

omtrent véd, hvor den ligger. Fra den vestlige Side af Vatnajökul, Skaptárjökul kaldet, skete 1783 et frygteligt Udbrud, og der fremkom derved en af de største Lavastrømme, man kjender i hele Verden. Ved dette Udbrud bleve flere Kirkesogne ødelagte, og 9,400 Mennesker omkom af Ild, Sult og Sygdom; men endnu kjender man ikke rigtig de Kratere, hvorfra disse Ødelæggelser udgik. Det vilde være let at nævne adskillige andre vulkanske Fremtoninger paa Island, som heller ikke ere undersøgte, og man ser heraf, at der paa denne Ø er nok at gjøre for Naturgranskerne. Imedens enhver lille Plet af Italiens vulkanske Dannelser er undersøgt og kortlagt, have vi paa Island store Strækninger, Hundreder af Kvadratmile med den mest storartede vulkanske Virksomhed, som kan tænkes, og som aldrig ere bleve traadte af nogen Menneskefod. Af Islands Jökuler, der dække store Arealer i det indre (efter Prof. Johnstrup 246 □ Mile), er ikke en eneste bleven videnskabelig undersøgt, lige saa lidt som de ældre glaciale Dannelser, hvor man dog maaske kunde finde Nøglen til en For-

staaelse af „Rullestensaasernes“ Dannelse. Naar Forholdet er saaledes med disse vidtstrakte Terræner, er det ikke underligt, at man heller ikke kjender noget synderlig til de underliggende ældre Formationers Aldersfølge. Saa vidt man véd, findes der paa Island ikke ældre Lag end fra Tertiærtiden; men disse ældre Lag have kun en forsvindende Udstrækning i Sammenligning med de vældige Ophobninger af Trap og Tuf, der danne Hovedmassen af Øen. Hele Island er af forholdsvis ny eller helt ny Oprindelse. — Forskjellige Geologer have visselig gjæstet Island; men det, de have undersøgt, er for intet at regne imod, hvad der staar tilbage. „Geysir“ og „Hekla“ ere Navne og Fremtoninger, der ere kjendte af alle; men den Tid vil vel komme, da ikke disse Navne alene, men ogsaa mange andre paa Island ville være almindelig kjendte; det gjælder kun om, at der paa Øen sker udstrakte og indgaaende Undersøgelser. Vi Islændere, der have saa megen Kjærlighed til vor Føde, ville da omfatte den med endnu større Kjærlighed.

Istransporten over Lille og Store Bælt,

af **Chr. Hansen**, Postexpeditor.

Noget ejendommeligt for vort Land er den Førsel, som i enkelte Vintre finder Sted over Bælterne, og som vi kalde Istransporten. Der er visselig mange andre Steder i Verden, hvor Forbindelsen mellem to Sider af en Havarm eller af en Flod kan blive afbrudt ved Is; men særegent er vistnok dette, at man har ordnet hele denne Sag saaledes, at der er bygget egne Fartøjer dertil, at der allerede om Efteraaret sørges for Proviantering o. s. v. — Ledelsen og Tilsynet med Istransporten har altid været overdraget Postvæsenet, og efter at Dampen og Telegrafien have traadt hjælpende til, er det afskrækkende ved en saadan Transport til Dels faldet bort, og nu betragter man det ikke længere som livsfarligt ved Vintertide at gjæste Sprogø.

Naar Kulden lægger Havet til omkring ved Østersøens Udløb, og naar Isen under vedvarende Frost efterhaanden breder sig mere og mere, ophører for en Tid den livlige Samfærsel, der ellers i Aarenes Løb har udviklet sig mellem mange tyske Havne og Kjøbenhavn, Malmø o. s. fr. Standser saaledes al Forbindelse paa disse Veje, maa man ty til den gamle Rute gennem Halvøen over

Lille og Store Bælt, og denne Vej er da den eneste mellem de skandinaviske Lande og Mellem Europa. Vel er der, siden Jærnvejen til Frederikshavn blev fuldført, aabnet en ny Vej derfra med Dampskib over til Göteborg; men ogsaa denne Forbindelse maa høre op, dersom Kulden vedvarer og fylder Kattegattet med Drivis.

Lille Bælt har sit smalleste Sted mellem Middelfart og Snoghøj, i det Afstanden dér næppe er 1000 Alen, og fra Oldtiden og ned til vore Dage har derfor her været et vigtigt Overfartssted mellem Fyen og Jylland. Det er dog sjældent, at Isen har stoppet Færselen paa dette Sted længer end et Døgn ad Gangen, da Strømmen har en saa rivende Fart og skifter saa tit — hver 6te Time — at Isen vanskelig lægger sig fast. Man kan derfor om Vinteren mangan Gang møde det Syn, at Isen i nogle Timer aldeles overspænder Farvandet, saa at dette er helt hvidt, medens det kort efter viser aabent Vand. I ældre Tid havde Overfarten over Lille Bælt ikke ringe Ulemper. Man brugte nemlig kun almindelige Baade til Transporten, og til Meddelelsesmiddel havde man kun den optiske Telegraf. Landsætningen skete overalt paa Kysten, hvor

en Aabning tilbød sig, og da man ikke forud kunde vide Landgangsstedet, hændte det almindelig, at den rejsende selv kom vandrende til Byen for at melde Postens Landgang. Stundom kunde Stillingen være temmelig farlig: thi Baadene vare ikke indrettede paa en saadan Transport, og en Isflage kunde derfor let sende Baaden med dens Indhold til Bunds. Undertiden kunde en Baad ogsaa manøvrere saa længe imellem Isflagerne, at Mørket faldt paa; man blev da meget ængstelig og søgte ved alle Midler at hindre Baaden i at drive ud i det nære Kattegat. — Nu til Dags stiller Sagen sig dog meget gunstigere. Efter at Jærnvejsnettet har strakt sig over Fyen og Jylland, ere Banerne indbyrdes blevne forbundne ved en Dampfærge, der gaar mellem Strib og Fredericia, og som hidtil, paa en enkelt Afbrydelse nær, har kunnet vedligeholde Forbindelsen. Dersom imidlertid en meget stærk og vedvarende Kulde maatte indtræde, vilde man med Nødvendighed vendte tilbage til den tidligere Transportmaade; men nu har man jo den elektriske Telegraf, og man har for kort Tid siden bekostet Isbaade for et saadant Tilfældes Skyld. Naar Talen er om Isvinter, fores visselig Tanken nærmest hen paa Store Bælt; men da ogsaa Lille Bælt under en Isvinter har en livlig Førsel, er det ikke uden Vigtighed at kjende Forholdene dér, saa meget mere som de samme Hindringer møde os ved flere Sunde og Øer i de danske Farvande, hvor stærke Strømninger hindre Kulden i at danne en fast Bro.

Ved *Store Bælt* frembyder Overfarten dog de største Hindringer. Den fra gammel Tid kjendte Vej over dette Bælt ligger, som man véd, mellem Nyborg og Korsør, hvilke Byer ere fjærnede fire Mile fra hinanden. Fra Knudshoved paa Fyen til Halskovsrev paa Sjælland er der imidlertid kun to Mile, og midt imellem disse Punkter ligger Øen Sprogø. Igjennem Bæltet gaar der en strid Strøm, og skjønt Bæltet sjælden fryser saaledes til, at man kan gaa derover, er det i strænge Vintre pakket med Drivis, der sædvanligvis fylder Farvandet paa den ene Side af Øen, Østerrenden, naar Farvandet er frit i Vesterrenden paa den anden Side af Øen, eller omvendt.

Indfinder Drivisen sig i større Masser, ophører Dampskibsfarten, og *Isbaadenes Virksomhed* begynder. Af disse Baade ligger der tolv paa hver Side af Bæltet og to paa Sprogø. De ere aabne og stærkt byggede, og hver af dem er bemanded med fire Mand foruden Skipperen; de ere ikke større, end at Mandskabet i fornødent Fald kan trække dem en Del af Vejen over Isen, hvad der indtræffer, naar man under Vejs møder en større Isflage. I dette Tilfælde trækkes Baaden op paa Isen og holdes ved medbragte Afstivere paa ret Kjøel, og Mandskab saa vel som Passagerer hjælpes da i broderlig

Forening til at trække det tunge Læs. Under saadanne Omstændigheder kan Stillingen uagtet sin¹ Alvor blive hel morsom, som naar man f. Ex. ser en Dame sidde i Baaden, der trækkes af Folk af mange Nationaliteter og iførte de underligste Dragter. Overfarten er naturligvis ikke helt uden Fare. Baadene ere saaledes mangen Gang udsatte for at komme ud af Kursen, naar de ere blevne indeklemte imellem Isflager, der drive i anden Retning end Baadens. I Isvinteren 1870—71 hændte det saaledes i det mindste tre Gange, at man nærede Frygt for flere Baades Skjæbne. En af Gangene afgik om Morgenen fire Isbaade fra Korsør, men efter nogle Timers Forløb tog Isen dem med sig i nordlig Retning, saa at de rejsende først efter 56 Timers Forløb landede paa Æbelø ved Bogense, aldeles forkomne af Sult og Kulde.

Ubehageligheden ved Overfarten ligger særlig i, at de rejsende undertiden maa tilbringe en hel Vinterdag i stræng Kulde i aaben Baad, og skiftevis maa vandre paa Isflager eller sidde i Baaden. Snart maa de, hvad der er det værste af alt, kæmpe sig igjennem løs Is, Sjapis, og snart maa de søge at omgaa en Isflage ved at krydse uden om den, eller søge at naa aaabent Vand paa den anden Side af Isflagen, i det de trække Baaden hen over den. Undertiden indtræffer ogsaa det Tilfælde, som meddeles i et Telegram fra Korsør af 11te Febr. 1871:

„Baadene fra Knudshoved avancere langsomt, da der maa banes Vej med Køller, og Baadene imellem gaa i Blød“.

I taaget Vejr eller naar der indtræffer stærk Søgang, hænder det ikke saa sjældent, at Baadene maa vende tilbage til Land igjen; men som oftest naa de dog efter adskillige Timers Forløb *Sprogø*, der ligger ligesom en Kro ved Landevejen, og her finder den rejsende baade Husly og Føde. Denne Ø, der om Sommeren ved Forbisejlingen viser sig som en gold Banke med et Fyrtaarn, er under disse Omstændigheder en velsignet Plet, hvor den rejsende lander med Tak. Staten sønger i god Tid om Efteraaret for dens Proviantering, saa at man dér finder et godt Bord, og selv om der, hvad tit er hændet, samler sig over 100 rejsende paa Øen, bliver man dog beroliget ved at se det opstaldede Fedekvæg og den livlige Andegaard, ikke at glemme de mange Harer paa Øen. Mod en bestemt og billig Betaling nyder man efter de udstaaede Møjsommeligheder desuden Behageligheden af en god Seng. Men mange Gange nødes den rejsende til at blive flere Dage paa Sprogø, og den derværende Telegraf er da det eneste Bindeled med Omverdenen. Øen er 48 Tdr. Land stor og har 6 Bygninger. Tidligere har den tilhørt det Raskenbergske Gods, men²1814 købte Postvæsenet den for 10,000 Rdlr.

Fra Begyndelsen af Aaret 1794 have *nøjagtige Oplysninger* om, hvor længe der hvert Aar har været Istransport paa Store Bælt. Fra dette Aar og indtil Udgangen af 1832 har Istransporten i Tværmaal været 33 Dage om Aaret. De strængeste Vintre i dette Tidsrum vare:

1799/99	Istransp. varede fra 26. Dec.—12. April, i alt 108 Dage.
1799/1800	— 19. Dec.—11. April. — 115 —
1812/12	— 13. Jan.—16. April, — 94 —
1829/30	— 6. Dec.—19. Marts, — 104 —

I 14 Vintre af dette Tidsrum fandt der ingen Istransport Sted, nemlig Vintrene

1792/93, 1795/96, 1796/97, 1797/98, 1805/06, 1806/07, 1811/12, 1814/15, 1817/18, 1818/19, 1821/22, 1823/24, 1824/25 og 1831/32.

Fra Begyndelsen af Aaret 1833 til Udgangen af 1876 har Istransporten haft følgende Varighed:

1833	„ Dage.
1834	„ —
1835	„ —
1836	„ —
1837	Istransp. varede fra 2. Febr.—16. Febr. 15 —
1838	— 12. Jan.—10. April 89 —
1839	— 3.—8. Febr. og fra 10. —29. Marts 26 —
1840	— 11.—18. Jan. 8 —
1841	— 22. Jan.—22. Marts 60 —
1842	— 28. Jan.—5. Febr. 9 —
1843	„ —
1844	— 25. Febr.—14. Marts 19 —
1845	— 13. Febr.—3. April 50 —
1846	„ —
1847	— 22.—31. Jan. 10 —
1848	— 7.—22. Jan., 24. Jan. —17. Febr. samt 20.—21. Febr. 43 —
1849	— 11.—18. Jan. 8 —
1850	— 13.—30. Jan., 2.—5. Febr. samt 7.—8. Febr. 24 —
1851	„ —
1852	„ —
1853	— 24. Febr.—6. Apr. 42 —
1854	„ —
1855	— 30. Jan.—11. April, 24. —26. Dec. 75 —
1856	„ —
1857	— 1.—13. Febr. 13 —
1858	— 24. Febr.—17. Marts 22 —
1859	„ —
1860	„ —
1861	— 7. Jan.—5. Febr. 30 —
1862	„ —
1863	„ —
1864	— 19.—25. Jan. 7 —
1865	— 6. Febr.—5. Apr. 59 —
1866	„ —
1867	— 25. Jan. 1 —
1868	„ —
1869	„ —

1870	Istransp. varede fra 8. Febr.—4. Marts og 31. Dec. 26 —
1871	— 1. Jan.—1. Marts 60 —
1872	„ —
1873	„ —
1874	„ —
1875	— 26. Febr.—10. Marts 13 —
1876	„ —
1877	„ —

Ved at kaste et Blik paa disse Tal, sér man en stærk Nedgang i Isvintrens Varighed. Tages saaledes Tiaaret 1861—1870, viser Gjennemsnittiden for hvert Aar sig at være 12,3 Dag. I Tiaaret 1850—1859 var der derimod Istransport 17,6 Dage, og i Tiaaret 1840—1849 20,7 Dage i Tværmaal hvert Aar. Denne Aftagen i Isvintrens Varighed tør vel ikke forudsættes at ville blive større og større med Aarene; men dens Aftagen maa dog nærmest tilskrives de store og kraftige Dampskibe, som det i mange Aar har været Postvæsenets Opgave at sætte i Gang mellem Korsør og Nyborg. Særlig maa nævnes det 1867 anskaffede Dampskib „Fyen“, hvis Evne til at arbejde sig igjennem Isen i høj Grad overgaar alle tidligere i denne Fart brugte Skibes. Det nævnte Skib har under en Isvinter særlig til Opgave at hjælpe Baadene, og naar et gunstigt Øjeblik maatte indtræde, da at tage Baadene paa Slæb eller ogsaa at optage Passagerer og Gods fra Baadene i rum Sø. Skibet ligger derfor paa en saadan Tid ude i Farvandet med Dampen til Rede for strax at kunne afgaa. Ogsaa paa andre Maader har Staten søgt at mildne den rejsendes Ulemper ved Overfarten. Paa Halskov er der saaledes 1876 opført en stor Bygning, og paa Fyens Side findes flere Bygninger fra tidligere Tid.

Som man véd, var der i fordums Dage slet ikke sørget for noget paa Sprogø, og der fandtes hverken Brød eller drikkeligt Vand paa Øen. Og at Øen endnu langt ind i dette Aarhundrede var slet provianteret, vidner Historien om Frederik den sjette, der en Gang med Følge nødtvungen besøgte Øen og til sidst kun fik gule Ærter at spise. Naar man end videre i officielle Beretninger læser om, at der medgik 60 Aar med Underhandlinger, inden der i Slutningen af det forrige Aarhundrede blev rejst et Hus paa Kysten til „Ly for Mennesker og Dyr“, maa man glæde sig over de Forbedringer, som dette Aarhundrede har bragt; men først naar Jærnbannerne engang udmunde i Halskov og paa Slipshavn vil der være gjort, hvad man med Billighed kan kræve paa Landjorden. Dersom den skandinaviske Halvø havde en ligesaa rig og tæt Befolkning som England, vilde det rimeligvis ikke vare længe, inden man byggede en Tunnel under Store Bælt; men som Forholdene ere,

kan man ikke tænke sig et saadant Foretagende realiseret.

Istransporten er et saa mærkeligt Led i Samfærdsmidlernes Række, at den, skjønt i sin Helhed tilstrækkelig kjendt af danske Læsere, vel kan fortjene Omtale i nærværende Tidsskrift, der jo ogsaa læses af Udlændinge.

I hvert Fald ville de givne Meddelelser om Istransportens Varighed i de forskjellige Aar, der ikke før have været samlede og tilgængelige for Almenheden, men kun findes spredte i forskjellige *Beretninger fra Generalpostdirektøren* til Finansministeren, have nogen Interesse som et samlet Bidrag til *Islægets Historie* ved de danske Kyster.

Fra et Ophold i Vladivostok,

af **Emil Hansen**, forhen Telegrafbestyrer i Vladivostok.

I.

En russisk Kolonisation har altid et særeget Præg, lige vidt forskjellig fra en engelsk, som fra en fransk. De Mangler og de Fordele, der findes ved den, aabenbare sig overalt paa lignende Maade, hvad enten den foretages paa det ene eller paa det andet Sted. Liberalitet imod de indfødte, hele Styrelsens stærkt udprægede militære Tilsnit, meget langsomme Fremskridt i civilisatorisk Henseende og ringe Lyst til at tilstede Indvandrere af fremmed Rod Adgang ere de væsentligste Særkjender for den russiske Kolonisations Maade.

Kolonien *Vladivostok* viser alt dette i udpræget Grad. Den Interesse, som den frembyder i sine politiske og sociale Forhold, forøges yderligere ved dens geografiske og etnografiske Ejendommeligheder, der ere en Følge af dens Beliggenhed i et Bælte og ved et Hav, hvor det hede og det kolde Vejrlags Udstrømninger føre voldsomme Kampe med hinanden, og hvor begge disse højst ulige Vejrlags ejendommelige Dyre- og Planteverden til Dels er repræsenteret og paa en underlig Maade er blandet sammen.

For Læserne af dette Tidsskrift turde det vel ikke alene være af Interesse, at der her omtales Forhold paa et Sted, som for en Snes Aar siden var fuldstændig ukjendt for Evropæerne, men ogsaa den særlige Omstændighed træde til, at det var Udførelsen af en dansk Mands Tanke, der bidrog mest til at gjøre denne Kolonis Navn kjendt overalt i den civiliserede Verden.

Paa Sydkysten af en omtrent 5 danske Mile lang og forholdsvis smal Halvø ved Navn Muravief Amurskoj, som fra det sydlige Mantsjuri i sydvestlig Retning skyder ud i det japanske Hav imellem to Bugter, ligger den russiske Militærstation Vladivostok (paa dansk: „Østens Herre“; af Vladi, Herre, og Vostok, Østen) under 43° 7

n. Br. og 129° 34 ø. L. for Paris. Indløbet til Vladivostok, af Russerne kaldet det gyldne Horn og af Engelskmændene Port May, skærer sig ind i Halvøens Sydspids, gaar først $\frac{1}{2}$ Mil imod Nord og derpaa $\frac{1}{2}$ Mil imod Øst, overalt med en Gjennemsnitsbredde af fra 1800—3000 Fod og danner en naturlig og fortrinlig Havn med fra 8 til 14 Favne Vand og en ypperlig Ankergrund. Paa de tre Sider er Havnen værnet ved høje, til Dels med Krat og Underskov dækkede Kyster og imod Syd ved den store bjærgfulde og skovklædte Ø Kasakevetoj, der er skilt fra Halvøen ved det fra $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$ Mil brede og 5 Mil lange saakaldte Bosfor-Stræde. Paa en lille Klippe, der ligger i den østlige Ende af dette Stræde, er der i den allersidste Tid blevet opført et Fyrtaarn.

Vladivostok var før udelukkende beboet af en Del indfødte, men toges, nærmest paa Grund af den gode Jagt og det ypperlige Fiskeri, i Besiddelse af Russerne i Løbet af Sommeren 1860. Om Vinteren 1860—61 overvintrede her det første russiske Krigsskib, nemlig Korvetten „Griden“, Kapt. Jægerskjold.*) Matroserne fra Korvetten gik i Land og byggede paa Nordsiden af den inderste Bugt et stort, rummeligt Træhus, hvori Officiererne og en Del af Mandskabet tilbragte Vinteren; det var rimeligvis de første Evropæere, som gjæstede dette hidtil saa ukjendte Land. Huset var den første europæiske Bygning, som opførtes; det eksisterer endnu, om end i en temmelig forfalden Tilstand, og kaldes den Dag idag den gridske Kaserne. Efterhaanden opførtes flere Bygninger,

*) Efter ham kaldes Halvøens sydvestlige Forbjerg Kap Jægerskjold, ligesom man overalt langs det russiske Mantsjuris Kyster finder de fleste Poster, Havne og Forbjærge opkaldte efter Officiererne paa de russiske Krigsskibe, som først have været der.