



**TIDSKRIFT**  
i  
**Sjöväsendet.**

24:de Årgången

---

Häfte N:r 2, 1861

---

---

Carlskrona

ANTECKNINGAR ANGÅENDE PASSAGEN GENOM TORRES-  
STRAIT UNDER EN RESA FRÅN SYDNEY TILL JAVA MED  
SKEPPET MARIA AUGUSTA I JULI OCH AUG. 1859 AF  
G. H. E. B.

(Forts. fr. föreg. häfte.)

Mot morgonen den 24 Juli friskade vinden så betydligt, att bramseglen måste beslås. Vinden var NO, men, just efter en vändning vid "Prudhoe-ön", drog han sig så småningom på NV. Jag fick nu bättre slagbogor och kunde vid dager göra längre slag. Innan kl. 10 hade vinden dragit sig på SV och blåste styf. Jag hade nu god sträck igen upp emot de nästan oräkneliga öar och klippor, som bilda "Cumberland-flocken". Dessa öar äro så likbildade och hopade i sådana massor, att man i kortet nödgats utmärka dem på sådant sätt som t. ex.  $k^2$ ,  $k^4$ ,  $r^6$ ,  $v^1$ , o. s. v. De äro lyckligtvis nästan alla djupa tätt intill, och här skulle det vara nästan rent omöjligt att nattetid segla in emellan dem, utan att vid sådant tillfälle lägga bi tills dager inträffade. Som strömmen är mycket stark — medgående åt NV — är det nödvändigt att föra mycket segel, för att hafva skeppet väl i sin hand. Mot kl. 12 drog sig vinden alltmera sydlig, och jag tillsatte nu alla möjliga segel samt babords läsegel. Jag måste fram genom en trång passage, med klippan  $k^2$  om styrbord och 3 små trädbevuxna klippor om babord. Det var ett intressant ögonblick för betraktaren, och sjelf hade jag gerna önskat kunna vara i tillfälle att, från något afstånd, åse skeppet, tryckt af en ansenlig segelmassa, framilande med betydlig fart mot detta trånga pass, som dessutom försvårades genom ett litet ref, som från ön  $k^2$  utskjöt i NVlig riktning. Allt var tyst ombord. Minsta utrop bredvid rorsmannen hördes tydligt förut. Enda afbrottet af mina kommandoord utgjordes af sjöarnes dån på refvet om styrbord och

deras slående mot klipporna om babord. Några enstaka träd på klipporna bugade sig för den friska vinden och blandade sitt lösprassel med dånet från bränningarne. I ett nu var allt passeradt. . . . . Det led mot aftonen. Vi hade, bland andra öar, passerat en hög, spetsig berg-ö, liknande en Linnæa Borealis, hvarföre den fått namnet "Linné Peak." Luften såg stormig ut, och vinden ökade sig alltjemt, men ännu hade jag ej bergat några segel, ty jag ville innan mörkret få sigte af Cumberlandns-öarnes nordvestra klippgrupp. Då dessa äro passerade, ändras kursen  $3\frac{1}{2}$  streck. På ankring var ej att tänka, ty *minsta* djupet var 40 famnar, med stenbotten. Orsaken, hvarföre jag ej tog den i kortet utmärkta vägen genom "Whit-Sunday-passage", var den, att dels inträffande märker och dels ostadig vind i denna, af utomordentligt höga öar omgifna, passage gör, att fortkomsten blir derigenom betydligt försinkad. Ibland de nordligaste af Cumberlandns-öarne finnas flera, som hafva höga bergspetsar, såsom: "Shaw", hvilken är 1600 fot hög; "Pentecost-Island", 1140 fot och toppen af den största af Cumberlandns-öarne, 1500 fot öfver hafsytan. Redan här skådar man stundligen scenerier och erfar intryck sådana, som få andra passager på jordklotet, om ens någon, mäktä åstadkomma. Natten var mörk, men stjernklar. Månen gick ej upp förrän mot kl. 12. Jag hade just vid solnedgången fått sigte på den klippgrupp, jag förut omnämmt, och, med de höga öarne i sigte, tvekade jag ej att fortsätta min segling, isynnerhet som klipporna voro rena tätt intill. Mot kl. 7 ökade sig vinden till nära half storm, och, innan kl. 8 på aftonen, måste jag berga alla små-segel, intaga 2:ne ref i mårseglen och fastgöra storseglet. Med dessa segel och full fock styrde jag nu för klipporna, ehuru de naturligtvis, i anseende till mörkret, ej kunde ses. Skeppet löpte det oakadt bra undan, görande 8 knops fart. Här var första gången, sedan min afsegling från Sydney, som jag ej kunde låta frivakten gå till kojs. Alla visade sig särdeles intresserade och påpassliga. Till utkik voro posterade: 2 man

på hvarje bog, 1 man på jagarbomsnocken och resten i för-riggen. Snart varskoddes klipporna från fockrån "rätt för-ut", och jag föll alltså af, tagande dem om babord, och härvid måste jag ordentligen hålla räkning på hvarje af dem. De voro inalles 12, och, så snart den sista var passerad, ändrades kursen till VNV  $\frac{1}{2}$  V, och nu fick frivakten gå till kojs. Det var helt smult vatten. Klockan mot 12 kom månen upp; refven ur mårseglen utstuckos, bramseglen tillsattes. Jag satte kurs för "Cap Upstart", passerande dervid "Cap Gloucester" om babord och "Holborne-ör" om styrbord. Farvattnet blef nu ganska rent och tillstodde mig att taga en, sedan 3:e dagar tillbaka, så högst nödvändig, kort hvila.

Vinden hade, vid dagens inbrott den 22 Juli, altagit i styrka och gått på SO (förkänning af Passaden), så att vi nu kunde föra alla segel, som kunde dragas; derjemte läsegel på begge sidor. Mot middagen och framemot eftermiddagen af-tog vinden märkbart, och kl. 4 e. m. måste jag för stiltje ankra under "Cap Upstart" på 15 famnars vatten, med tem-ligen god hållbotten. Här var således första ankarplatsen se-dan resans början. Om ej vinden stillnat ut, hade jag ej an-krat nästa natt, utan fortsatt seglingen, isynnerhet som man på lodet kan gå rund "Cap Bowling-green" och seglingen framemot "Palm-öarne" ej är hindrad af några undervattens-grund eller farliga klippor. Här under Cap Upstart började först tecken visa sig, att vilda stammar bebodde det inre af landet, ty rökpelare syntes i ymighet inifrån skogarne från deras eldar, som natt och dag underhöllos.

Klockan 12 om natten kom vinden god igen, och om en half timme voro vi åter till segels. "Cap Bowling-green" var lågt land; vattnet utanför var grundt, och handlodet måste ständigt anlitas.

Det dagades den 23 Juli, och nya, herrliga vyer af det inre utaf landet blottades för våra blickar. Far-vattnet var temligen rent, och under passerandet af "Cap Cleveland" har man det höga bergat "Elliot" om 4,000

fot i sigte. Vid middagen voro vi vid "Magnetical-ön", med sin egendomliga bergsspets, i form af en ljuskrona. "Chilcott-Rocks", circa 5 fot öfver vattnet, passerades, och nu upp-dök för-ut för vara blickar de höga och med en yppig växtlighet betäckta "Palm-öarne." Strax efter dessa öar voro passerade, stillnade vinden ut, liksom föregående afton, (ett bevis att SO-passaden ej ännu riktigt stadgat sig) och vi måste åter ankra utanföre "Hinchin-ön", hvilken, med dess berg, "Bellendenker", synes på det betydliga afståndet af 54 min. Bergshöjderna äro hittills i jemnt stigande, men nu antager landet formen af höga bergsryggar, hvarefter det återigen blir mera jemnt — blott här och der omvexlande med några höga bergstoppar. Korallrefven börja att tränga sig närmare in på kusten och hopklämma segelleden till 14 min. bredd.

Kl.  $\frac{1}{2}$  1 på morgonen den 24 Juli återkom vinden från samma håll, SO, och jag lättade ånyo, styrande oafbrutet NNV hän. Besättningen hade nu blifvit mera van vid ankring och tillsegelsgående. För fortkomst skull lät jag under natten alla läsegelsspiror vara utsatta, ändarne iskurna, och märseglen fastgjordes blott på nockarne — med rårna ständigt upphissade. Hädanefter, hvarje gång vi gingo till segels, dag eller natt, tillsattes, sedan ankaret var lättadt, genast alla segel och läsegel, hvarefter den del af besättningen, som hade frivakt, fick strax gå till kojs.

Seglingen denna sistnämnde dag var ganska enformig. En oafbrutet likadan och skogbeväxt kust, utan all omvexling, om babord, och korallref om styrbord. Dessa sednare syntes nu tydligt från däck. Korallrefven förete en egen anblick. Om man föreställer sig stora, åtskiljda isfält om våren, då, efter regn, det står vatten på isen, som deraf ser grönaktig ut, och, vid dessa isfälts kanter, vågornas squalp bilda hvit fragga, så har man en till illusion gränsande likhet och föreställning om ett korall-ref. De ligga vanligen  $\frac{1}{2}$  à 1 fot under vattnet. Dock uppväxa de understundom till öar, och man antager, att genom sammanväxande af flera sådana

många af de större öarne i Stilla Oceanen tillkommit. Ett fartyg, som stöter på ett sådant ref, är vanligen förloradt, och det hör nästan till sällsyntheterna, att det någonsin mera kan komma af igen, i anseende till den skarpa och hvassa korallen, som intränger lik en såg i skeppet.

Dagen förflöt sålunda, såsom förr nämndes, enformigt med att betrakta dessa ref om styrbord och rökpelarne inne i landet om babord. Här och der passerades dock en och annan liten holme.

Farvattnet smalnar här allt mer och mer, så att man på denna höjd måste, vid inträffande mörker, i tid vara beredd på ankring.

Så långt som till "Cap Grafton" kan nemligen ett skepp framgå, äfven nattetid, isynnerhet om man är gynnad af mån-ljus. Men sedan detta Cap passerats, blifver passagen så trång och farvattnet så uppfyllt af bankar och ref, att man nödvändigt måste hafva dagsljus, för att leta sig fram genom denna intrikata passage. Hade ej stiltje föregående gånger nödgat mig ankra, hade sådant ej heller förrän här för oss förekommit.

Men för att återgå till berättelsen om vår färd: månen hade emedlertid fortskridit på *sin* bana, liksom vi på *vår*. Den var redan i sista kvarteret, och största delen af nätterna var nu mörk, så att månlyuset ej infann sig förrän mot morgnarna — och det var redan alldeles mörkt, då vi passerade genom det, blott 3 min. breda, sundet mellan "Fitz-Roy ön" och "Cap Grafton".

Under minskade segel och jemnt lodande dubblerades denna udde. I lå derom ankrade jag på blott 5 famnar vatten. Men här mottog oss en syn, som ännu kvarlemnade minnen af en obehaglig öfverraskning. Längs stranden vid vår ankarplats och öfverallt uppe i bergen syntes hundratals eldar, hvilket gaf en anblick, påminnande om det gas-illuminerade Stockholm från saltsjösidan en mörk höstafton.

Då man betänker hvad vi hade att vänta oss, om vi skulle blifva observerade eller hörda, och om infödingarne hade haft tillgång på båtar — hvilket jag för min del tror ej var händelsen — när vi gingo till ankars, då . . . då . . . jag nära nog ryser ännu, då jag nedskrifver detta, vid tanken på denna natts hotande utsigter och deraf föranledda betraktelser. Sedan seglen blifvit fastgjorda, vidtog jag, på grund af dessa obehagliga upptäckter, försvarsåtgärder samt fördelade vapen och ammunition bland besättningen. Allting gjordes snart klart för att, om behöfligt, kunna tillbakahålla ett nattligt anfall. Säkert folk, med skarpladdade gevär, utställdes för och akter såsom poster. Den öfriga besättningen sof med sina skjutvapen bredvid sig. Skarpslspade sablar och pikar voro förvarade på, för hvar och en uppgifven, plats, der de ögonblickligen kunde finnas. Säkert är, att aldrig har väl någon hamnvakt på ett handelsfartyg varit mera vaken och haft sina ögon bättre uppspärade, än vår under denna natt, hvilken dock lyckligtvis förflöt lugn och utan några oroande tecken.

Vid månens uppgång kl. 2 om morgonen, den 25 Juli, gick jag till segels Huru lifvad man kände sig, då skeppet nu igen började skjuta fart, kan jag knappt beskrifva. Värmen började blifva tryckande; vi voro ock nu redan under den 17:e bredd-graden. Som faryattnet började här blifva än trängre och segelleden alltmera osäker, derigenom att många farligheter ännu ej blifvit upptäckte, åtskilliga visserligen rapporterade, men ej säkert utlagda i kortet, samt slutligen för de ständigt växande korallbankarne iakttog jag en viss method att betrygga mig, det jag ej skulle komma att råna upp på några nya eller obekanta farligheter. I stället att vistas bredvid rorsmannen på halfdäcket, såsom eljest varit fallet, flyttade jag och tog min plats om dagarne upp i förbramsalningen. Förbramsseglet var alltid fastgjordt och rån upphissad för att ej stänga utsigten. På bramsalningshornen spikades några brädlappar, för att bereda bekvämare

sittplats. För att gifva ryggselöd sträcktes mantåg emellan bramvanten, på akterkant om stängen. Upprätt, längs stängen, var, i form af ett större ritbråde, fastnadjad en brådtafel, hvarpå sjökorten, det ena efter det andra, uppbyggades, och bredvid denna intog jag min plats, ifrån solens uppgång till dess nedgång. Allt, hvad jag i lekamlig mätto behöfde, hisrades upp i en göling. Passare, krita, blyertspenna och en liten parallell-lineal hade jag alltid tillreds, instoppade i fickorna. En stropad kikare hängde öfver axeln. Vid lovarts brambardun i *däck* placerades en af besättningen, hvars syssla var att repetera mina order till manövrer, kursförändringar, styrning, etc. Denna kallades af besättningen på spe: *telegrafisten*. Det var äfven hans göromål, att sticka på alla möjliga effekter, som vandrade upp till bramsalningen.

Alla små-öar, som vi passerade, började härefter vara trådbevuxna och antaga en slags gråaktig grönska, troligen till följd af den starka och jemna torkan, enär regn under denna årstid är en sällsynthet och sällan inträffar före November månads ingång. Korallrefven om styrbord börja här utsträcka sig i långa, vidsträckta fält. Det var vantigen omkring 20 famnar djupt vatten tätt intill deras kanter. Vid "Cap Tribulation" antager kursen en nordlig riktning, och, emedan nu alla seglen drogo, sköt då skeppet hårdare framfart. Just innanför denna udde ligger en hög bergskägglä, som fått namnet: "Peter Botte", troligen dertföre att den till sin skapnad är förvillande lik sin namne på Mauritius i Indiska Ocean. Den är 3311 fot hög och står lutande öfver stranden, liknande en jätte, som står lurande, för att störta sig öfver den förbiseglade. Tätt nedvid sjökanten syntes många jordhyddor, med hvar sin bivåk-eld framför; men ej ett enda lefvande väsen syntes till. Infödingarne voro troligen på ströflåg i de närliggande skogarne.

Bergen i det inre af landet börja åter sträcka sina toppar ofvan skyarne. Några små floder och backar ses hafva sina utlopp längs stränderna; och här måste i sanning lam-

det vara ytterst fruktbart, men ingen vet det, ty ingen Europé har, så vidt veterligt, vågat med sin fot beträda kusten. Ej ens Capt. Cook, denne djerfve upptäcksseglare, som besökt dessa farvatten, vågade här riskera en landstigning.

Mot aftonen syntes, midt i farvattnet, *tre* stora korallbankar riktigt barrikadera farvattnet. I lä om någon af dessa bankar beslöt jag ankra. Rännorna mellan dem kunde vara ett par kabellängder breda. Då jag passerade en af rännorna, hade vi så förminskat seglen, att jag blott gick för begge märseglen. Under den ostligaste banken, hvarifrån några små buskar uppstucko ur vattnet, ankrade jag; natten förflöt lugn och vacker.

Jag kunde följande dag, den 26 Juli, ej gå till segels förrån vid fullkomligt dagsljus mot kl. 6 på morgonen, ty ej mindre än *åtta* korallbankar, här och der kringströdda i farvattnet, spärrade vägen. Här börja de vidsträckta korallrefven, som halva en egen och bestämd formation samt bilda riktiga långsträckta grupper i nord och syd. De *yttre*, som gränsa mot Stilla Oceanen, äro alla nästan likformiga, bågformiga, med sin konvexa båge mot oceanen och äro der tvärdjupa, ofta ej med botten på 400 fr. Deras längd från spets till spets är ungefär 3 min., och vid hvarje spets är djupt inlopp af omkring en half minuts bredd. Genom ett sådant inlopp på Lat. S. 15° 41', Long. O. 145° 51', insegelade Capt. Flinders med "Endeavour" — en engelsk fregatt — och letade sig, efter otaliga faror, fram till den inre segelled der jag nu var. *Mellanrefven*, 10 à 15 min. aflägsnade rätt vest från de yttersta, har jag nyligen beskrifvit såsom varande långsträckta fält i nord och syd, och som utgöra gränsen om styrbord för segelleden. Mellanrummen emellan de yttersta och mellanrefven äro upptagne af mångtusendo farliga små ref, som ännu ej hunnit undersökas, och Gud vet när de någonsin blifva det. Slutligen bilda de, som jag vill kalla: *innersta* refven de farliga bankar, på hvilka ej nog tillräcklig uppmärksamhet kan rättas, och hvilka äro lika stöt-

stenar, utkastade här och der i farvattnet. Denna dag arbetade jag mig fram ett ansenligt stycke. Jag har ofta hört omtalas, att de, som passera genom Torres-Strait, då de få solen i Nord à NV rätt förom sig i segelleden, plåga — då dess glindrande i vattnet gör det omöjligt att observera vattnets färg-skiftning i gränsskapet af undervattens-grund — ankra midt på dagen, i lä om någon bank. Jag gjorde detta aldrig, ehuru sådant kanhända anses något oförsigtigt, utan i dess ställe iakttog jag en annan method, som, ehuru jag just ej precis vill rekommendera den åt en hvar, dock fullkomligt och lyckligt ledde till det afsedda ändamålet: resans påskyndande. Jag är viss på att herrar assuradörer, om de någonsin komma att kasta sina blickar på dessa rader, med en viss skräck skola genomläsa dem. Jag gick nemligen till väga på följande sätt:

Från solens uppgång till framemot kl. 11 på f. m., då solen var österut och NO, knep jag babords fastland så nära, som jag för utskjutande ref tordes, för att få babords synkrets fullkomligt klar och skönjbar, på samma gång undvikande de farligheter, som yppades midt i farvattnet och som ligga på 1½ minuts afstånd från kusten. Då solen avancerade mot norr, höll jag öfver åt styrbords sida af farvattnet och längs korallrefven, så tätt att jag hade en knapp ½ kabellängd till dem. Man seglar då vanligen i 8 à 10 famnars vatten och är säker att lemna alla mid-waters-farligheter om babord. Dessa grund och undervattensklippor kunde jag således ej se (på grund af solens glimrande i vattnet, hvilken sålunda kastade sina strålar för-ifrån), förrän de voro tvärs ut om babord. Allt efter som solen förfor sig vester öfver, styrde jag mera babord ut från korallrefven och sålunda kunde jag undgå att minska segel och behöfde aldrig ankra midt på dagen. Min tanke sträfvade blott "att göra pinan så kort som möjligt."

På sådant sätt passerade jag "Cap Bedford" och "Cap Flattery", styrande sedan emellan långa hopgyttringar af ref



upp emot den stora "Lizard-ön." Det var här utanför som kapten Cook sökte sig in år 1770 genom en smal korallöppning. Farvattnet smalnar skarpt emellan "Lizard-ön" om styrbord och ett tvärbrant korallref om babord. Kursen böjde sig tvärt från N  $\frac{1}{2}$  V till V t. N. Seglen minskades — det var afton — och jag ankrade snart under en sandbank.

En timme före dagningen den 27 Juli gick jag till segels. Denna dag visade sig sednare blifva den intressantaste och, om man så får uttrycka sig, den *hetaste* dagen af min segling genom dessa labyrinth. Emedan vi hade en ren ränna för en half timmas tid, begagnades detta tillfälle att låta besättningen genast frukostera. Jag sände 1:e styrman upp till förbramsalningen för att en stund intaga min plats derstädes; under det jag gjorde mina runder kring däck, upptagen af mina egna, allvarliga betraktelser, föranledda af en hotande nöjd och väntade farligheter. Kanoner och öfriga vapen undersöktes. Taljor uppsattes för att i nödfall vara till hands att snart kunna kasta ut båtarna, om så skulle påfordras. Jag försedde mig sjelf med fulladdad revolver och skarpa skott i reserv för såväl denna som för den studsare, som sedan upphissades till mig i bramsalningen. Så snart besättningen skaffat, lät jag Serangen med sina Lascarer genast skarpladda alla gevär och framtaga nödig ammunition. 2:dre styrman fick göra detsamma med kanonerna och hafva i beredskap de blanka vapen. Genast derefter uppgick jag i bramsalningen och afläste 1:e styrman, som fick förhållningsorder angående de manövrer, som möjligen kunde komma att verkställas. Bästa rorgångaren ställdes till rors. Vi skulle neml. kl. omkring 11, komma att passera "Pipon-öarne", der våldsbragden mot det förut nämnda engelska skeppet ägt rum. Alla möjliga segel och läsegel, som kunde dragas, voro satta.

Akterut syntes nu "Lizard-ön" försvinna i horisonten; om *babord* hade vi en långgrund, djup bukt in åt landet, med skyhöga berg i dess inre; på *babords bog* "Murdoch udde", med 4 små holmar, omgifna af farliga ref derutanför; rätt

*för-ut* stäfvade vi på 9 måttligt stora holmar, emellan några af hvilka vi skulle passera; i *lovart* om holmarne, 4 korallref; och långa korallfält hela vägen om *styrbord*. I sanning vackra *utsigter!* Här, om någonsin, fordrades att hålla "tungan rätt i mun." Uppifrån, der jag satt, syntes så mycket, att jag tryggt kan förklara, att *mindre* kunnat komma en skepps-befälhafvare att blekna eller känna hufvudet gå ikring. . . . ty utflopp eller väg emellan holmarne var omöjligt att uppläcka; och, innan man kom närmare, förtonade sig dessa holmar i *en enda massa*. Snart syntes de dock tydligt från däck. Kursen ändrades något vestligare för en half timma, för att undvika det grund, som engelska fregatten "Megära" upptäckt året förut (1858). Snart stäfvade vi åter på holmarne. Denna grupp kallas "Howicks-öarne". Strömmen gjorde nu öfver 5 knops fart *med oss*, och fartyget sköt sålunda nära 14 knop öfver grund, så att holmar och klippor syntes liksom flyga förbi oss. Rännan upp emot "Pipon-öarne" bildar ett trångt pass. "Cap Melville" passerar man helt nära om babord, och med kikare upptäckte jag vattnets squalpning för-ut öfver de midt i farleden liggande s. k. "Channel-Rocks".

Dessa klippor lemnades helt nära om babord, och vi ströko så nära kanten som möjligt af den största utaf "Pipon-öarne". Just vid detta tillfälle hördes ett besynnerligt och hemskt hvinande i luften. Förvånade och spejande, sågo vi oss ögonblickligen omkring, för att erfara orsaken, och sågo då "bomeranger" och stenar hvina omkring oss. I nästa ögonblick framstörtade flera hundra infödingar från kliporna längs stranden, bakom hvilka de hållit sig dolda, utspringande i sjön, med vattnet ända upp till knäen, fortfarande kastande bomeranger.\*) De flesta gingo högt öfver

\*) Ett vapen, egendomligt för Australien och med en oförväntad skicklighet af infödingarne begagnadt, förfärdigadt af tungt trä, i form af en halfmåne och så konstrueradt, att det äger den *högst märkbara* egenskapen, att, kastadt af en australisk infödingars hand, det först framgår till ett betydligt afstånd, i en långsträckt

skeppet och nedfölla i vattnet på andra sidan. Utan vidare betänkande kommanderade jag: "fyr på kanaljerna!" och ögonblicket derpå erhöles de en salfva af Lascarernes skjutvapen och från förbramsalningen, der jag hade en god position, hvarpå luften fylldes af det vilda skränet från flyende infödingar, som släpade med sig döda eller sårade. Skeppet hade en betydlig hastighet förbi öarne, och 2:ö styrman, med den öfriga besättningen, hann ej affossa en enda kanon efter de flyende, emedan de upptogos af brassning i följd af kursförändring; straxt derpå voro vi ute på ett större flack, och den nyss vilda scenen förbyttes i ett fullkomligt lugn, endast afbrutet af Lascarernes heta och håstiga pratsamhet, förargade, som de voro, att ej hafva fått tillfälle att sända efter dem en ny salfva. Snart gingo vi rund en låg, vacker och skogbeväxt ö och ankrade kl. 6 e. m. under en liten sandbank bortom de höga, bergiga öar, som fått namn af "Finders Group".\*)

Det var med verklig inre tillfredsställelse jag följande morgon, den 28 Juli, hörde Serangens pipa båda till uppbrott

kurva eller bra nära rät riktning och synes i det närmaste försvinna för ögonen; derefter, tagande en skarp krökning och med nästan oförminskad hastighet, återkommer det till en punkt, helt nära på sidan om, hvarifrån det blifvit utkastadt; så att, om det kastas med högra handen, det tager kurvan alltid till venster och nedfaller vanligen straxt till venster om den kastande. Dock har jag sjelf i Australien sett prof på, huru en bomerang fullbordat sin fulla kurva och, då den återkommit, nedfallit långt bakom den kastandes rygg samt något till höger derom! Man söker föfångt att i fysikens läroböcker finna en förklaring häröfver. Med en liten modell kan man dock snart praktiskt öfvertyga sig om detta vapens märkvärdiga bana. Några sådana nedfölla, vid det nu omtalade tillfället, på däck, och upplemnades af mig, jemte öfrigt i samma väg, vid min hemkomst, till Kongl. Vetenskaps-Akademien.

\*) Några fragmenter efter det förr omnämnda, förolyckade engelska skeppet var jag ej i stånd att upptäcka, vid passerandet af "Pipon-öarne".

och jag tyckte mig märka, att såväl Lascarer som min gamla besättning, med lättare och glädtigare sinne, hifvade upp ankaret. Ständigt bar det nu framåt emellan holmar och bankar. De så vackra "Claremonts-öarne" voro redan passerade, då en massa sandbankar, nu torra vid lågt vatten, syntes föröka trängseln i farvattnet. Korallbankarne tycktes kunna hafva varit nog. Hela kusten, ända upp till "Cap Sidmouth", syntes garnerad af rökpelare, och skogarne upp i landet tycktes stå i full rök — bevis på närvaron af vilda stammar i mängd. Strax norr om "Cap Sidmouth" var segelleden så trång, att vi seglade nästan som i en smal djupblå ränna.

Långt ostvart ut, vid de yttersta Barrière-Refven, har en engelsk örlogsmän inträngt till den segelled, jag nu gick.

Vi upphunno ej vår nästa ankarplats förrän en hel timme, sedan solen gått ned. Det var fullkomligt mörkt, då vi ankrade under en liten holme. Nalkandet mot ankarplatsen måste ske ganska försigtigt, ty vid holmens östra sida, som måste kringgås, lågo några små klippor i vattenbrynet. Skarp utkik var af högsta nöd och på sådant sätt lyckades manövern. Min ankarplats under denna holme var ganska nära fastlandet och vi voro hela natten rustade i ordning att möta en öfverrumpling, om sådant skulle inträffa. Men allt aflopp tyst och väl.

Den 29 Juli, ehuru farvattnet var ytterst trångt, aflopp lika lyckligt som den föregående dagen. I grannskapet der jag nu seglade, hafva såväl Engelsmän som andra nationer, under olika tider, stundom lyckligt, men ofta olyckligt, sökt att från Oceanen intränga mellan Barrière-Refven. Såsom exempel kan anföras: vid Lat. S. 13° 5', der en svart klippa är inseglingsmärket; på Lat. S. 12° 51', der Bligh år 1780 inlopp med en båt midtför "Cap Direction"; Lat. S. 12° 44', der "Hibernia", en engelsk örlogsmän, år 1810 inseglade; Lat. S. 12° 38', der Capt. Cook år 1770 träffade på en ränna, som fick namn af "Providential-Canalen", midtför "Cap Weymouth"; Lat. S. 12° 23', der den lilla ön "Quoin" utgör



inseglingmärket. Men strax norr om denna ö förlorade engelsmännen, år 1843, ett präktigt örlogsfartyg "Ferguson". På Lat. S. 42° 42' finnes äfven ett litet inlopp, som också har en svart klippa som inseglingmärke. Två minuter ännu nordligare är dock ett annat trångt inlopp i hvars granskap en stor ostindiefarare "Martha Ridgway", förliste år 1843.\*) Alla dessa inlopp hafva ganska djupt vatten, men äro ytterst svåra att angöra, hvilket noggsamt de ymniga skeppsbrotten i deras grannskap bevisa. Vestvart härom, ungefär 35 min. närmare landet, rätt vest från det sistnämnda inloppet, ankrade jag denna afton, under de små "Pipon-öarne", efter en högst mödosam och besvärlig dag, tillbragt under strålarne från en vertikal sol. Äfven natten var så varm, att det knappast var möjligt att sofva, ehuru en hvar sökte däck, för att kunna andas något friare. Under samma natt öfvergick SO-passaden i en hårdt blåsande OSO-lig monsoon, som ibland dock drog sig rätt ostlig.

Om morgonen den 30 Juli blåste monsoonen ganska allvarsam. När vi gingo till segels, kunde jag ej föra mera än toppade mässegel. Dubblerandet af "Cap Grenville" förenades med verklig fara, ty kursen är der NNO (väl så ostligt), och monsoonen blåste nästan rätt ost, så att det var blott med yttersta svårighet vi kunde ligga öfver udden. Strömmen var här för stark att tillåta någon ankring, och det var för trångt att kunna kryssa. Rårna inbrassades, så att bardunerne voro hårdt insvigtade, och, om ej skeppet seglat så ypperligt som det gjorde, hade det aldrig lyckats. Kl. 9 dubblerades dock udden, och redan kl. 10 hade monsoonen aftagit något i styrka, gått mera på SO, och med nordvestlig kurs seglades nu vidare med alla dragande segel till och läsegel på begge sidor.

Ostvart härifrån finnas återigen åtskilliga trånga inlopp, såsom: "Nimrod-Passagen" på Lat. S. 42° 6'; en annan ränna

vid Lat. S. 42° 4'; "Steads-Passage" vid Lat. S. 44° 54' och hvars öppning är en kabel-längd bred; en annan öppning vid Lat. S. 41° 46'; och slutligen den förr omtalade *breda öppning*, "Rain-Island-Passagen", som jag i början af denna afhandling omnämmt. Här, utanför Cap Grenville, sammanlöpa de olika farvattnen till ett gemensamt, framemot Torres-Strait. Kursen från Rain-Island ned mot det gemensamma farvattnet går i SV å SSV.lig riktning. Men jag vill blott i förbigående nämna att, för att angöra inloppet vid Rain-Island, måste man hafva särdeles säkert bestick, hvarföre goda kronometrar äro af nöden; och dessutom måste man hafva säkra latituds-observationer, hvarvid 2 minuters fel i observationen redan kan medföra betänkliga misstag. Inloppet är derjemte försvåradt genom ett ständigt, på de branta korallrefven inrullande, svårt haf, upprördt af den ihärdigt blåsande hårda monsoonen, — isynnerhet i Juni—Aug. Regn och disig luft är ofta rådande vid detta inlopp, och jag vet många skepp som kommit in genom denna passage och ej kunnat föra mera än dubbel-resvade mässegel. En annan omständighet att taga i betraktande är, att många — då de inkommit genom "Rain-Island-Passagen" och sedan den lilla "Rain-Island" blifvit seglad ur sigte (särdeles i mindre klart väder) samt strömmen, som understundom är temligen hård, satt dem något betydligare från deras kurs — haft svårt att träffa rätt på den trånga segelleden, blifvit förvillade och tvungne att, på vinst och förlust, uppsöka den gemensamma rännan, på annan väg, styrande NV-wardt hän; somliga hafva dervid lyckats, andra återigen fått böta med totalt skeppsbrott, såsom fregatten "Pandora", hvarom jag förut nämnt. En annan ränna, något längre norrut, försökte den dristige Capt. *Sinclair* i Juni 1849 med skeppet "Olinda", och med ett för honom tillfredsställande resultat. Han inlopp vid Lat. S. 44° 45' och fann temligen ren och klar passage med VS-kurs rätt in, samt upptäckte i NV.lig riktning sålunda den s. k. och i kortet utmärkta: "Midt-Passagen"; som först möter vår segelled

\*) Se vidare; "Specialerne" häröfver och Horsburgh's India Directory.

utanför "Cap York". Men inloppet är ytterst svårt och farligt från Oceanen, så vida ej något inseglingsmärke der blifver upprest.\*)

\*) Ehuru en och annan lyckats att, äfven *sednare* än September, göra passagen genom Torres-Strait, hörer dock sådant till undantagen, och Capt. "Blackwood's" uppgift i sina Sailing-Directions för Torres-Strait, (utgifna i Sydney 1859) — att han utan betänkligheter skulle vilja välja denna väg, äfven om han så sent, som i början på Oktober, skulle företaga sin resa från Australien — torde dock ej få anses fullt tillförlitlig, och vill jag här anföra i några få rader, hvad Capt. Örling omförmäler angående sin resa med skeppet "Triton", från Melbourne, destinerad till Batavia. I första dagarne af Okt. afseglade han, möttes på höjden af "Cap Otway" utaf en förfärlig vestlig storm, för hvilken han länsade ut, ostvärt igenom Bass-Strait, passerande redan följande dag "Cap Howe" (sydostligaste udden af Australien), arbetade sig genom de farligheter i det s. k. korallhafvet, i närheten af Södra Vändkretsen, utaf hvilka jag förut nämnt en del, såsom: "Ferriers Ref", "Caro Bank", etc. och kom med nordostlig vind ända upp till Lat. S. 12°, för att söka "Rain-Island-Passagen", men möttes här af NV monsoonen, hvilken efter ett par dagar tilltog i styrka och stadgade sig. För att visa hvilken betydlig omväg man nödgas taga vid ett sådant tillfälle, vill jag så kort som möjligt anföra hans betående under resan.

Han höll nu af, styrande östvärt, för att emellan "Louisiada-Archipelag" och "Solomon-öarne" insegla i St. Georges Canal, som åtskiljer Nya Irland och Nya Britannien. Inkommen i denna kanal, och i behof af vatten, sökte han sådant på "Cocotnut-Island", äfvensom på "New Ireland" i den s. k. "Cataret Harbour", utan att dock lyckas finna något. Medan han låg till ankars i sistnämnde hamn, var han nära att blifva öfverumplad af sjöröfvere, dock ej infödingar, utan förrymda hvalfiskfångare med blandning af Chineser och Malajer, men gick till segels, sedan han med ett par kanonskott hållit dem ifrån sig, och fortsatte seglingen genom St. Georges Canal; hade derunder på flera ställen besök af infödingar ombord, verkliga kannibaler, (serdeles de på New Hannover) hvilka ej förstodo bruket af hvarken tobak, kött eller något annat slag af dricksvaror, än vatten; men de blefvo väl behandlade, gjorde utbyten med frukter (bananas, cocos-nötter, etc.), va-

Denna dag ankrade jag under "Cairncross-ön" på Lat. S. 11° 12'. Monsoonen öfvergick nästan till storm om natten, men jag kunde likväl ligga för blott ett ankare. Det var ej mycket skydd der, ty sjön begynnade rulla in på vår ankarsättning genom de mot Oceanen i korall-refven bildade öppningar.

Monsoonen blåste strängt i dagningen den 31 Juli. Som vi varit nödsakade att under natten sticka ut mycket ketting, drog det ut nära en hel timme, innan jag kom till segels. Vid upphifningen sprungo begge flyen på ankaret, ett reserv-

pen (mest spjut) och något sköldpadd; men de tillåtos aldrig komma mera än 12 à 15 af dem på en gång ombord. Allt aflopp dock helt fredligt, ehuru besättningen understundom lærer varit vittne till rätt besatta företeelser, såsom t. ex. då en af infödingarne fick se sin bild i en spegel och derutaf blef så förskräckt, att han hoppade bums i sjön; en annan gjorde samma manöver, då han fick se eld uppflymma genom blott dragning af en stryksticka — i deras ögon mer än trolleri.

Han passerade sedan "Amiralitets-öarne", "Carolinerne" och "Pelew-öarne", sökte sig in genom "Serangani-sundet", söder om Mindanao, och fick i staden "Zamboanga" — spansk förbrytarekoloni på Mindanao — sedan sitt behof af vatten fylldt. Vid Serangani-öarne hade ett par år förut ett engelskt skepp anlutit i samma ändamål och blef, medan det låg till ankars, öfverumpladt af infödingarne, och hela skeppets besättning uppäten. Från Zamboanga fortsattes resan genom "Zooloo-sjön, norr om Borneo, ut i China sjön mellan öarne, vester om Borneo, ned till Batavia. Resan var full af besvärligheter. Flera i korten ej utlagde eller måhända ej förr upptäckta korallref passerades, och resan förlängdes och försvårades dessutom genom ovanligt labra vindar hela tiden från "Amiralitets-öarne" till Borneo's norra kust, distancen oftast utgörande pr dag ej mera än från 22 till 50 min.

Som bekant är, gick fregatten "Eugenie", på sin verdensomsegling, från Sydney till Canton en annan väg, ostligare belägen, nemligen öster om "Solomon-öarne", styrande nästan rätt nord mot "Carolinerna", gående sedan emellan dessa sednare och "Ladronerne", passerande straxt söder om ön Formosa. Detta var i November 1852.

ankare ersatte platsen för det skadade, och saken var sålunda hjälpt. Korallref och andra farligheter voro nu hådanefter sparsammare och mera spridda, men blifva deremot närmare "Cap York", nordligaste udden af Australien, så mycket mer hopträngda. Landet är här mera lågt och jemnhögt, så att uppmärksamheten, i anseende till så få igenkännbara föremål, måste noga skärpas vid annalkandet mot Cap York. Der, om någonsin, var det trångt. Lyckligen passerade jag, under små segel, Cap York och ankrade genast kl. något öfver 11 på f. m., i lä om detta Cap, med en starkt, vestvärt löpande ebb.

Seglingen hade visserligen kunnat fortsättas, men brist på någon säker ankarplats, förrän vid "Booby-Island", Torres-Straits slut, gjorde att jag måste invänta följande dags morgon för att kunna medhinna komma ut ur Torres-Strait. Det var söndag, och besättningen kom härvid i åtnjutande af en behöflig hvila efter så många öfverståndna strapaser. Som infödingarne här och vid det närbelägna Nya Guinea äro ganska sjövana och ofta ses paddla mellan refven i hundratal kanoter, höllo vi skarp utkik såväl om eftermiddagen som följande natt. Något fartyg hade jag ej under hela resan sett, och jag var och fortfarande förblef ensam hela vägen.

Här emellan Nya Guinea och Australien ligga korallrefven vidt utgrenade i öster och väster, ifrån  $141^{\circ}$  till  $144^{\circ}$  östlig longitud. Vid sistnämnda longitud, under Lat. S.  $10^{\circ} 23'$ , finnes ett litet smalt inlopp, kalladt "Yule's Inlopp", men begagnas nu aldrig mera. Längre nordvärt framlöper det tredje, äfven begagnade farvattnet, det s. k. "Blighs Inlopp", som jag förut omnämmt.

Straxt i dagbräckningen den 1 Aug. lättade jag, under en frisk, med några lätta regnbyar förenad, monsoon och höll nordvärt upp mot den i VSV-lig riktning sedan fortlöpande "Prince af Wales Channel". Ifrån min ankarplats kan man äfven styra SVligt för "Endeavour-Strait", som äfven leder ut; men i sednare tider hafva der midt i farvattnet upptäckts så farliga grund, att jag föredrog "Prince af Wales Channel".

Strax söder om Nya Guinea utsträcka sig öfverskådliga korallref; och återigen söder om dessa, äro: "Jervis", "Mulgrave", "Bank" och "Hawkesbury". Emellan alla dessa öar och "Prince af Wales Island" ligga 5 stora, nästan parallellt i VSVlig riktning sig sträckande korallref, och emellan dessa utgjuter sig åt den Indiska Oceanens hafsvik, som benämnes "Arafura-Sjön", den vattenmassa, som från Stilla Oceanen öfverfarit Korall-Hafvet; och är det tydligt, att med en sträng blåsande östlig monsoon i samma riktning som strömmen, den sednare måste blifva anseeligt stark. Dessa nyssnämnda 5 ref bilda härigenom 6 kanaler, neml.: "Bank", "Bramble", "Yule", "Simpson", "Dayman" och "Prince af Wales" kanaler. Den sistnämnda, som är den renaste, begagnades, som jag förut nämnt, af mig. Med toppade märsegel och storbramssegel styrde jag ut genom denna kanal och såg der, på östra ref-ändan om styrbord, vraket efter ett stort amerikanskt skepp och på "Ipili-ref", längre fram om babord, hjulhusfragmenter efter en ångbåt. För 3 timmars tid funnos inga farligheter att uppmärksamma, förrän den s. k. "Larpen-banken" kommer att passeras om babord. "Booby-Island" syntes nu tydligt, med sitt hvita utseende afstickande mot den blå himlen.

Då jag snart för minskade segel framskjöt rund denna ö, för att gå till ankars, var det verkligt, jag får bekänna det, med icke ringa tillfredsställelse öfver att allt gått lyckligt och väl.

Klockan var 12 om middagen, då jag ankrade under denna ö, som räknas för slutpunkten af Torres-Strait, och hvilken är den sista af alla de oräkneliga öar, som höra till denna passage, och bland hvilka jag hade seglat de sista 17 dagarne. Denna tid kan med skäl kallas ovanligt kort för en sådan resa, då man tager i betraktande den besvärliga vägen genom Capt. Kings Route; att distancen utgör ifrån Sydney ungefär 2000 eng. sjömil, och att man är nödsakad att flera

gångar nattetid ligga till ankars, såsom fallet ock var med mig under 40 nätter.

På kunna fatta känslan af den innerliga belåtenhet, man erfar, då man efter en sådan resa, efter alla genomståndna besvärligheter och all lyckligt genomlupen risk, ankrar under *Booby Island*. Och dock . . . . . med hvilka känslor skall ej då den i Torres-Strait skeppsbrutne skåda *denna ö*, derifrån han liksom ser tillvinka sig hoppet om befrielse från sin fara och der han vet, att han skall finna allt det nödvändigaste för sitt lifsuppehälle; denna ö, som, ehuru ej framalstrande något, ej ens ett grässtrå, som — ehuru ej hafvande tecken till källa eller i sig sjelf frambringande ens en droppe drickbart vatten — dock skänker lifsmedel åt den hungrande, vatten åt den törstande, ja understundom till och med kläder för den utblottade skeppsbrutne sjömannen . . . . . allt genom omtänksamma likars hjälpsamhet och barmhertighet.

Jag vill derföre tillägga ännu några ord med afseende på denna ö, som jag såg för *första* och kanhända för *sista* gången.

*Booby Island* är liten, ungefär en engelsk sjömil i omkrets; utgör en enda, nästan cirkelrund korallklippa, utan vegetation, och är naturligtvis obebodd. Genom någon af de märkvärdiga natur-revolutioner, hvaraf i dessa trakter synas många spår, hafva danats på dess vestra sida 3:ne klyftor eller grottor, hvilka tydligt synas från ankarplatsen. Klippan visar för öfrigt ett föga inbjudande utseende. Dess historia är följande.

För omkring 50 år tillbaka, då ett af Englands örlogsskepp besökte Torres-Strait och lyckligen seglade derigenom på resa till Calcutta, inlade en öfverste *Mansom*, i ostindiska kompaniets tjänst, en stor bok uti den största af hålorna, för att sedermera göra tjänst för de anteckningar och upplysningar, som den sjöfarande kunde anse sig böra lemna. Derjemte ilandfördes så mycket salt proviant, bröd och vatten, som kunde umbäras, för att vara till tjänst för sådana

skeppsbrutne, som möjligen här kunde hamna. Detta kungjordes sedermera i England, omtalas i alla s. k. Sailing-Directions för dessa farvatten, och spriddes kändedomen härom för öfrigt mundtligt, man och man emellan, bland sjömän. Af inre drift och liksom genom en tyst öfverenskommelse brukar ännu i dag hvarje befälhafvare, som lyckligen passerat igenom Torres-Strait, inlagga i den största hålan, som fått namn af "Post-hålan", den proviant eller det vatten, han möjligen kan umbära, för att derigenom, i sin mån, bidra till uppehållet af skeppsbrutne eller, för menniskoätarnes grymheter, flyktande likar.

Sedan besättningen ätit sin middag, utsattes en af båtarne och bemannades. Då ingen af oss förr passerat denna ö, och kanhända aldrig mera någon af oss dit skulle återkomma, samt den, i sitt slag, är af ej så liten märkvärdighet, lät jag så många ombord, som voro Svenskar (hvaribland begge styrmännen) få medfölja i land, för att tillfredsställa sin vetgirighet. I händelse af tillfälle till jagt modtoges några gevär, för öfrigt vatten och en säck med skeppsskorpor.

Det var ej alldeles utan nyfikenhet jag rodde upp mot stranden, som var betäckt af dels lösa petrifikater och dels bestod af den så egna, knaggliga korallformationen. Landningen var ganska svår, ty det var lågt vatten, isynnerhet som jag måste vara noga om att få brödet landadt ifrån båten i forrt och oskadadt skick, hvilket äfven lyckades. Under vägen från skeppet till ön sköt jag några foglar af det slag, *hvita fiskare* kalladt, hvaraf ön fått sitt namn och som hvimla derikring. Stranden var längre upp liksom remnad i otaliga klyftor, som ibland voro så breda, att man måste göra flera krokvägar, innan man kom upp till Posthålan; ju närmare man nalkades grotterna, ju mera qväfvande kändes värmen, och en vedervärdig lukt af ruttet kött kändes redan på afstånd från ett söndersprunget käril med salt kött. Utanför hålan lågo afsprungna jernband, gamla fat och tunnor. Jag inträdde nu i denna så mycket omtalade grotta. Den är så

stor som ett ordentligt varumagasin. Främst derinne stod ett vattenfat på sin ända, öfvertäckt med en svartmålad pressning, hvarpå i hvit färg var ditpräntadt orden: POST-OFFICE — troligen det anspråkslösaste postkontor i världen! Jag instack min hand genom en liten öppning nedtill på fatet och, i stället för öfverste Mansoms bok (som troligen antingen blifvit stulen eller af guvernementet tillbakatagen) utdrog jag en vanlig s. k. segelpåse, der väl inga bref funnos, men deremot några anteckningar från förut passerade fartyg. Dagen före oss hade en brigg, befraktad af guvernementet i New-South-Wales passerat och ilandbringat 2 fat kött, 2 fat fläsk, 4 fat vatten och en låda medicinalier. Dessutom fann jag af dessa anteckningar, att en amerikansk skonert,\*\*) vid namn "Sea-Witch", på resa från Melbourne till Timor och Saurabaya (Java), stött i Torres-Strait, förlorat 2:ne ankare, sprungit läck, men dock fortsatt resan från Booby-Island. Liksom allt, som der inlägges, märkes med skeppets namn, tog jag äfven penseln från en närstående svartburk och präntade "Maria Augustas" namn på den brödsäck, jag der inlade.\*\*\*) Några gamla kläder lågo kringströdda här och der. Medan jag skref några rader i en medförd skrifportfölj och inlade det annoterade i segelpåsen samt instufvade allsammans i vattenfatet, sträfvade min besättning ikring bland bergsskrefvorna på ön och gjorde jagt efter det flygfå, ibland annat en oerhörd massa af kakadorer, som påträffades.

En timma deröfter voro vi åter ombord — båten togs in — under liflig munterhet lättades ankaret — snart var

\*) Efter min framkomst till Batavia erfor jag, att nämnde skonert, kort efter sin afsegling från Booby-Island, sjunkit i Arafura-Sjön, men att besättningen räddat sig i båtarne och kommit i land på Timor.

\*\*) I Batavia fick jag af 1:e styrman på det förut omnämnda, förolyckade, franska skeppet "Eqvateur" veta, att denna säck af dem medtogs i båten, då, sedan de funnit en fräfsningsort på Booby-Island, de fortsatt sin resa till Timor.

skeppet bevingadt med alla sina läsegel på begge sidor och flög af för en frisk ostlig monsoon. Alla kanonerna, med sina, sedan flera dagar innehafda kartesch-laddningar, aflossades såsom en afskedshelsning till Booby-Island och Torres-Strait, och i glädjen uppstämdes lifliga hurrarop, ty vi kunde numera lugnt plöja vår väg utåt Indiska Oceanen.

Halvet låg öppet och oändligt för våra blickar. Efter så många dygns segling oafbrutet genom farliga klippor, bankar och skär, innebar anblicken af det fria halvet en slags tjustning, och föll mig dervid i minnet en ung författarinnas vackra tankar härom:

"Hur oändligt du är

Och fast dödar du bär

I ditt sköte, jag älskar din lek som ditt kif;  
Det bor friskhet och kraft uti sjömannens lif.  
Och det lockar med makt och det tjustar mig så,  
Att jag måste ditut öfver vågarne blå."

Min väg genom Torres-Strait var alltså fulländad, och nu vill jag blott tillägga några rader angående det vidare af resan.

Den delen af Indiska Oceanen, som ligger emellan Torres-Strait och Timor, kallas "Arafura-Sjön" (af andra "Timor-Sjön"). Den är ganska ren; blott i SV har den en större bank, vid namn "Sabul-bank", som har flera farligheter, men hvilken ännu ej är riktigt undersökt.

Fjedern på min kronometer hade i Torres-Strait sprungit af, men som man till "Semas-Sund" vid Timor har rätt vestlig kurs, (missvisningen är här ingen), så seglade jag uti en latituds-parallell, hvilket var lätt att genom observationer verifiera. En lunar-distans, tagen vid annalkandet af Timor, rättade mitt bestick. Jag afråder alla att, i händelse kronometern skulle vara felaktig eller besticket osäkert, göra hvad



man har selt prof på, att en eller annan har försökt, neml., tagande en betydlig krokväg, styra ned åt Australiens norra kust för att korrigera sitt bestick och söka ny afsegling; ty strömmen är der hård och högst oregelbunden i sin riktning kring uddarne. Resan förlänges onödigtvis, och man utsätter sig för förökade farligheter, hvilka man annars helt och hållet skulle undgå, såsom liggande utom fartygets kurs. Detta bevisar nogsamnt det olyckliga öde, som drabbade vår landsman, Capt. *Österberg* med skeppet "Magda" år 1858, som så godt som på ljusa dagen hade den oturen att förlisa på reefvet vid "Cap van Diemen". En kortare segling än att från Booby-Island styra rätt vest på Timor kan ej finnas, och en lättare kan man ej önska sig.

Från Booby-Island till Semas-Sund var jag 7 dygn på vägen. På denna resa såg jag om natten den 7 Aug. ett fenomen, som man blott lærer få se här och i Bauda-Sjön. 1:e styrmannen kom och väckte mig med en bestört min, att vi säkerligen voro inpå grundt vatten. Jag rusade upp och såg vattnet nästan mjölkhvitt ikring mig, minskade segel, brassade back, lodade, men fick ej botten på 100 fr. Då skeppet nu låg stilla, såg vattnet ut som is, betäckt med snö. En pyts af detta vatten upphalades och examinerades af mig i mörkret. Jag uppläckte ett stort antal af globformiga kroppar, *länkade tillsammans*, hvar och en af ett knapptålshufvuds storlek. Länkarne mellan dessa kroppar öfverstego ej 3 tumers längd och utstrålade ett blekt fosforiskt sken. Hela natten seglade jag i denna massa, men mot morgonen, då månen nedgick, återtog vattnet sin mörkblå färg och visade *tydliga glimrande fläckar*. Jag antager, att dessa kroppar voro af den s. k. "Medusa pellucens", som i oerhörda massor här hade samlat sig. Följande natt syntes intet deraf, och med en hård ostlig monsoon styrde jag genom Semas Sund. Strömmen var stark medgående. Jag hade ämnat lägga bi till dager, men då jag såg tydligt landet på begge sidor, seglade jag friskt på igenom.

Den 9 Aug. styrde jag norr om den lilla ön "Savu" och gick söder om "Sandelträds-ön", beryktad för sina superba hästar.

För att komma upp i Java-Sjön valde jag "Allas Sund", som skiljer Lombock från Sumbava. Visserligen är det bland de trångsta, men man har fördelen att finna ankarsättningar i händelse af stiltje, som ej "Lombock Sund" eller "Sapy Sund" erbjuda. Visserligen är Allas Sund, liksom de andra sunden, oroad af öboer, som i sina s. k. "proas" understundom här lära utöfva sjöröfveri, men det finnes här intet annat att göra. Lyckligtvis behöfde jag ej ankra; och det är just då, man kan blifva utsatt för dem. Monsoonen drog sig rätt sydlig upp genom Sundet, hvilket om natten af mig passerades. Jag följde Lombocks östra strand, som är grundast, medan Sumbava-sidan är mycket djup ända intill och har ingen ankarsättning.

Hela denna natt syntes det aflågsna skenet från vulkanen "Tumbora" på Sumbava.

Utkommen i Java-Sjön, följde jag tätt efter Lombocks norra strand. Jag uppehölls här af stiltje och laber vind nästan hela dagen och jag hade derunder tillfälle nog att förvissa mig, det "Schillers" stora grund, utlagdt i några kort, ej i verkligheten existerar.

Alla öarne öster om Java eller öster om "Madura" (nästan en fortsättning af Java) äro i kortet högst felaktigt utlagda, emedan de i verkligheten ligga mycket längre vestligt. Med säker afseglingspejling, om natten, under klart månsken, från Cap Sedano på ön Bali, satte jag kursen för "Sapodje-Strait", men kom i stället in bland de små holmarne "Gos" och "Tunduk", hvaremellan jag, med lika besvär men lika lyckligt som i Torres-Strait, letade mig fram.

Slutligen anlände jag, utan något särdeles anmärkningsvärdt, till Batavia den 15 Aug., efter en resa af 31 dagar. Dagen efter min ankomst anlände en preussisk brigg, hvilken afseglat från Sydney samma dag jag dit anlände från Liver-

pool. Han hade gått rund Australien, genom Bass-Strait, vester öfver och hade 68 dagars sesa. Exempel gifvas på skepp, hvilka samma väg haft 80, till och med 90 dagars resa! Bervis nog på fördelarne af att taga vägen genom Torres-Strait.

#### TILL REDAKTIONEN FÖR TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET!

Med tacksamhet har jag läst den i redaktionens tidskrift införda recensionen öfver mina anteckningar från den engelska örlogstjensten. De loford som egnas mitt arbete glädja mig, på samma gång som jag fullt insér och erkänner befo-genheten af de gjorda anmärkningarne. Detta sednare erkännande är för mig så mycket lättare, som jag aldrig gjort anspråk på att vara skriftställare och, med mitt utgifna arbete, endast hade för afsigt att, med den hjälp jag kunde erhålla, meddela mina landsmän hvad jag erfarit och sett under mitt vistande i den utländska örlogstjensten. De anmärkta författare-bristerna gå mig således lätt förbi, men hvad som deremot har smärtat mig, och som jag ej kan lemna obesvaradt, är den, genom min felaktiga ordställning, oriktiga uppfattningen af mina ord pag. 446. Då jag på nämnde pagina omnämner, att i *Civita Vecchia* voro trénne norriska fartyg, hvilka, i anledning af underrättelsen om den älskade konung *Oscars* död, boro flaggan på half stång, samt då jag vidare tillägger: "Ingalunda skulle svenska skepp, om sådana funnits der, ha underfåtit att i yttre måtto visa den sorg, hvarje svensk kände vid nyheten m. m." — så var afsigten att om-tala de norriska fartygens sorgbetygelse samt att tillika uttrycka min öfvertygelse, det äfven svenskarne, om det funnits några der, skulle hafva vetat att rätt uppfatta den sorgliga underrättelsen och, likasom de norriska fartygskaptenerna, visat den ädle konungens minne tillbörlig aktning. Men, ovan som jag är att föra pennan, skref jag ordet "Ingalunda" der det borde hafva stått *Ej heller*. Genom denna felaktiga ord-

förvexling blef hela meningen förvånd, och jag med rätta, ehuru emot min afsigt, misskänd för att vilja inblanda mig uti en strid, som ligger heit och hållet utanför mitt yrke, och hvilken jag, i likhet med min recensent, innerligt beklagar att den egt rum samt för ingen del vill göra mig delaktig af. Denna förklaring ber jag vördsamt måtte få blifva införd uti första utkommande häfte af redaktionens tidskrift.

Stockholm den 27 Mars 1861.

*Axel Lind af Hageby.*

#### FÖRÄNDRADE OCH NYTILLKOMNE FYRAR OCH SJÖMÄRKEN.

##### Brasilien.

RIO GRANDE DE NORTE (326). Fyr, stillastående, med hvitt sken uti ett torn på fästningen *Santos-Reis-Magos*. Höjd 43 fot. Synvidd 12 mil. 5° 46' S. 35° 13' 15" V.

MOLDONADO (328). Fyr, stillastående, på ostpynten af ön *Lobos*. Höjd 155 fot. Synvidd 20 mil i klar luft. 34° 58' 5" S. 54° 55' 34" V.

Fyren på N. V. ändan af ön *Lobos* har upphört att lysa.

##### Afrika.

BUFFALO-RIVER (335). Fyr, stillastående, på södra sidan af mynningen till denna flod. Höjd 45 fot vid lågt vatten. Synvidd circa 11 mil. Fyrtornet är måladt rött och hvitt. 32° 40' S. 28° 20' O.

PERIM (338) (Sundet vid *Babel Mandel*). Fyr, omgående, med hvitt sken och blink hvar 4<sup>s</sup>. Höjd 242 fot. Synvidd 22 mil. Fyrtornet står på en höjd circa 3200 fot S. V. från öns nordostliga klippspets.

##### Asien.

DOLPHIN ROCK (338) (*Bombay*). Fyr, stillastående, med grönt sken mot Syd och Ost, hvitt mot Nord, men lyser ej mot Vest. Höjd öfver högt vatten 30 fot och lågt vatten 46 fot. N. 4° 30' O. 1,7 mil från "*Sunken Rock*".

MANORA POINT (337). (*Kurrachee*) Fyr. Synvidd 17 mil i klar luft, men under S. V. monsoon, då luften vanligtvis är disig, endast 7 à 9 mil.

#### Australien.

JERVIS-BAY. (352). Fyr, omgående, som varierar med rött, grönt och hvitt sken hvar 30<sup>s</sup>. Höjd 244 fot. Det hvita skenet synes i klar luft circa 19 mil, men det gröna och röda endast 14 mil. Fyrtornet, som är hvitt och 61 fot, högt, står på en utspringande landtunga, circa 1 $\frac{1}{4}$  mil norr om *Cap St. George* och 2 $\frac{1}{2}$  mil söder om sydligaste spetsen af inloppet till *Jervis Bay*. 35° 9' 16" S. 150° 47' 8" O.

Fartyg, som angöra *Cap St. George* söder ifrån, skola alltid försöka få denna fyr i sigte för att undvika *Wreck-Bay*; dock måste man vara försiktig vid angörande af nämnde Cap, som är en farlig udde. Så snart man är inom 8 mil derifrån, får ej fyren bringas nordligare än N. t. V. p. c. Styrman åter ostligt och får fyren uti N. N. V.  $\frac{1}{4}$  V. kan denna udde med säkerhet passeras 1 à 2 mil nära.

*Jervis-Bay* har god och säker ankarplats för alla vindar.

#### UNDERRÄTTELSE FÖR SJÖFARANDE.

PRINCE SHOAL. Vid mynningen af *Sagueny River* i *St. Lawrence, Norra Amerika*, finnes ett klippgrund på 3 famnars djup, hvilket ligger S. Ö. en half mil från det uti sjökorten angifne "4 Fathom Patch". *Lark Point* pejlas från grundet i V.  $\frac{3}{4}$  N. p. c. och den svarta Bojen på *Vachos Patch* i N. t. V.

För att undvika förstnämnde grund, hålles *Brandy Pots* söder om eller öppen för *White Islet* och med S. S. V.  $\frac{3}{4}$  V. kust p. c. passeras ostvärt om *Prince Shoal* circa  $\frac{1}{2}$  mil.

TIDSSIGNAL på ön *Ascension* i *Stilla Hafvet*, till rättelse för Skepps-Chronometrar:

Alla dagar, utom Söndagar, gifves Tidssignal från flaggstången på hamnmästarens hus, som ligger söder om *Hayes*

*Hill*, och är det enda hus i närheten som har flaggstång. Kulan hissas upp till 90 fots höjd och faller precis kl. 4, efter *Greenwich* medeltid, eller 2<sup>m</sup> 18<sup>s</sup> efter *Ascensions* medelmiddag. Flaggstångens Longitud är 44° 25' 30" V.

Efter anmodan hos Hamnmästaren gifves signal på annan tid för de fartyg som ej kunna afbida den ofvan angifne.

#### SAMMANDRAG AF ÅTSKILLIGA KONGL. BREF, FÖRORDNINGAR, GENERAL-ORDER M. M., UTGÅNGNE FRÅN SJÖFÖRSVARS-DEPARTEMENTET.

(Kongl. Bref).

Den 22 Jan. Att ett nytt fyrfartyg — afsedt att utläggas på Sydosbrotten i Bottniska viken — må byggas å flottans varf i Carlskrona i likhet med fyrfartyget "Finngrundet", samt att lysningsapparat och kettlingar må införskrifvas från England.

Den 29. Kommendören vid Flottan m. m. C. D. Osterman skall förrätta Generalmönstring med Flottans båtsmanshåll inom 4:a distriktet, som dertill är i tour, innevarande år. S. d. att vara ledamöter i undersöknings-kommissionen för utrönande af de vid Flottans *Stockholms station* befintlige roddkanonslupar m. fl. fartygs tillstånd m. m. hafva blifvit förordnade: Grosshandlarne S. Godenius, J. E. Fröberg, F. A. Rindman och Sjökaptenen O. Lindström samt för utrönande af segel-linieskeppens och fregatternes vid *Carlskrona station* tillstånd m. m. Grosshandlarne C. F. Wærn, C. O. Kjellberg, C. J. Kock och E. F. Meyer.

(General-Order).

Den 4 Febr. Chefen för Mekaniska Departem. i Carlskrona Öfv.-Löjtn. och Ridd. Byström har blifvit beordrad att afresa till Köpenhamn för att träffa aftal om vilkoren för tillverkningen af machineriet till den blifvande ångqvarnen i Carlskrona.

Den 8. Vid *Carlskrona* station skola nedannämnde skepp och fartyg utrustas, för att i slutet af Maj kunna utgå:

*På 3 månaders Ex.-Expedition*

skruflinieskeppet "*Stockholm*" och fregatten "*Eugenie*", samt

*på 4 månaders Ex.-Expedition*

korvetten "*af Chapman*" för Krigsakad:s Sjökadetter, korvetten "*Svalan*" för Jungmäns exersis, samt skeppsgossebriggarna "*Snappopp*", "*af Virsén*" och "*Glommen*" till skepps gossars öfvande.

Ångkorv. "*Orädd*" för att i början af Maj kunna utgå till sjös och korvetterna "*Lagerhjelke*" och "*Najaden*" för att i medlet af September kunna utgå på 10 månaders expedition, samt dessutom ett tjenligt fartyg till bibringande af nödig öfning i bombkastning, skjutning och handterande af laddade bomber, att utgå på högst 10 dagars expedition och inmönstras på den tid Bef. Am. bestämmer.

Vid *Stockholms* station skola nedannämnde fartyg utrustas: Kanonångslupen *Svensksund* för att i början af Maj kunna gå till sjös.

*En division Kanonslupar*, deraf 2 landstignings- och 2 bombkanonslupar, för att den 1 Juni kunna utgå på 4 veckors ex.-expedition; skonerten "*L'Aigle*" för att den 4 Juni utgå på 4 månaders ex.-expedition och

*1 Bataljon Kanonjollar* med tillhörande chefsfartyg för att i början af Juli utgå på 6 veckors ex.-expedition.

Den 8. Ångkorv. "*Orädd*" får användas för hemtransporterande från *Carlskrona* station af 1:a och 2:a Hallands båtmans-kompanier under Maj månad.

Den 13. F. d. Majoren vid K. Marin-Rog:t Ridd. G. A. Klint har erhållit tillstånd att bära K. Marin-Rog:ts nuvarande Majors-uniform.

Den 19. Prem.-Löjtn. G. J. Klingsporr har erhållit 7 månaders tjänstledighet för att idka in- och utrikes sjöfart.

Den 22. Sek.-Löjtn. J. N. Lagervall bax erhållit 1 års förlängning & innebäfvande tjänstledighet, till handels-sjöfarts idkande.

Den 28. Åtskilliga förändringar i spisordningen för friska å K. M. Flottas fartyg fastställdes.

S. d. Kom.-Kapt. och Ridd. P. A. K. Lagerstråle, Kapten C. Kleman, Kapten-Löjtn. S. A. C. Lagerberg och Kapten-Löjtn. vid *Constructions-corpsen* och Ridd. A. G. A. Ljungstedt skola vara ledamöter i den undersöknings-kommission "för utrönande af samtliga segel-linieskepps och fregatters tillstånd, deras användbarhet och årliga kostnaden af deras lämpliga underhåll m. m.", hvilken skall sammanträda i *Carlskrona* den 8 Maj under Vice Amiralen, Kom. af K. S. O. med St. Korset m. m. Friherre C. R. Nordenskjölds ordförandeskap, samt Kom.-Kapt. och Ridd. A. R. V. Egerström, Kaptenen B. L. Ulrich, Kapt.-Löjtn. J. R. Dahlström och Kapt.-Löjtn. vid *Constructions-corpsen* och Ridd. J. Jeansson, äfvenledes ledamöter i den kommission för utrönande af vid *Stockholms* station befintliga rodd-kanonslupars, kanonjollars och mörsare-fartygs tillstånd och årliga kostnaden af deras underhåll m. m., hvilken skall sammanträda vid ofvannämnde tid i *Stockholm* under Kommendören vid *Flottan* och af K. S. O. J. Lilliehööks ordförandeskap.

## FÖRÄNDRINGAR INOM KONGL. MAJ:TS FLOTTA.

### *Befordringar:*

Den 22 Jan. Till Kapten-Löjtnant: Premier-Löjtnanten *M. A. Ekström*; till Premier-Löjtnant: Sekund-Löjtnanten *F. Th. Thörn*.

Den 12 Febr. Till Kamrerare vid Flottans *Stockholms* station: Kassören, Öfverkommissarien *C. J. Trolle*.

Den 26 Febr. Till Kommendör: Kommendör-Kaptenen *C. J. von Diederichs*; till Kommendör-Kapten: Kaptenen *C. C. Warberg*; till Kapten: Kapten-Löjtnanten *A. J. Rosengren*; till Kapten-Löjtnant: Premier-Löjtnanten *F. L. Anderson*, och till Premier-Löjtnant Sekund-Löjtnanten *A. Molander*. Till

Regements-Pastor vid Flottans Stockholms station : Bataljons-Predikanten *C. G. Tiselius*.

Den 5 Mars. Till Underlöjtnant vid Flottans Marin-Regemente : utexaminerade Kadettkorporalen Grefve *A. F. Cronstedt*.

Den 19 Mars. Till Kapten-Löjtnant : Premier-Löjtnanten *C. G. Centervall*; till Premier-Löjtnant : Sekund-Löjtnanten Frih. *R. O. G. Cederström*.

#### *Utnämningar:*

Den 28 Jan. Till Riddare af Kongl. Svärds-Orden: Kaptenerna *F. H. Didron* och *O. G. A. Herkepé*; Kapten-Löjtnanterne *H. A. Liljeblad* och *W. H. Sylvander*; Kaptenen vid Flottans Marin-Regemente *A. L. Wilkens* och f. d. Kapten-Löjtnanten, Lotsfördelnings-Chefen *J. L. Windahl*.

Till Kommendör af Wasa-Orden: Lots-Direktören *F. Engelhardt*.

Till Riddare af Kongl. Wasa-Orden: Kaptenerna i Flottans Mekaniska korps *E. W. M. Sasse* och *B. J. Janzon* samt Kamreraren i Kongl. Förvaltningen af Sjöärendena *J. F. von Heidenstam*.

#### *Afsked:*

Den 22 Jan. Kapten-Löjtnanten på Flottans Reserv-Stat, Ridd. af Kongl. Svärds-Orden *F. G. Du Rietz*, med pension; Kapten-Löjtnanten *V. Améen*, men pension och Under-Löjtnanten vid Flottans Marin-Regemente *E. Wulff*.

Den 12 Februari. Kommendör-Kaptenen, Ridd. af Kongl. Svärds-Orden *H. F. Frick*, med pension; Majoren vid Marin-Regementet, Ridd. af Kongl. Svärds-Orden *G. A. Klint* och Kaptenen vid samma Regemente, Ridd. af Kongl. Svärds-Orden *G. A. Bäck*, med pension.

Den 19 Mars. Kaptenen vid Flottans Konstruktions-korps Ridd. af Kongl. Vasa-Orden *A. H. Couleur*, med pension.



