes øjeblikkelig om det forefaldne, og Hansen, der havde et stærkt blødende Saar over Munden, blev bragt til Køjs og forbundet.		
7 50m	A 84°39'45", Q 15°39'20", Indkorr.	Kl. 5 1/2: Bjærgede Lanterne.	H. Sørensen
	- 4'15", Øjets Hd. 16 Fod.	5-6 Regn.	
	60° 9' N. Brd. } Stedlinie { 60°39' N. Brd.	Foretog Skamfilings eftersyn.	
	0°36'50" Lgd. } 1°0'00" Lgd.	10" ved Pumpen, pumpede lens.	
	Kl. 8 1/2 Emd. optog Skipperen i Folkelukafet i Overvarelse af 1ste Styrmand Olsen og Kok Iversen en foreløbig Forklaring*) til Oplysning om Legemsbeskadigelse, Tyveri m. m. om Bord.		
	Skipperen bemærkede, at han i Gaar Aftes ved Ottetiden blev tilkaldt af 2den Styrmand, der havde Vagt, og som afgav Melding om det paa Førstevagten stedfundne Optin. Skipperen indfandt sig da straks i Folkelukafet, hvor man var i Færd med at afvadske Hansens Saar. Ved Skipperens Undersøgelse af dette viste det sig, at Overløben var fuldstændig flænget i en Strækning af 1 Tomme fra venstre Næsebor og ned efter, samt		

Anmærkninger og Rettelser.

*) Den her eksempelvis valgte Forklaring omfatter flere Forbrydelser. Hvor kun en enkelt Forbrydelse foreligger, bliver Indførelsen i Reglen betydelig kortere.

Aar		Skibets Sted								Sejlføring
Maaned										
M.D.	T.	Devierende styret Kurs	Deviation	Misvisning	Af-drift	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent-logs Visning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.
den	1	at en Fortand var afbrækket. Skipperen lod Skægget afklippe omkring Saaret og syede dette sammen. Der anvendtes Badning med Karbolvand, Oplosning $\frac{3}{100}$, og derefter Karbol-omslag. Hansen har sovet i Nat, og hans Almenbefindende er normalt. Han er indtil videre fritaget for at gøre Tjeneste.								
	2									
	3	Først afhørtes Letmatros Jens Peter Nicolaj Hansen, 18 Aar gammel, født i Aalborg, der forklarede, at han uden egen Skyld i Aftes blev overfaldet af Matros Nørberg, af hvem han desuden er bleven bestjaalen. Han oplyste nærmere, at han, da han sidste Gang havde Landlov, nemlig den 1ste September i Bergen, havde købt en blaa, ulden Undertøj for en Pris af 3 Kroner. Trojen gæmte han samme Aften i sin Skibskiste, der staar i Folkelukafet og stedse holdes laaset. Da han i Forgaars den 11te søgte i Kisten, savnede han Trojen og kunde straks af den Maade, hvorpaa hans Sager laa imellem hverandre i Kisten, se, at en fremmed havde rumsteret i denne. Han indsaar derfor, at Trojen var bortstjaalen, men omtalte ikke Sagen for nogen, og han fattede straks Mistanke til Nørberg, som gentagne Gange havde villet handle med ham om Trojen. Da han i Aftes vilde gaa til Køjs samtidig med Nørberg, lagde han Merke til, at denne indenfor en færøisk								
	4	Troje bar en blaa Undertøj, som Hansen straks genkendte som sin, hvorfor han ganske roligt forespurgt Nørberg om Sagen. Uden at give noget nærmere Svar udbød nu denne: «Det koster noget at kalde mig Tyv», og fremtog sin Kniv, som han, uden at aabne den, paa en truende Maade holdt op i Luften. Hansen tog nu Flugten op ad Trappen for at søge Bistand; men næppe var han naaet op paa Dækket, før Nørberg havde indhentet og grebet fat i ham. Hansen raabte om Hjælp, men blev i det samme ramt af et voldsomt Slag over Munden, hvorved Overlæben flængedes, og en Fortand blev knækket. Det var med Kniven, som Nørberg holdt i sin højre Haand, at Slaget blev ført. Umiddelbart efter,								
	5	at han havde faaet dette Slag, og medens Nørberg trykkede ham op mod Fokkemasten, kom 2den Styrmand til agter fra og Tømmermanden fra Lukafet. Ved disses Hjælp befriedes Hansen. Han oplyste derhos, at han samtidig hørte Nørberg sige til 2den Styrmand, at han skulde «passe sig selv», hvorefter Styrmanden og Tømmermanden i Forening sprang ind paa Nørberg, der hurtigt blev overmandet. Hansen tilføjede, at han maa antage, at Nørberg med en fremmed Nøgle har aabnet Skibskisten og deraf udtaget Trojen. Han begærer kun at faa sin Troje tilbage, men vil iøvrigt ikke gøre Krav paa Erstatning.								
	6	Derefter afhørtes 2den Styrmand Hans Ditlev Sørensen, 24 Aar gammel, der bekræftede Tilførelsen i Skibsdagbogen for hans Vagt i Aftes og erklærede, at han ganske kunde tiltræde den af Letmatros Hansen afgivne Forklaring, for saa vidt den angaar Vidnet (Sørensen). Vidnet oplyste, at Nørberg og Hansen, da Vidnet kom til Stede i Aftes paa Fordækket, havde fat i hinanden, saaledes at Hansen blev trykket op mod Fokkemasten. Det var øjensynligt, at Hansen kun søgte at væge for sig, hvormod Nørberg havde Overmagten og var den angribende. Vidnet saa ikke, at sidstnævnte slog Hansen dette maatte være sket, før Vidnet kom til Stede; men skønt det var temmelig mørkt, kunde det tydelig ses, at Blodet flød fra Hansens Mund. Tømmermanden kom til samtidig med Vidnet.								
	7	Den Kniv, hvormed Slaget maa være tilføjede Hansen, vristede Vidnet i Forening med Tømmermanden fra Nørberg, og Sørensen foreviste nu Kniven, der viste sig at være en af de saakaldte «Svaneknive», 5 Tommer lang og med Benskaft. Paa Jernbeslaget i den Ende, hvor Bladet er befastet, fandtes størket Blod. Med Hensyn til det Tyveri, der paa sigtes Nørberg, vidste Vidnet intet at forklare.								
	8									
	9									
	10									
	11									
	12									

Middagsplads:	Bestik fra	for. Br.	pk. giss.	Br.	pk. obs.	Br.	pk. obs.
		for. Lgd.	pk. giss.	Lgd.	pk. obs.	Lgd.	pk. obs.
Terrestriske Observationer							

Sejlføring

Paa Rejsen fra _____ til _____
Dage i Soen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagt-havendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
	Tømmermand Frederik Holst Andersen, 42 Aar gammel, forklarede, at han i Aftes efter at være gaaet til Køjs vækkedes ved Støj i Lukafet, hvorfor han tørnede ud og tog sine Sko paa. Det var Matros Nørberg og Letmatros Hansen, der vare i Ordveksel. Førstnævnte raabte: «Jeg skal give dig Tyv» eller noget ganske lignende, idet han samtidig paa en truende Maade gik ind paa Hansen. Vidnet lagde ikke Mærke til, om Nørberg havde noget i Haanden, men det er meget muligt. Hansen tog efterfulgt af Nørberg Flugten op ad Trappen, idet han raabte om Hjælp. Vidnet ilede efter; men da det var mørkt paa Dækket, kunde han ikke straks følge deres Bevægelser. Vidnet naaede dem paa samme Tid som 2den Styrmand og gjorde ganske samme lagttagelser som denne, hvis Forklaring, der forelestes ham, han i et og alt kunde gøre til sin. Vidnet har altsaa ikke personlig set, at Nørberg slog Hansen. Forespurgt om han kunde meddele nogen Oplysning med Hensyn til det Tyveri af en blaa Undertøje, hvorfor Hansen sigter Nørberg, svarede Vidnet, at han i Forgaars eller maaske Dagen forinden — Vidnet huskede ikke nærmere naar da, uden nærmere at tænke noget derved, — havde set Nørberg iført en saadan Tøje. Vidnet spurgte om den var købt i Bergen, hvilket Nørberg benægtede og angav at have medbragt den hjemme fra. Andet eller mere kunde Vidnet ikke oplyse.			
	Derefter fremstod Matros Johannes Konstantin Nørberg, der siden i Aftes havde hensiddet i Kabelrummet. Han blev udspurgt om det forefaldne og erkendte, at han i Aftes havde været i Klammeri og Slagsmaal med Letmatros Hansen og derunder tilføjede denne et Slag i Ansigtet. Da det var mørkt, havde han ikke nærmere set det derved fremkaldte Saar, men gjort bekendt med dettes Beskaffenhed, indrømmede han, at det var ham, der havde tilføjede Hansen dette Saar. Nørberg formente imidlertid, at Hansen alene kunde tilskrive sig selv, hvad der var sket, idet Nørberg kun havde haft til Hensigt at tildele ham en alvorlig Revselse, som han formentlig havde fortjent ved sin høje Grad for nærmelige Opførsel. Hansen havde nemlig i Aftes i Folkelukafet sigtet Nørberg for Tyveri af en Uldtroje, som sidstnævnte ærligt og redeligt havde købt af Hansen Dagen forud. Det var i Harme herover, at Nørberg havde brugt Vold mod Hansen. Med Hensyn til den Maade, hvorpaa det hele Optrin var gaaet til, forklarede Nørberg overensstemmende med samtlige de forhen afhørte, mod hvis Forklaringer i saa Henseende han intet havde at erindre. Han erkendte saaledes ogsaa at have opført sig over for 2den Styrmand som af denne, Hansen og Tømmermanden forklaret; det var ganske vist urigtigt handlet, men i Øjeblikket blev han fortrydelig over, at Styrmanden tog Hansens Parti. Han bemærkede, at det ikke havde været hans Hensigt at tilføje Hansen nogen varig Overlast og erkendte, efter hvad der er sket, at være gaaet for vidt, men søgte dog nogen Undskyldning i Hansens Opførsel overfor ham.			
	Skipperen foreholdt Nørberg, at hans Forklaring med Hensyn til den ommeldte Tøje var usandsynlig, da den stred imod hans Udtalelse til Tømmermanden, endvidere at det om fornødent vilde kunne oplyses, hvorfra Trojen stammede, og endelig at det vilde skærpe Straffen, om Nørberg nu ikke fremkom med en aaben og ærlig Forklaring. Efter flere Formaninger fra Skipperens Side erklærede da Nørberg, at han vilde sige den fulde Sandhed og oplyste herefter, at han i Forgaars Morges, da han var ene i Lukafet, havde med en af sine egne Nøgler, hvilken han foreviste, aabnet Hansens Skibskiste og af denne udtaget den ommeldte Uldtroje, der laa i Bunden af Kisten. Som Bevæggrund til at tilvende sig Trojen, angav han alene, at han fandt Behag i dette Klædningsstykke, som han forgæves havde aamodet Hansen om at afhænde. Selv havde han 3 Uldtrojer. Han kunde saaledes i det hele erkende Rigtigheden af de Forklaringer, der ere afgivne af de øvrige afhørte.			
	Nørberg viste i Overværelse af Skipperen og de tilkaldte Vidner, hvorledes han med sin egen Nøgle havde aabnet Hansens Kiste.			
	Skipperen lod Nørberg afføre sig den blaa Uldtroje; den vurderedes til 3 Kroner, mod hvilken Ansættelse Nørberg intet havde at erindre. Trojen blev derefter overleveret Hansen.			

Anmærkninger og Rettelser.

(Dagbogførers Underskrift.)

Paa Rejsen fra **Bergen** *til* **Thorshavn**
..... **8** *Dage i Soen.*

Aar 1894 Maaned September M.D. T.		Skibets Sted <u>Nordsoen.</u>								Sejlføring
		Devierende styret Kurs	Devia- tion	Misvis- ning o	Af- drift Str.	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- logs Vis- ning	Vind Kuling Sø	Vejr Barom. Therm.
E.M.	1	Norberg forklarede paa Foranledning, at hans fulde Navn er som oven anført, og at								
	2	han er født den 7de Februar 1869 i Odense af Forældrene Skomagermester Lars Norberg								
	3	og Hustru Johanne født Jensen. Han er en Gang forhen offentlig straffet, nemlig i								
	4	Kjøbenhavn i 1890, for Rønning med Hyre med Fængsel paa Vand og Brød i 2 Gange								
	5	5 Dage.								
	6	Skipperen bemærkede, at han havde søgt Oplysning om det forefaldne blandt det								
	7	øvrige Mandskab, men at ingen andre end de afhørte kunde give Forklaring om Sagen,								
	8	samt at der senere vil blive tilført Dagbogen Oplysning om Letmatros Hansens Helbreds-								
	9	tilstand. Han tilføjede derhos, at han i alt Fald ikke for Tiden fandt det fornødent at								
	10	træffe særlige Foranstaltninger for at sikre sig Norbergs Tilstedeværelse.								
	11	Det tilførte oplæstes for den skyldige og Vidnerne, og dets Rigtighed bekræftedes								
	12	ved de tilstedeværendes Underskrifter.								
Torsdag den 13de	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									
	10									
	11									
	12									
F.M.	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									
	10									
	11									
	12									
M.D.	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									
	10									
	11									
	12									

Middagsplads:

Bestik	{	for. Br. n. 37'5	pk. giss. N. Br. 60° 42' 2	pk. obs. N. Br. 60° 39' 6
fra Må.		for. Lgd. v. 119'7	pk. giss. Ø. Lgd. 0° 46' 7	pk. obs. Ø. Lgd. 0° 40' 0
Terrestriske Observa- tioner	{			

Sejlføring

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagt- havendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
Smd.	O 32° 49', Indkorr. + 3', Øjets Hd. 16 Fod.			

Anmærkninger og Rettelser.

P. Olsen.
(Dagbogførereens Underskrift.)

Optegnelserne til Eks. 5.

Fra Md. den 23de til Md. den 24de Maj gøres følgende Optegnelser:

Paa Eftermiddagsvagten: Vind SVestlig, Bramsejlskuling, letskyet til Kl. 4 og senere halvklart, styr. K. e. Hovedkomp. S. 62° Ø., Dev. v. 13°, Misv. v. 29° til Kl. 4 og derefter 28° til Kl. 8.

Kl. 1½: Østgaaende dansk Brig NJRV signaliserer GLS, som besvares med FLM—GVQ—FNP—GWC.

Kl. 4: Bar. 761, Term. 12°, P. L. 97,0. Kl. 4½ anstilles følgende Observation, hvorved Længden og Deviationen bestemmes:

Urv. A 4½ 58m 36s Ω 28° 3' 40" } ☉ 174° om Bb., dev. styr. K. S. 61° Ø., P. L. 4,5,
— 59m 31s - 27° 56' 40" } Indkorr. — 2' 40", Øjets Hd. 26 Fod.
— 5½ 0m 33s - 48' 20" }

Kl. 8: Bar. 760, Term. 11° 0, P. L. 49,0, F. L. 4", S. L. 3", T. L. 7", A. L. 6".

Paa Førstevagten: Vind SVestlig, halvklart, Bramsejlskuling, styr. K. e. Hovedkomp. S. 62° Ø., Dev. v. 13°, Misv. v. 27°. Kl. 8¾ sættes Lanterne. Mn.: Bar. 760, Term. 11°, P. L. 99,8.

Paa Hundevagten: Vind SVestlig, letskyet, Bramsejlskuling, styr. K. e. Hovedkomp. S. 65° Ø., Dev. v. 13°, Misv. v. 26°. Kl. 0½ 20m anstilles følgende Observation af * Regulus, hvorved Deviationen bestemmes: Urv. A 0½ 49m 36s * 150° om Bb., dev. styr. K. S. 66° Ø., P. L. 4,0. Kl. 3¼ bjærges Lanterne. Kl. 4: Bar. 761, Term. 10°, P. L. 50,3.

Paa Dagvagten: Vind sydlig, letskyet, Bramsejlskuling, styr. K. e. Hovedkomp. S. 65° Ø., Dev. v. 13°, Misv. v. 25°. Der spules Dæk. Kl. 7½ 15m anstilles følgende Observation, hvorved Længden og Deviationen bestemmes:

Urv. A 7½ 44m 51s Ω 31° 8' 0" } ☉ 24° om Stb., dev. styr. K. S. 63° Ø., Indkorr. + 1' 30",
— 45m 49s - 15' 15" } Øjets Hd. 26 Fod, P. L. 92,0.
— 46m 52s - 23' 0" }

Kl. 7½ loddes: 100 Favne, ingen Bund. F. L. 5", S. L. 5", T. L. 10", A. L. 7". Kl. 8: Bar. 762, Term. 12°, P. L. 1,5.

Paa Formiddagsvagten: Vind sydlig, halvklart, Bramsejlskuling, styr. K. e. Hovedkomp. S. 65° Ø., Dev. v. 14°, Misv. v. 24°. Der pumpes læns overalt. Det opstaaende paa Broen males. Kl. 9½ loddes: 52 Favne, Grus. Kl. 11 loddes: 60 Favne, haard Bund. Md.: Ω 51° 11', Indkorr. — 2' 40", Øjets Hd. 26 Fod, Bar. 762, Term. 15°, P. L. 45,0.

Udregningen af Bestikket og Observationerne til Eks. 5.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.	0° 13' 2 forand. Brd. n.	102' 1
N. 76° Ø.	47,9	11,6	46,5	58° 22' 7 aff. N. Brd.	1° 42' 1 forand. Lgd. ø.
N. 77° Ø.	7,0	1,6	6,8	58° 35' 9 paak. N. Brd.	14° 6' 8 aff. V. Lgd.
		13,2	53,3	2) 58' 6	12° 24' 7 paak. V. Lgd.
				58° 29' . . Mdbrd.	

$$3) 14^{\circ} 58' 40'' \quad 83^{\circ} 48' 40'' \quad 3^{\circ} 46' . 11,23 = 38^{\circ} 9 \quad 58^{\circ} 35' 9 \text{ N. Brd.}$$

$$\text{Urv. A } 4^{\circ} 59' 33'' \quad \Omega 27^{\circ} 56' 13'' \quad 31^{\circ} 24' 1 = p'$$

$$+ 24^{\circ} 53'' \text{ A's Stand den } 12/5$$

$$5^{\circ} 24' 26'' \text{ omtr. Mdkl. i Grw. den } 23/5$$

$$+ 39'' \text{ A's Gang i } 11^{\circ} 23$$

$$5^{\circ} 25' 5'' \text{ Mdkl. i Grw. den } 23/5$$

$$h' = 61^{\circ} 57' 1$$

$$p' = 31^{\circ} 24' 1 \dots \log. \operatorname{cosec} = 0,28313$$

$$d' = 69^{\circ} 19' 4 \dots \log. \operatorname{cosec} = 0,02891$$

$$2) 162^{\circ} 40' 6$$

$$S = 81^{\circ} 20' 3 \dots \log. \sin = 9,99502$$

$$S - h' = 19^{\circ} 23' 2 \dots \log. \sin = 9,52106$$

$$2) 9,82812$$

$$1/2 T = 2^{\circ} 19' 28'' \dots \log. \cos = 9,91406$$

$$4^{\circ} 38' 56'' \text{ Skl. omb. den } 23/5$$

$$- 3^{\circ} 28'' \text{ Tidsækv.}$$

$$4^{\circ} 35' 28'' \text{ Mdkl. omb. den } 23/5$$

$$5^{\circ} 25' 5'' \text{ Mdkl. i Grw. den } 23/5$$

$$0^{\circ} 49' 37'' \text{ mindre Kl. omb.}$$

$$12^{\circ} 24' 3'' \text{ obsv. V. Lgd. Kl. 4½ 35m Emd.}$$

$$12^{\circ} 24' 7'' \text{ giss. } - - - - -$$

$$0' 4'' \text{ obsv. Lgd. østligere}$$

$$\odot \text{ N. Dekl. Tidsækv.}$$

$$20^{\circ} 38' 4'' \dots 3^{\circ} 28' 9 \text{ den } 23/5 \text{ Mdmd. i Grw.}$$

$$+ 2' 32'' \dots - 1^{\circ} 1 \text{ Rett. for } 5^{\circ} 25''$$

$$20^{\circ} 40' 36'' \dots 3^{\circ} 27' 8 \text{ i Obsv. Øjehl.}$$

$$69^{\circ} 19' 4$$

$$27^{\circ} 56' 13''$$

$$- 2' 40'' \text{ Indkorr.}$$

$$27^{\circ} 53' 6'' \quad \Omega \text{ obsv. Hd.}$$

$$+ 9' 3'' \text{ Rett. (Tab. 7)}$$

$$28^{\circ} 2' 9'' \quad \odot \text{ centr. Hd.}$$

$$61^{\circ} 57' 1 = h'$$

$$\text{dev. styr. K. } \dots \dots \dots 119^{\circ} \text{ fr. N. ad } \odot.$$

$$\text{Vinklen om Bb. } \dots \dots \dots 174^{\circ}$$

$$\text{dev. Pej. } \dots \dots \dots 55^{\circ} \text{ fr. N. ad V.}$$

$$96^{\circ} 4'' \odot \text{ Azm. Skl. } 4^{\circ} 30'' \text{ Emd., } 55^{\circ} \text{ N. Brd., } 20^{\circ} \text{ N. Dekl.}$$

$$- 1^{\circ} 9'' \text{ Rett. for } 9'' \text{ i Kl.} \quad 10'' \quad 2^{\circ} 1$$

$$+ 2^{\circ} 0'' \text{ Rett. for } 3^{\circ} 6'' \text{ i Brd.} \quad 9'' \quad 1^{\circ} 9$$

$$- 0^{\circ} 5'' \text{ Rett. for } 0^{\circ} 7'' \text{ i Dekl.}$$

$$96^{\circ} 0'' \odot \text{ Azm. fr. N. ad V.} \quad 5^{\circ} \quad 2^{\circ} 8$$

$$55^{\circ} 0'' \odot \text{ dev. Pej. fr. N. ad V.} \quad 3^{\circ} 6'' \quad 2^{\circ} 0$$

$$41^{\circ} 0'' \text{ dev. Misv. v.} \quad 5^{\circ} \quad 3^{\circ} 5$$

$$28^{\circ} 0'' \text{ Misv. v.} \quad 0^{\circ} 7'' \quad 0^{\circ} 5$$

$$13^{\circ} 0'' \text{ Dev. v.}$$

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.
		13,2	53,3
N. 77° Ø.	41,9	9,4	40,8
N. 78° Ø.	47,8	10,0	46,8
N. 76° Ø.	3,9	0,9	3,8
		33,5	144,7

0° 33' 5 forand. Brd. n.	0° 49' 36" viser A
58° 22' 7 aff. N. Brd.	+ 24" 53s A's Stand den $^{12/5}$
58° 56' 2 paak. N. Brd.	13° 14' 29s omtr. Mdkl. i Grw. den $^{23/5}$
2) 78' 9	+ 40s A's Gang i 11 ^d 55
58° 39' . . Mdbrd.	13° 15' 9s Mdkl. i Grw. den $^{23/5}$
3s 46 . 11,55 = 39s 96	0° 37' 53s mindre Kl. omb.
	12° 37' 16s Mdkl. omb. den $^{23/5}$
278' 2	4° 4' 20s 3 Mds. Rektasc. den $^{23/5}$ Mdmd. i Grw.
4° 38' 2 forand. Lgd. o.	+ 2m 8s 13 Rett. for 13°
14° 6' 8 aff. V. Lgd.	+ 2s 46 Rett. for 15m
9° 28' 6 paak. V. Lgd.	4° 6' 31s Mds. Rektasc. i Obsv.-Øjehl.
0' 4 obsv. Lgd. østligere.	12° 37' 16s Mdkl. omb.
9° 28' 2 obsv. V. Lgd.	16° 43' 47s Stkl.
0° 37' 53s mindre Kl. omb.	10° 2' 45s * Rektasc.
	6° 41m * Timev. V. for Meridianen

76° 1 * Azm. Timev. 6° 40m, N. Brd. 55°, N. Dekl. 10°

— 0° 2 Rett. for 1m i Timev.

+ 0° 2 Rett. for 3° 9 i Brd.

— 1° 4 Rett. for 2° 5 i Dekl.

74° 7 * Azm. fr. N. ad V.

36° 0 * dev. Pej. fr. N. ad V.

38° 7 dev. Misv. v.

26° 0 Misv. v.

12° 7 Dev. v.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.
		33,5	144,7
N. 76° Ø.	43,6	10,6	42,3
N. 77° Ø.	39,2	8,8	38,2
		52,9	225,2

3) 137m 32s 46' 15"

Urv. A 7° 45' 51s Q 31° 15' 25"

+ 24" 53s A's Stand den $^{12/5}$

20° 10' 44s omtr. Mdkl. i Grw. den $^{23/5}$

+ 41s A's Gang i 11^d 84

20° 11' 25s Mdkl. i Grw. den $^{23/5}$

⊙ N. Dekl. Tidsækv.

20° 38' 4" . . . 3m 28s 9 den $^{23/5}$ Mdmd. i Grw.

+ 9' 25" . . . — 4s 2 Rett. for 20° 11m

20° 47' 29" . . . 3m 24s 7 i Obsv.-Øjehl.

69° 12' 5 = d'

10m	2° 1	5°	0° 3	5°	2° 8
1m	0° 2	3° 9	0° 2	2° 5	1° 4

dev. styr. K. 114° fr. N. ad Ø.

Vinklen om Bb. . . . 150°

dev. Pej. 36° fr. N. ad V.

0° 52' 9 forand. Brd. n.	435' 0
58° 22' 7 aff. N. Brd.	7° 15' 0 forand. Lgd. o.
59° 15' 6 paak. N. Brd.	14° 6' 8 aff. V. Lgd.
2) 117° 38' 3	6° 51' 8 paak. V. Lgd.
58° 49' . . Mdbrd.	

31° 15' 25"

+ 1' 30" Indkorr.

31° 16' 9 Q obsv. Hd.

+ 9' 5 Rett. (Tab. 7)

31° 26' 4 ⊖ centr. Hd.

58° 33' 6 = h'

3s 46 . 11,84 = 40s 97

1t	28" 0	0s 21
20t	560" 0	4s 20
10m	4" 7	0s 04
1m	0" 5	0s 00
20t 11m	565" 2	4s 24

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.	1° 4' 1 forand. Brd. n.	530' 2
		52,9	225,2	58° 22' 7 aff. N. Brd.	8° 50' 2 forand. Lgd. o.
N. 77° Ø.	49,8	11,2	48,5	59° 26' 8 paak. N. Brd.	14° 6' 8 aff. V. Lgd.
		64,1	273,7	2) 117° 49' 5	5° 16' 6 paak. V. Lgd.
				58° 55' . . Mdbrd.	0° 21m Skl. i Grw. den $^{24/5}$

20° 49' 15" ⊙ N. Dekl. den $^{24/5}$ Smd. i Grw.

+ 10" Rett. for 21m

20° 49' 25" ⊙ N. Dekl. i Obsv.-Øjehl.

1t	27" 2
20m	9" 1
1m	0" 5
21m	9" 6

h' = 58° 33' 6

p' = 30° 40' 4 . . . log. cosec = 0,29231

d' = 69° 12' 5 . . . log. cosec = 0,02925

2) 158° 26' 5

S = 79° 13' 3 . . . log. sin = 9,99227

S - h' = 20° 39' 7 . . . log. sin = 9,54759

2) 9,86142

$^{1/2} T = 2° 6m 3s . . . \log. \cos = 9,93071$

4° 12' 6s ⊙ Timev. Ø. for Merid.

19° 47' 54s Skl. omb. den $^{23/5}$

— 3m 25s Tidsækv.

19° 44' 29s Mdkl. omb. den $^{23/5}$

20° 11' 25s Mdkl. i Grw. den $^{23/5}$

26m 56s mindre Kl. omb.

6° 44' 0 obsv. V. Lgd. Kl. 7° 15m Fmd.

6° 51' 8 giss. — — — — —

7' 8 obsv. Lgd. østligere

51° 11' 0"

— 2' 40" Indkorr.

51° 8' 3 Q obsv. Hd.

+ 10' 3 Rett. (Tab. 7)

51° 18' 6 ⊖ centr. Hd.

38° 41' 4 ⊙ Merid.-Zenitdist.

20° 49' 4 ⊙ N. Dekl.

59° 30' 8 obsv. N. Brd. den $^{21/5}$ Smd.

59° 26' 8 giss. — — — — —

4' 0 obsv. Brd. nordligere

59° 15' 6 giss. N. Brd. Kl. 7° 15m Fmd.

59° 19' 6 obsv. — — — — —

30° 40' 4 = p'.

dev. styr. K. 63° fr. S. ad Ø.

Vinklen om Stb. . . . 24°

dev. Pej. 39° fr. S. ad Ø.

10m	2° 2	5°	2° 9	5°	3° 6
8m	1° 8	4° 3	2° 5	0° 8	0° 6

98° 6 ⊙ Azm. Skl. 7° 40m Fmd., N. Brd. 55°, N. Dekl. 20°

+ 1° 8 Rett. for 8m i Kl.

+ 2° 5 Rett. for 4° 3 i Brd.

— 0° 6 Rett. for 0° 8 i Dekl.

102° 3 ⊙ Azm. fr. N. ad Ø.

141° 0 ⊙ dev. Pej. fr. N. ad Ø.

38° 7 dev. Misv. v.

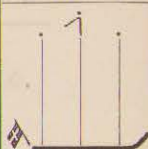
25° 0 Misv. v.

13° 7 Dev. v.

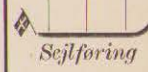
Aar 1894 Maaned Maj M.D. T.		Eks. 5. Skibets Sted Nordlige Atlanterhav.								
		Devierende styret Kurs	Devia- tion o	Misvis- ning o	Af- drift Str.	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- logs Vis- ning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.
Onsdag den 23de	1	S. 62° Ø.	13 v.	29 v.		N. 76° Ø.			3 SVestl. 3	Letskyet
	2	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	3	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	4	do.	do.	do.		do.	47,9	97,0	do.	761 do. 12°
	5	do.	do.	28 v.		N. 77° Ø.			do.	Halvklart
	6	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	7	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	8	do.	do.	do.		do.	48,9	49,0	do.	760 do. 11°
	9	S. 62° Ø.	13 v.	27 v.		N. 78° Ø.			3 SVestl. 3	Halvklart
	10	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	11	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	M.N.	12	do.	do.	do.		do.	47,8	99,8	do.
Torsdag den 24de	1	S. 65° Ø.	13 v.	26 v.		N. 76° Ø.			3 SVestl. 3	Letskyet
	2	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	3	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	4	do.	do.	do.		do.	47,5	50,3	do.	761 do. 10°
	5	S. 65° Ø.	13 v.	25 v.		N. 77° Ø.			3 Sydl. 3	Letskyet
	6	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	7	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	8	do.	do.	do.		do.	48,1	1,5	do.	762 do. 12°
	9	S. 65° Ø.	14 v.	24 v.		N. 77° Ø.			3 Sydl. 3	Halvklart
	10	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	11	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	M.D.	12	do.	do.	do.		do.	40,9	45,0	do.

Middagsplads:	Bestik fra Md.	{ for. Br. n. 64' 1 pk. giss. N. Br. 59° 26' 8 for. Lgd. 5' 530' 2 pk. giss. V. Lgd. 5° 16' 6 pk. obs. N. Br. 59° 30' 8 pk. obs. V. Lgd. 5° 8' 8
	Terrestriske Observa- tioner	{

Sejlføring



Sejlføring



Paa Rejsen fra New-York til Kjøbenhavn
9 Dage i Søen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagl- havendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
			Kl. 1 1/2: Østgaaende dansk Brig NJRV sig- naliserede: GLS, som besvaredes med: FLM, GVQ, FNP og GWC.	A. Jensen.
4 35m	P. L. 4,5, A 4 59m 33s, Q 27° 56' 13" O 174° om Bb., dev. styr. K. S. 61° Ø., Indkorr. — 2' 40", Øjets Hd. 26 Fod. (Obsv. Lgd. 0' 4 østl., Dev. v. 13° 0).			
			F.L. 4", S.L. 3", T.L. 7", A.L. 6".	
			Kl. 8 3/4: Satte Lanterneerne.	
				H. Nielsen.
0 20m	P. L. 4,0, A 0 49m 36s, * Regulus 150° om Bb., dev. styr. K. S. 66° Ø. (Dev. v. 12° 7).			
			Kl. 3 1/4: Bjærgede Lanterneerne.	
7 15m	P. L. 92,0, A 7 45m 51s, Q 31° 15' 25" O 24° om Stb., dev. styr. K. S. 63° Ø., Indkorr. + 1' 30", Øjets Hd. 26 Fod. (Obsv. Lgd. 7' 8 østl., Dev. v. 13° 7.)		Spulede Dæk.	H. Nielsen.
7 1/2	100		F.L. 5", S.L. 5", T.L. 10" A.L. 7".	
			Pumpede læns overalt.	
9 1/2	52	G.	Malede det opstaaende paa Broen.	
11	60	Kl.		A. Jensen.
Smd.	Q 51° 11', Indkorr. — 2' 40", Øjets Hd. 26 Fod.			

Anmærkninger og Rettelser.

H. Nielsen.

(Dagbogførers Underskrift.)

Optegnelserne til Eks. 6.

Fra Md. den 24de til Md. den 25de Maj gøres følgende Optegnelser:

Paa Eftermiddagsvagten: Vind SVestlig, laber Bramsejlskuling, halvklart. Med Misv. v. 23° og Dev. v. 14° styres e. Hovedkomp. S 62° Ø. fra Md. til Kl. 2 og S. 56° Ø. fra Kl. 2 til Kl. 4, og med Misv. v. 22° og Dev. v. 13° styres e. Hovedkomp. S. 56° Ø. fra Kl. 4 til Kl. 6, og med Misv. v. 22° og Dev. v. 11° . . S. 48° Ø. fra Kl. 6 til Kl. 8. Paa Vagten forses alle Blokkene til Ladetaklerne. Kl. 2 viser P. L. 70,5 og Kl. 4 . . 95,0, Bar. 761, Term. 13°. Kl. 4^{40m} anstilles følgende Observation, hvorved Længden og Deviationen bestemmes:

Urv. A 4^{31m} 26^s $\odot$ 26° 56' 15" $\odot$ dev. N. 61° 0' V. Indkorr. + 1' 30"
 — 32^m 31^s — 48' 0" — — 61° 5' — Øjets Hd. 26 Fod
 — 33^m 28^s — 41' 0" — — 60° 5' — P. L. 3,5.

Kl. 6: P. L. 19,8. Kl. 6^{1/4} faas Land i Sigte tværs om Stb.

Kl. 7: F. L. 3", S. L. 3", T. L. 6", A. L. 5".

Kl. 7^{30m}: P. L. 39,0, Dennis Head' Fyrtaarn tværs om Stb., 10 Km. e. G.

Kl. 8: P. L. 45,5, Bar. 761, Term. 11°.

Paa Førstevagten: Vind SVestlig, laber Kuling, diset, styr. K. e. Hovedkomp. S. 39° Ø., Misv. v. 21°, Dev. v. 11°. Kl. 8^{42m}: P. L. 53,8, Fair Hill' sydlige Fyr i retv. N. 73° Ø. Kl. 8^{3/4} sættes Lanterneerne. Kl. 10^{26m}: P. L. 75,5, Fair Hill' sydlige Fyr i retv. N. 52° V. Mn.: P. L. 94,8, Bar. 760, Term. 9°.

Paa Hundevagten: Vind SVestlig, laber Kuling, taaget, styr. K. e. Hovedkomp. S. 39° Ø., Misv. v. 20°, Dev. v. 11°. Straks efter Midnat slaas halv Kraft. Der gøres Taagesignal hele Vagten. Kl. 3^{1/4} hjærges Lanterneerne. Kl. 4: P. L. 24,5, Bar. 760, Term. 7°.

Paa Dagvagten: Vind sydlig, laber Bramsejlskuling, fra Kl. 4 til Kl. 5 Taage (der gøres Taagesignal), den øvrige Del af Vagten diset, styr. K. e. Hovedkomp. S. 39° Ø., Misv. v. 19°, Dev. v. 11°; Kl. 5 slaas fuld Kraft, og derefter spules Dæk. Kl. 7: F. L. 5", S. L. 4", T. L. 10", A. L. 7". Kl. 8: P. L. 69,0, Bar. 761, Term. 8°.

Paa Formiddagsvagten: Vind sydlig, laber Bramsejlskuling, i den første Halvdel af Vagten diset, i den sidste Halvdel halvklart, styr. K. e. Hovedkomp. S. 39° Ø., Misv. v. 18°, Dev. v. 11°, der pumpes lens overalt samt skures og sæbevadskes indenbords. Smd.: $\odot$ 52° 13' 15", Indkorr. + 1' 30", Øjets Hd. 26 Fod, P. L. 13,2, Bar. 762, Term. 13°.

Udregningen af Bestikket og Observationerne til Eks. 6.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	Ø.	0° 5' 1 forand. Brd. n.	108° 0
N. 81° Ø.	24,0	3,8	23,7	59° 30' 8 aff. N. Brd.	1° 48' 0 forand. Lgd. o.
N. 87° Ø.	23,0	1,2	23,0	59° 35' 9 paak. N. Brd.	5° 8' 8 aff. V. Lgd.
N. 89° Ø.	8,0	0,1	8,0	2) 66' 7	3° 20' 8 paak. V. Lgd.
		5,1	54,7	59° 33' . . Mdbrd.	
3) 97 ^m 25 ^s		145' 15"	183° 0	59° 35' 9 N. Brd.	
Urv. A 4 ^{32m} 28 ^s $\odot$ 26° 48' 25" $\odot$ dev. N. 61° 0' V.				30° 24' 1 = p'	

4^{32m} 28^s viser A
 + 24^m 53^s A's Stand den 12^{1/5}.

4^{57m} 21^s omtr. Mdkl. i Grw. den 24^{1/5}
 + 42^s A's Gang i 12^{1/5} 21

4^{58m} 3^s Mdkl. i Grw. den 24^{1/5}

$\odot$ N. Dekl. Tidsækv.

20° 49' 17" . . . 3^m 23^s 8 den 24^{1/5} Mdmd. i Grw.
 + 2' 15" . . . — 1^s 2 Rett. for 4^{58m}

20° 51' 32" . . . 3^m 22^s 6 i Obsv. Øjehl.

69° 8' 5 = d'

21,7 — 6 % = 20,4 Km. = sejl. Dist. imell. Pejl.

h' = 63° 0' 9

p' = 30° 24' 1 . . . log. cosec = 0,29580

d' = 69° 8' 5 . . . log. cosec = 0,02944

2) 162° 33' 5

S = 81° 16' 8 . . . log. sin = 9,99495

S — h' = 18° 15' 9 . . . log. sin = 9,49611

2) 9,81630

$\frac{1}{2}$ T = 2^t 23^m 52^s . . . log. cos = 9,90815

4^{47m} 44^s Skl. omb. den 24^{1/5}

— 3^m 23^s Tidsækv.

4^{44m} 21^s Mdkl. omb. den 24^{1/5}

4^{58m} 3^s Mdkl. i Grw. den 24^{1/5}

13^m 42^s mindre Kl. omb.

3° 25' 5 obsv. V. Lgd. Kl. 4^{40m} Emd.

3° 20' 8 giss. — — — —

4' 7 obsv. Lgd. vestligere

94° 3 $\odot$ Azm. Skl. 4^{40m} Emd., { N. Brd. 55°
 — 1° 7 Rett. for 8^m i Kl. { N. Dekl. 20°

+ 2° 4 Rett. for 4° 6 i Brd. 10^m 2° 1

— 0° 6 Rett. for 0° 9 i Dekl. 8^m 1° 7

94° 4 $\odot$ Azm. fr. N. ad V. 5° 2° 6

61° 0 $\odot$ dev. Pejl. fr. N. ad V. 4° 6 2° 4

33° 4 dev. Misv. v. 5° 3° 5

22° 0 Misv. v. 0° 9 0° 6

11° 4 Dev. v.

21° 0' 7" $\odot$ N. Dekl. den 25^{1/5} Smd. i Grw.

— 5" Rett. for 11^m

21° 0' 0 $\odot$ N. Dekl. i Obsv. Øjehl.

37° 34' 9 $\odot$ Merid.-Zenitdist.

58° 34' 9 obsv. N. Brd. den 25^{1/5} Smd.

3^s 46. 12,21 = 42^s 25

26° 48' 25"
 + 1' 30" Indkorr.

26° 49' 9 $\odot$ obsv. Hd.
 + 9' 2 Rett. (Tab. 7)

26° 59' 1 $\ominus$ centr. Hd.

63° 0' 9 = h'

1 ^t	27 ^m 2	0 ^s 24
5 ^t	136 ^m 0	1 ^s 20
2 ^m	0 ^m 9	0 ^s 01
4 ^t 58 ^m	135 ^m 1	1 ^s 19

Retv. sejl. K.	Dist.	S.	Ø.
S. 71° Ø.	18,1	5,9	17,1
S. 70° Ø.	27,9	9,5	26,2
S. 69° Ø.	41,8	15,0	39,1
S. 68° Ø.	41,5	15,6	38,5
		46,0	120,9

0° 46' 0 forand. Brd. s.

59° 23' 4 aff. N. Brd.

58° 37' 4 paak. N. Brd.

2) 118° 0' 8

59° 0' . . Mdbrd.

234' 8

3° 54' 8 forand. Lgd. o.

1° 15' 7 aff. V. Lgd.

2° 39' 1 paak. Ø. Lgd.

0^t 11^m for Md. den 25^{1/5} i Grw.

52° 13' 15"
 + 1' 30" Indkorr.

52° 14' 8 $\odot$ obsv. Hd.
 + 10' 3 Rett. (Tab. 7)

52° 25' 1 $\ominus$ centr. Hd.

37° 34' 9 $\odot$ Merid.-Zenitdist.

1 ^t	27 ^m 2
10 ^m	4 ^m 5
1 ^m	0 ^m 5
11 ^m	5 ^m 0

Aar 1894 Maaned Maj MD. T.		Eks. 6. Skibets Sted Nordlige Atlanterhav.								
		Devierende styret Kurs	Devia- tion °	Misvis- ning °	Af- drift	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- legs Vis- ning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.
Torsdag den 24de	1	S. 62° Ø.	14 v.	23 v.		N. 81° Ø.			2 SVestl. 2	Halvklart
	2	do.	do.	do.		do.	24,0	70,5	do.	do.
	3	S. 56° Ø.	do.	do.		N. 87° Ø.			do.	do.
	4	do.	do.	do.		do.	23,0	95,0	do.	do. 13°
	5	do.	13 v.	22 v.		N. 89° Ø.			do.	do.
	6	do.	do.	do.		do.	23,3	19,8	do.	do.
	7	S. 48° Ø.	11 v.	do.		S. 81° Ø.			do.	do.
	8	do.	do.	do.		do.	24,2	45,5	do.	do. 11°
	9	S. 39° Ø.	11 v.	21 v.		S. 71° Ø.			1 SVestl. 1	Diset
	10	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	11	do.	do.	do.		do.			do.	do.
12	do.	do.	do.		do.	46,3	94,8	do.	do. 9°	
Fredag den 25de	1	S. 39° Ø.	11 v.	20 v.		S. 70° Ø.			1 SVestl. 1	Taaget
	2	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	3	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	4	do.	do.	do.		do.	27,9	24,5	do.	do. 7°
	5	S. 39° Ø.	11 v.	19 v.		S. 69° Ø.			2 Sydl. 2	Taaget
	6	do.	do.	do.		do.			do.	Diset
	7	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	8	do.	do.	do.		do.	41,8	69,0	do.	do. 8°
	9	S. 39° Ø.	11 v.	18 v.		S. 68° Ø.			2 Sydl. 2	Diset
	10	do.	do.	do.		do.			do.	do.
	11	do.	do.	do.		do.			do.	Halvklart
12	do.	do.	do.		do.	41,5	13,2	do.	do. 13°	

Midtagsplads:	Bestik fra Kl. 10-26 ^m End.	for Br. s. 46° 0	pk. giss. N. Br. 58° 37' 4	pk. obs. N. Br. 58° 34' 9
		for Lgd. o. 234' 8	pk. giss. Ø. Lgd. 2° 39' 1	pk. obs. Lgd. °
Terrestriske Observa- tioner				

Sejlføring



Sejlføring

Faa Rejsen fra New-York til Kjøbenhavn
10 Dage i Soen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagt- havendes Underskrift
	Dybde	Bundart		
			Forsaa alle Blokkene til Ladetaklerne.	H. Nielsen
4 ^{40m}	P. L. 3,5, A 4 ^{32m} 28 ^s , Ω 26° 48' 25", ⊙ dev. N. 61° V., Indkorr. + 1' 30", Øjets Hd. 26 Fod. (Obsv. Lgd. 4' 7 vest- ligere, Dev. v. 11° 4).			
			Kl. 6 ^{1/4} : Fik Land i Sigte tværs om Stb.	
7 ^{30m}	P. L. 39,0, Dennis Head' Fyrtaarn tværs om Stb., 10 Km. e. G.		F. L. 3", S. L. 3", T. L. 6", A. L. 5".	
8 ^{42m}	P. L. 53,8, Fair Hill' sydlige Fyr i retv. N. 73° Ø.		Kl. 8 ^{3/4} : Satte Lanterneerne.	A. Jensen
10 ^{26m}	P. L. 75,5, Fair Hill' sydlige Fyr i retv. N. 52° V. (Obsv. N. Brd. 59° 23' 4, Obsv. V. Lgd. 1° 15' 7).			
			Slog halv Kraft.	H. Nielsen
			Gjorde Taagesignal hele Vagten.	
			Kl. 3 ^{1/4} : Bjærgede Lanterneerne.	
			4-5 Taage, gjorde Taagesignal.	
			Kl. 5: Slog fuld Kraft.	A. Jensen
			Spulede Dæk.	
			F. L. 5", S. L. 4", T. L. 10", A. L. 7".	H. Nielsen
			Pumpede læns overalt.	
			Skurede og sæbevadskede indenbords.	
Smd.	Ω 52° 13' 15", Indkorr. + 1' 30", Øjets Hd. 26 Fod.			

Anmærkninger og Rettelser.

H. Nielsen.
(Dagbogførers Underskrift.)

Optegnelserne til Eks. 7.

Fra Md. den 27de til Md. den 28de August gøres følgende Optegnelser:

Paa Eftermiddagsvagten:

Logninger

Md. 5,7	Kl. 4 ^h 30 ^m . . . 6,4	Fra Md. til Kl. 2 er det letskyet, den øvrige
Kl. 0 ^h 30 ^m . . . 6,1	- 5 ^h 0 ^m . . . 6,3	Del af Vagten halvklart; Bramsejlskuling; Misv. v.
- 1 ^h 0 ^m . . . 6,0	- 5 ^h 30 ^m . . . 6,0	24°. Fra Md. til Kl. 3 styres Ø. t. N. 1/2 N. e. Komp.
- 1 ^h 30 ^m . . . 5,9	- 6 ^h 0 ^m . . . 6,1	med Vind SØ. og 3/4 Str. Afdr., og fra Kl. 3 til Kl. 8
- 2 ^h 0 ^m . . . 6,3	- 6 ^h 30 ^m . . . 6,4	styres ØNØ. e. Komp. med Vind SØ. t. Ø. og 3/4 Str.
- 2 ^h 30 ^m . . . 6,1	- 7 ^h 0 ^m . . . 6,3	Afdr.
- 3 ^h 0 ^m . . . 5,9	- 7 ^h 30 ^m . . . 6,0	Kl. 4: Bar. 762. Kl. 7 sættes Lanterne.
- 3 ^h 30 ^m . . . 5,6	- 8 ^h 0 ^m . . . 5,7	Kl. 7 1/2 gøres Jager og Gaffeltopsejl fast, 11" ved
- 4 ^h 0 ^m . . . 6,1		Pumpen, der pumpes læns. Kl. 8: Bar. 763.

Paa Førstevagten:

Logninger

Kl. 8 ^h 30 ^m . . . 5,6	Vinden er SØ. t. Ø., det er Bramsejlskuling og halvklart, Misv. v. 24°.
- 9 ^h 0 ^m . . . 5,9	Indtil Kl. 11, da der sker et Sammenstød, styres med 3/4 Str. Afdr. NØ.
- 9 ^h 30 ^m . . . 5,7	t. Ø. 1/2 Ø. e. Komp., og fra Kl. 11 til næste Dags Fmd. Kl. 8 antages
- 10 ^h 0 ^m . . . 5,7	Skibet at have drevet og sejlet retv. SSV. 24 Km.
- 10 ^h 30 ^m . . . 6,0	
- 11 ^h 0 ^m . . . 6,0	

Paa Formiddagsvagten:

Logninger

Kl. 8 ^h 0 ^m . . . 3,0	Vind SØ. t. Ø., Bramsejlskuling, halvklart, styr. K. e. Komp. S. 3/4 V.,
- 8 ^h 30 ^m . . . 3,4	Afdr. 2 1/2 Str. til Kl. 11 og derefter 1 Str. til Md., Misv. v. 24°.
- 9 ^h 0 ^m . . . 3,1	De aabne Stød og Naadder i Udenbordsklædningen stoppes og digtes
- 9 ^h 30 ^m . . . 3,3	samt paaspigres tjæret Sejldug og Brædestykker, og der sættes Hjalpe-
- 10 ^h 0 ^m . . . 3,0	stag. Kl. 8 ^h 50 ^m anstilles følgende Observation, hvorved en Stedlinie
- 10 ^h 30 ^m . . . 5,6	bestemmes:
- 11 ^h 0 ^m . . . 5,4	Urv. A 8 ^h 58 ^m 27 ^s Ω 34° 4'
- 11 ^h 30 ^m . . . 5,7	- - 59 ^m 31 ^s - 11'
Md. 5,3	- - 9 ^h 0 ^m 38 ^s - 19'

Kl. 11 sættes Klyver, Fore-Stagsejl, Bramsejl, Skennertsejl og Halsen af Storsejlet. Kl. 9 er Vandhøjden ved Pumpen 23", Kl. 10 . . 21", Kl. 11 . . 17" og Kl. 12 . . 14". Md.: Ω 50° 10', Indkorr. — 4', Øjets Hd. 14 Fod, Bar. 762.

Udregningen af Bestikket og Observationen til Eks. 7.

Retv. sejl. K.	Dist.	N.	S.	Ø.	V.	
NØ. 1/2 N.	18,1	14,0	—	11,5	—	0° 29' 8 forand. Brd. n.
NØ. t. N.	30,5	25,3	—	17,0	—	48° 57' 0 aff. N. Brd.
NØ. t. N. 1/2 N.	17,4	15,4	—	8,2	—	49° 26' 8 paak. N. Brd.
SSV.	24,0	—	22,2	—	9,2	2) 98° 23' 8
S. t. V.	2,7	—	2,7	—	0,5	49° 12' . . Mdbrd.
		54,7	24,9	36,7	9,7	0° 41' 4 forand. Lgd. ø.
		24,9		9,7		4° 29' 0 aff. V. Lgd.
		29,8		27,0		3° 47' 6 paak. V. Lgd.

3) 178^m 36^s 34'
Urv. A 8^h 59^m 32^s Ω 34° 11' 20"

4* 2.56,9 = 239^s 0

⊙ N. Dekl. Tidsækv.
9° 38' 10" . . . 1^m 5^s 0 den 28/8 Mdmd. i Grw.
+ 2' 31" . . . + 2^s 1 Rett. for 2^h 51^m
9° 40' 41" . . . 1^m 7^s 1 i Obsv.-Øjehl.
80° 19' 3 = d'

49° 27' N. Brd.
40° 33' = p'

h' = 55° 41' 7
p' = 40° 33' 0 . . . log. coscc = 0,18701
d' = 80° 19' 3 . . . log. cosec = 0,00622
2) 176° 34' 0
S = 88° 17' 0 . . . log. sin = 9,99981
S - h' = 32° 35' 3 . . . log. sin = 9,73127

2) 9,92431

1/2 T = 1^h 34^m 17^s . . . log. cos = 9,96216
3^h 8^m 34^s ⊙ Timev. Ø. for Merid.
20^h 51^m 26^s Skl. omb. den 27/8
+ 1^m 7^s Tidsækv.
20^h 52^m 33^s Mdkl. omb. den 27/8
21^h 9^m 20^s Mdkl. i Grw. den 27/8
0^h 16^m 47^s mindre Kl. omb.

4° 11' 8 obsv. V. Lgd. Kl. 8^h 50^m Fmd., Stedliniens Retn. retv. { N. 29° Ø. 5° 3° 4
S. 29° V. 0° 3 0° 2

Retv. sejl. K.	Dist.	S.	Ø.	V.
S. t. V.	8,6	8,4	—	1,7
S. 1/2 Ø.	5,5	5,5	0,5	—
		13,9	0,5	1,7
				0,5
				1,2

50° 10' 0"
— 4' 0" Indkorr.

50° 6' 0 Ω obsv. Hd.
+ 11' 6 Rett. (Tab. 7)
50° 17' 6 ⊙ centr. Hd.
39° 42' 4 ⊙ Merid-Zenitdist.
9° 37' 9 ⊙ N. Dekl.
49° 20' 3 obsv. N. Brd. den 28/8 Smd.

8^h 59^m 32^s viser A
+ 13^m 47^s A's Stand den 27/8
21^h 13^m 19^s omtr. Mdkl. i Grw. den 27/8
— 3^m 59^s A's Gang i 56^d 9
21^h 9^m 20^s Mdkl. i Grw. den 27/8

1 ^h	52 ^m 9	0 ^s 72
2 ^h	105 ^m 8	1 ^s 44
30 ^m	26 ^m 5	0 ^s 36
20 ^m	17 ^m 6	0 ^s 24
1 ^m	0 ^m 9	0 ^s 01
2 ^h 51 ^m	150 ^m 8	2 ^s 05

34° 11' 20"
— 4' 0" Indkorr.
34° 7' 3 Ω obsv. Hd.
+ 11' 0 Rett. (Tab. 7)
34° 18' 3 ⊙ centr. Hd.
55° 41' 7 = h'

118° 7 ⊙ Azm. Skl. 8^h 50^m Fmd., { N. Brd. 50°
+ 0° 3 Rett. for 1^m i Kl. { N. Dekl. 10°
— 0° 4 Rett. for 0° 6 i Brd. 10^m 2° 5
+ 0° 2 Rett. for 0° 3 i Dekl. 1^m 0° 3
118° 8 ⊙ Azm. fr. N. ad Ø. 5° 3° 1
0° 6 0° 4

5° 3° 4
4° 11' 8 obsv. V. Lgd. Kl. 8^h 50^m Fmd., Stedliniens Retn. retv. { N. 29° Ø. 5° 3° 4
S. 29° V. 0° 3 0° 2

0° 13' 9 forand. Brd. s.
49° 26' 8 aff. N. Brd.
49° 12' 9 paak. N. Brd.
2) 39' 7
49° 20' . . Mdbrd.

0° 1' 8 forand. Lgd. v. 1^h 53^m 3
3° 47' 6 aff. V. Lgd. 15^m 13^m 3
3° 49' 4 paak. V. Lgd.
0^h 15^m Skl. i Grw. den 28/8

9° 38' 9" ⊙ N. Dekl. den 28/8 Smd. i Grw.
— 13" Rett. for 0^h 15^m
9° 37' 56" ⊙ N. Dekl. i Obsv.-Øjehl.

Eks. 7.

Aar 1894 Maaned August M.D. T.		Skibets Sted Kanalen.								Sejlføring			
		Devierende styret Kurs	Devia- tion	Misvis- ning o	Af- drift str.	Retvisende sejlet Kurs	Dist.	Patent- logs Vis- ning	Vind Kuling So	Vejr Barom. Therm.	b d	b d	b e
Mandag den 27de	1	Ø. t. N. 1/2 N.		24 v.	3/4	NØ. 1/2 N.	6,0		3 SØ. 3	Letskyet			
	2	do.		do.	do.	do.	6,0		do.	do.			
	3	do.		do.	do.	do.	6,1		do.	Halvklart			
	4	ØNØ.		do.	do.	NØ. t. N.	5,8		3 SØ. t. Ø. 3	762 do.			
	5	do.		do.	do.	do.	6,3		do.	do.			
	6	do.		do.	do.	do.	6,1		do.	do.			
	7	do.		do.	do.	do.	6,3		do.	do.			
	8	do.		do.	do.	do.	6,0		do.	763 do.	b	b	
	9	NØ. t. Ø. 1/2 Ø.		24 v.	3/4	NØ. t. N. 1/2 N.	5,7		3 SØ. t. Ø. 3	Halvklart			
	10	do.		do.	do.	do.	5,8		do.	do.			
	11	do.		do.	do.	do.	5,9		do.	do.			
	12										d	d	c
FM.	1	KL 10 3/4 saa anden Styrmand en grøn Lanterne 2 Stræger om Bagbord. Han antog, at Sejleren kunde gaa foran om Skonnerten, og der blev holdt skarpt bidevind. Efter 10 Minutters Forløb havde Sejleren endnu ikke trukket paa os. Skipperen blev varskoet og kom øjeblikkelig paa Dækket; vi gissede os da en lille Kvartmil af Sejleren, der skønnedes at være en Brig. Frivagten purrede ud. Umiddelbart efter, at denne var kommen paa Dækket, var Briggen os saa nær, at Sammenstød syntes umuligt, hvorfor Roret lagdes haardt Bagbord, og alle Sejl bleve bak. Klokken var nu 11. Da Vinden var ret for ind, tørnede Briggen os foran for det Bagbords Fokkevant. Stødet var voldsomt, og Fartøjerne huggede haardt mod hinanden. Vi kappede Fore Stængestag samt Klyver og Jagerlagter, hvorved Briggen, som laa med fulde Sejl, skød forover, og vi bleve fri af hinanden. Det var Briggen «Olaf» af Stavanger, Skipper Laursen. KL var nu 1 1/2, Vandhøjden ved Pumpen 21", og begge Pumper bleve straks satte i Gang. Ved Sammenstødet og under Frigøringen vare vi komne igennem Vinden, og Skibet laa S.V. over; Bramsejl og Skonnertsejl gjordes fast, Halsen af Storsejlet gaves op, og Skibet lagdes bidevind. Ved Eftersyn viste sig nu, at 6 ovenbords Støtter vare knækkede, Skandilækket splintret og mindst 2 udenbords Planker knuste. Vi spigrede tjæret Sejldug og Brædestykker over de beskadigede Planker og Skandilækket. Klokken var nu 3 og Vandhøjden 30". Efter et Kvarters Forløb var Vandhøjden den samme. Skipperen tilkaldte da begge Styrmande samt Matroserne Jørgensen og Albertsen, idet han opfordrede enhver især til at udtale sin Mening om, hvad der rettest burde foretages, eftersom det jo var givet, at Rejsen med denne Læk ikke kunde fortsættes.											
	2												
	3												
	4												
	5												
	6												
	7												
	8												
	9												
	10												
	11												
	12	Matros Albertsen spurgte Skipperen, hvor langt han antog, at der var til Land, og paa Svaret 8 à 10 Mil raadede han til at sætte Skibet paa Land. Besætningen kunde da reddes og Skibet maaske senere tages af. Matros Jørgensen var af samme Mening.											

Midtogsplads:	Bestik fra	for. Br.	pk. giss.	Br.	o	pk. obs.	Br.	o
		for. Lgd.	pk. giss.	Lgd.	o	pk. obs.	Lgd.	o
Terrestriske Observationer								

Sejlføring

Paa Rejsen fra Rio Janeiro til Antwerpen
56 Dage i Søen.

Kl.	Observationer		Arbejder og Tildragelser	Den Vagthavendes Underskrift
	Dyldte	Bundart		
				C. Koch
			Kl. 7: Satte Lanterneerne.	H. Berg
			11 ^u ved Pumpen, pumpede læns.	
Anden Styrmand raadede til at holde ind under Franskekysten og samtidig lette Forskibet saa meget som muligt. Han ansaa det for muligt derved at faa hele Lækken oven Vande og saaledes tættet, at enten Rejsen kunde fortsættes eller, at man i det mindste kunde naa Havn.				
Første Styrmand raadede ogsaa til at holde ind under Franskekysten, men vente med at kaste Ladning over Bord, indtil man, naar det blev Dag, fik et bedre Overblik over Skadens hele Omfang. Skulde Lækken pludselig tage stærk Overhaand, kunde man gaa i Baadene. Det var jo Magsvejr, der var mange Sejlere i Farvandet, og saavel Skib som Ladning vare godt forsikrede.				
Skipperen valgte at følge anden Styrmands Mening. Det var en Selvfølge, at han hverken kunde eller vilde udsætte Skibet for totalt Forlis, naar der var Sandsynlighed for, at man ved at lette Forskibet kunde naa Havn.				
Oplæst og underskrevet				
P. Nielsen. C. Koch. H. Berg. A. Albertsen. N. Jørgensen.				

Anden Styrmand raadede til at holde ind under Franskekysten og samtidig lette Forskibet saa meget som muligt. Han ansaa det for muligt derved at faa hele Lækken oven Vande og saaledes tættet, at enten Rejsen kunde fortsættes eller, at man i det mindste kunde naa Havn. Første Styrmand raadede ogsaa til at holde ind under Franskekysten, men vente med at kaste Ladning over Bord, indtil man, naar det blev Dag, fik et bedre Overblik over Skadens hele Omfang. Skulde Lækken pludselig tage stærk Overhaand, kunde man gaa i Baadene. Det var jo Magsvejr, der var mange Sejlere i Farvandet, og saavel Skib som Ladning vare godt forsikrede. Skipperen valgte at følge anden Styrmands Mening. Det var en Selvfølge, at han hverken kunde eller vilde udsette Skibet for totalt Forlis, naar der var Sandsynlighed for, at man ved at lette Forskibet kunde naa Havn.

Oplæst og underskrevet

P. Nielsen. C. Koch. H. Berg. A. Albertsen. N. Jørgensen.

Anmærkninger og Rettelser.

(Dagbogførers Underskrift.)

[illegible]

P. Nielsen.
(Dagbogførerens Underskrift.)

Efterskrift.

Som anført i sidste Stykke Side 23 kan der for Dampskibe, der gaa i regelmæssig Fart mellem indenlandske og fremmede Havne, ved kongelig Anordning fastsættes Lempelser med Hensyn til Eftersynet af Skibsdagbogen. Herom er nu udkommen en Anordning af 15de Juni 1894, hvorved bestemmes, at den Indlevering af Skibsdagbogen til Undersøgelse af vedkommende Embedsmand, som ifølge Forskriften i § 38 i Sølov af 1ste April 1892 skal foregaa, hver Gang Skibet kommer tilbage til en indenlandsk Havn og der lossen sin Ladning eller den største Del deraf, maa for Dampskibe, der gaa i regelmæssig Fart mellem indenlandske og fremmede Havne, indskrænkes til at finde Sted, naar Skibet efter Forløbet af 3 Maaneder fra sidste Eftersyn af Dagbogen at regne kommer tilbage til en indenlandsk Havn, dog saaledes, at denne Lempelse bortfalder, naar den enkelte Rejse frem og tilbage har varet over 20 Dage.
