

Det kongelige danske geografiske Selskab.



I det tredje Møde Vinteren 1890—91 meddelte Geografilerer *Olaf Lange* Minder fra tvende Rejser i Kaukasus og et tre Ugers Ophold ved Petroleumskilderne i Balachani ved Baku.

I det fjerde Møde holdt Kommandør *O. Irminger* Foredrag om Afrikas Deling.

I det femte Møde holdt Professor. Dr. theol. *Henrik Scharling* Foredrag over Athen og dets nye Museer.

I det sjette Møde holdt Premierløjtnant i Flaaden *Ryder* Foredrag om den Expedition, som under hans Ledelse senere er afgaaet til Østkysten af Grønland.

Paa den i Maj afholdte Generalforsamling suppleredes Raadet med Cand. mag. *K. Rordam*, Geolog ved Danmarks geologiske Undersøgelser, samt med Dr. med. *O. Storch*.

Den paabegyndte islandske Søopmaaling.

Ved Kaptajn **C. F. Wandel**, Direktør for Søkaartarkivet.

Blandt alle de Fremskridt, der betegne det nitende Aarhundrede, er den Hurtighed og Sikkerhed, hvormed Havet befærdes i vore Dage, sikkert ikke et af de mindst nævneværdige. At dette er naaet, skyldes Anvendelsen af Dampen, der sætter Skibet istand til at styre lige paa Maalet istedenfor at krydse eller ligge uvirksomt i stille Vejr og til dristigt at nærme sig Land under Forhold, hvor et sligt Forsøg vilde være den sikre Undergang for et Sejlskib. Det skyldes dernæst Indførelsen af Søret, der sætter Skibsføreren istand til at bestemme Stedets Længde som i Forbindelse med Bredden giver Skibets Plads. Breddens Bestemmelse er en af de letteste navtiske Observationer, Længdens derimod ikke, idet man for at bestemme denne, foruden at finde Klokkeslettet paa det Sted man befinder sig, maa kjende Klokkeslettet paa et andet Sted (de fleste søfarende Nationer bruge Greenwich), og dette opnaaes ved Søret. Endnu levende Skibsførere kunne mindes den Tid, da man intet Søur havde ombord, og hvorledes man, naar man nærmede sig f. Ex. de vestindiske Øer, paa Grund af Ukjendskab til sin Længde, maatte ligge stille om Natten eller „dreje til“, som det hedder i Sømandsproget, for ikke i Mørke at løbe paa Land.

Det skyldes endelig Farvadenes omhyggelige Afmærkning med Sømærker (Vagere, Prikker, Baaker o. s. v.) og Belysning ved Fyrtaarne, Fyrskibe og Lysbøjer.

Intet af alt dette vilde imidlertid hjælpe Skibs-

føreren, dersom han ikke samtidig var forsynet med gode Søkaart, men ogsaa paa dette Omraade har vor Tid gjort storartede Fremskridt. Naar man betragter Søkaartene over de mest befærede evropæiske Farvande fra Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede, maa man med Nutidens Fordringer for Øje forbavse sig over, hvorledes de Søfarende fandt Vej over Havet ved Hjælp af disse Kaart, hvori Landenes Omrids var helt afvigende fra Virkeligheden, deres Bredde og Længde fejl og de farlige Grundes og Revs Beliggenhed mere vild- en vejledende. Men man kjendte heller ikke til vore Dages forcerede Sejlsads; man forlangte kun at naa Maalet; Tiden, der medgik til Rejsen, var af underordnet Betydning. Siden den Tid er den evropæiske Gradmaaling bleven foretagen, omhyggelige Pladsbestemmelser ere blevene gjorte over Jordkloden, og en hermed i Forbindelse staaende systematisk Opmaaling af de befærdede Farvande er bleven foretagen.

Gaa vi efter disse almindelige Betragtninger over til de islandske Søkaart, da gjælder, hvad der ovenfor er sagt, ogsaa disse, dog ikke helt, idet de vel ogsaa ere forbedrede i dette Aarhundrede, men dog ikke i samme Grad som Søkaart over de øvrige befærdede Verdenshave.

Ved Slutningen af forrige Aarhundrede benyttede Ishavsfarerne de Søkaart, der findes i „van Keulens Atlas“, udgivet i Amsterdam omtrent 1780. Disse Søkaart tilfredsstillede i ringe Grad de Fordringer, der

i vore Dage stilles til et Søkaart, ja, man maa forundre sig over, at den Søfarende kunde finde Vej efter dem; men man maa dog samtidig erindre, at Sejladsen mere foregik efter Forskrifter og Landtoninger end efter virkelig Navigering. Handelen paa Island var dengang Regeringens Monopol; det var det samme Skib, der Aar efter Aar befarede de samme Havne, og Skipperposten tilligemed den indhøstede Erfaring gik i Arv fra Fader til Søn. Der gjordes en Rejse om Aaret, og tidt lykkedes dette ikke engang, naar Opfejren havde været lang og besværlig, thi var først den lyse Sommertid, den gode Aarstid, forbi, vovede man sig ikke tilsoes, men overvintrede til næste Aar. Dette giver Forklaringen til, at der i den gamle Beskrivelse altid findes en Bemærkning om, hvorvidt den paagjældende Havn egnede sig til Overvintring eller ej, en Sag, der nu ingen Interesse har, da Overvintring aldrig finder Sted; man sejler paa alle Tider af Aaret.

Det første Skridt til en Forbedring af Kaartene var, at en i den islandske Handels Tjeneste staaende Skipper *Minor* fik Ordre til at kaartlægge den Del af Faxe-Bugten, som han befarede, og saaledes kaartlagdes Kysten fra Kap Reykjanas til Snefjældsøklen fra 1776 til 1778, da *Minor* ved en uheldig Hændelse druknede ved Havnefjords Handelssted.

Minor har været en for sin Tid ualmindelig Skipper; med de ringe Midler, der stod til hans Raadighed, foretog han Pladsbestemmelser, Lodninger og tegnede Landtoninger, saaledes at det i 1784 under den senere Admiral *Løvenørn* oprettede Søkaartarkiv blev istand til at konstruere et Søkaart over det sydvestlige Island, der vel ikke tilfredsstiller Nutidens Fordringer, men hvoraf flere Ting vare saa fortrinlig udførte, at de ere anvendte i det nu eksisterende Kaart: „*Faxe-Bugt*“.

Naar undtages et mindre Stykke af Islands Østkyst, der kaartlagdes af Kaptajn *Wleugel* i 1776 under et Besøg dér med Fregatten „*Kiel*“, foretoges ikke noget til de islandske Søkaarts Forbedring, før Regeringen i Aaret 1800 besluttede en Opmaaling af de islandske Farvande.

Forud for enhver Opmaaling paa Søen maa gaa en paa Triangulation støttet Opmaaling af de tilgrænsende Kyser for at skaffe Punkter, hvortil Opmaalingen paa Søen kan støtte sig, medens samtidig Bredde og Længde af et af Triangulationens Punkter bestemmes ved astronomiske Observationer.

Til Triangulationens Udførelse paa Island opsendtes i Tidsrummet fra 1800—1815 efterhaanden en Del Landofficerer af Hærens forskjellige Vaaben, sær-

lig uddannede til dette Arbejde under *Thomas Bugge*, Professor i Matematik og Astronomi ved Københavns Universitet. Disse Officerer vare: Løjtnanterne *Aanum*, *Ohlsen*, *Wetlesen*, *v. Scheel*, *v. Born*, *Frisak* samt Landmaaler *Aschlund*.

Det var ikke nogen let Opgave, der var stillet disse Herrer. Det gjaldt at arbejde paa de højeste, altid snedækte Toppe, fjærnt fra beboede Steder i et barsk Klima, jævnlig standsede i deres Virksomhed af Taage og Sne, og Opholdet paa Island blev vanskeliggjort ved, at Forbindelsen med Moderlandet ofte var afbrudt i lange Tider paa Grund af Krigen. Instrumenterne vare mangelfulde og fordrede lange og meget omhyggelig gjentagne Observationsrækker; man kjendte ikke Nutidens nøjagtige Teodolit, men betjente sig af det saakaldte *geografiske Instrument*, hvis Kikkerter heller ikke kunde maale sig med Nutidens. Trods alt dette, staaer den islandske Triangulation som et Mønstearbejde for sin Tid og yder et fuldstændigt paalideligt Grundlag for en ny Søopmaaling.

Det bør nævnes, at den ovenomtalte Løjtnant *Frisak* opholdt sig 11 Aar uden Afbrydelse paa Island, nemlig fra 1805—15.

Hermed var altsaa Betingelsen for Søopmaalingens Paabegyndelse, Kysternes og deres Punktets nøjagtige Beliggenhed, skaffet tilveje, men Søopmaalingen blev imidlertid ikke til noget. Grunden hertil maa vel søges i Danmarks uheldige finansielle Forhold i den første Halvdel af dette Aarhundrede, hvor der kun havdes Midler til den ogsaa paatrængende Opmaaling af de hjemlige Farvande, og det var først i 1848, at man igjen optog Tanken om den islandske Søopmaaling. Forberedelserne vare trufne til et Skibs Udsendelse i dette Øjemed, da Krigen udbrød, og hermed blev Sagen atter henlagt.

Rammen til de nye Søkaart blev imidlertid skabt, da de ovenfor nævnte Maalinger af Officererne blev kaartlagte, og i Aarenes Løb skabtes de nuværende Søkaart ved Maalinger af de ved Island stationerede danske og fremmede Krigsskibe og flinkere private Skibsførere, men store Strækninger blev liggende ukjendte, fordi deres Opmaaling dels fordrede mere Tid, end Stationsskibene kunde afse, dels særlig til Opmaaling udrustede Skibe, og Officerer, der kunde paatage sig vanskeligere Opgaver.

Manglen af gode Søkaart blev imidlertid mere og mere følelig, efterhaanden som Fordringerne om en forøget og hurtig Trafik voxede, og især føltes det, at store Strækninger af den islandske Kyst ikke kunde nyde godt af den nu oprettede Dampskibsfart, ligesom

denne generedes af den manglende Kjendskab til Dybdeforholdene langs de saa hyppig i Taage indhyllede Kyster.

Efter at det islandske Althing gjentagne Gange havde henvendt sig til Regeringen om at paabegynde en islandsk Soopmaaling, begjærede Marineministeriet i 1884 de fornødne Midler til dette Arbejde, i Forbindelse med hvilket det var Hensigten at foretage en videnskabelig Undersøgelse af de islandske Farvande i Lighed med, hvad der andensteds var sket af de fleste evropæiske Stater ved i dette Øjemed udsendte Expeditioner. Rigsdagen nægtede imidlertid Bevillingen, og Nægtelsen gjentoges de følgende Aar, da Begjæringen atter fremsattes.

I 1890 besluttede Marineministeriet sig derfor til at begynde den islandske Soopmaaling med de til Raadighed staaende ordinære Midler, hvorfor Krydseren „Ingolf“, der skulde have Station ved Island, beordredes til i Forbindelse med Stationstjenesten at foretage Opmaaling, hvortil den særlig udrustedes baade med Personel og Materiel. Begyndelsen skete med den store *Skagestrandsbugt* paa Nordlandet, paa hvilken Althinget i sine ovennævnte Henvendelser til Regeringen særlig havde henledet Opmærksomheden.

Skagestrandsbugten eller *Hunaflói*, som den kaldes paa Islandsk, har altid været et af de slettest berygtede Farvande ved Island. Hele dens vestlige og sydlige Del er opfyldt med blinde Skjær; Bugten er meget hjemsogt af Taage og hyppig besøgt af Polarisen, der kan gjøre den helt utilgængelig. De Strækninger, der begrænse dens Vestside, høre til nogle af de fattigste og ufrugtbareste Dele af Island, og stort bedre ere heller ikke de Strækninger, der begrænse dens Østside. Dette skyldes de hyppige Besøg af Polarisen, der altid medfører Vegetationens, det vil sige Græsgangenes, Ødelæggelse, hvortil kommer, at der paa Bugten ikke er noget Fiskeri af Betydning. De ved Bugten liggende Handelssteder ville aldrig faa nogen Udvikling, da de ingen Havn have; Skibene, der anløbe dem, ligge saa at sige i det aabne Hav, udsatte for at drive paa Land, hvad ogsaa ikke saa sjælden sker.

Bugten har imidlertid Betydning, fordi der gennem den gaar Vejen til *Hrutefjorden*, en lang, smal

Fjord, der fra Bunden af Skagestrandsbugten skærer sig dybt ind i et af de frugtbareste og bedst befolkede Partier af Island. Hrutefjorden med sit Handelssted *Borðeyri* besejles vel hvert Aar af flere Sejlskibe, hvis Førere gennem mangeaarig Erfaring ere blevne lokalt kjendte paa Skagestrandsbugten, men for den almindelige Besejling er den saa godt som lukket, og ikke faa Skibe, der have forsøgt at trænge ind i den, have bødet derfor med Forlis.

Det er særlig til Besejling af Dampskibe, at der føles Trang, dels for at kunne nyde godt af den nu oprettede Postdampskibsfart, dels for at kunne opnaa Tilstedekomsten af Kreaturdampere. Udførslen af levende Kreaturer er nemlig i de senere Aar bleven en Rigdomskilde for Island. Medens tidligere Faarene udelukkende udførtes i slagtet Tilstand (islandsk Lamme-kjød), udføres nu store Mængder levende til England, medens man samtidig har lagt sig efter Opdræt af Heste, for hvilke der ligeledes er et godt Marked i England.

Krydseren „Ingolf“ er atter iaar bleven opsendt til Island for samtidig med Varetagelsen af Stations-tjenesten at fortsætte den ifjor paabegyndte Opmaaling af Skagestrandsbugten. Dersom Is og Vejr ikke lægge for store Hindringer i Vejen, tør det ventes, selv om ikke alle Detaljer skulde naaes, at det maa lykkes iaar at bringe Arbejdet saa vidt, at Skagestrandsbugten bliver tilgængelig for den almindelige Sejlads.

Saavidt vi vide, er det Marineministeriets Hensigt for Fremtiden hvert andet Aar at lade Stationstjenesten ved Island træde lidt i Baggrunden og anvende den derved indvundne Tid til Kysternes Opmaaling, der saaledes, om end ikke hurtigt, vil blive fuldført.

Den anden Opgave, man havde stillet sig, nemlig videnskabelig Undersøgelse af de islandske Farvande og de i dem beliggende Fiskebanker, er imidlertid uløst, og det maa haabes, at de dertil nødvendige Midler snart skaffes tilveje. De tilstødende Have ere undersøgte af svenske og norske Expeditioner, og vi have en national Forpligtelse til ogsaa at undersøge de under den danske Krones Højhed liggende Farvande, hvortil endvidere kommer, at nøjagtigt Kjendskab til de islandske Fiskebanker og de hermed i Forbindelse staaende Forhold bliver mere og mere nødvendigt med det islandske Fiskeris voxende Betydning for Øje.