

Det kongelige danske geografiske Selskab.



I det tredje Møde Vinteren 1890—91 meddelte Geografilerer *Oluf 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 slikt 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