

Stormächtigste  
allernådigste  
konung :  
[Und.besvär över  
Svea hovrätts den  
26 ...

Prior, H P

*27 B f a Br. 1860(1866)  
Cimbria, Ångfartyget*



National Library  
of Sweden

## CIMBRIA, ÅNGFART.

(2)

## Stormächtigste, Allernädigste Konung!

Eders Kongl. Majts och Rikets Svea Hof-Rätts den 26 sistlidne Januari meddelade Dom emellan oss undertecknade, å ena, samt ångfartyget Skånes Befälhafvare J. N. Lyth och samma fartygs Correspondentredare, Grosshandlanden, Protocoll- Secreteraren C. G. Cervin och Secreteraren hos Kongl. General-Post-Styrelsen G. Améen, å den andra sidan, angående ersättning för ångfartyget Cimbrias förolyckande genom fartyget Skånes påsegling, få vi härmedelst i underdånighet öfverklaga.

Det första som i Domen förefallit oss anmärkningsvärdt är det afslag, som Hof-Rätten meddelat öfver vår begäran att få på ed afhöra personer, som, kunnige i seglationskonsten, kunde gifva sitt omdöme och yttrande om rigtigheten eller origtigheten af hvardera fartygets manöver vid ifrågakomne tillfället. Vi hade föreställt oss att de Hof-Rättens Ledamöter, som skulle afdöma frågan, icke voro kunnige i seglation och vi åsyftade därför med vår begäran det ändamål, att de upplysningar i nämnde hänseenden, som kunnat behöfvas, skulle blifva lemnade af fullt ojäfvige personer och under vittnesed.



Om man nu antager, att Hof-Rättens Herrar Ledamöter icke sjelfve kunnat bedöma huru ett fartyg skall under kinkiga omständigheter manövreras, till hvilket antagande sjelfva den öfverklagade Domen visar oss hafva haft fullt skäl; så måste man ock föreställa sig, att nämnde Herrar Ledamöter förskaffat sig upplysningar i frågan från enskilde personer. Om desse varit ojäfvige eller om de tagit nog reda på saken, för att kunna lemna tillförlitliga upplysningar veta vi ej; men deremot veta vi och inse, att Domen icke vittnar om sakkännedom i seglationskonsten.

Vi anhålla alltså, att Eders Kongl. Maj:t tackes i Näder förklara sitt ogillande af Hof-Rättens berörde afslag, det vi lemna utan vidare uppmärksamhet, enär vi hoppas att få hos Eders Kongl. Maj:t förebringa den bevisning, som vi kunna finna för vår rätts utförande nödig.

Vi öfvergå nu till sjelfva frågan.

Eders Kongl. Maj:ts Nådiga Förordning den 28 Maj 1857 meddelar följande stadgande:

»Då tvänne ångfartyg möta hvarannan, vike hvardera åt styrbord» — —. »I trånga eller krokiga farleder skall ångfartyg alltid hålla sig styrbord i farvatten.»

Att jag, Engel, *iakttagit denna föreskrift* besannas af hvad i målet förekommit. Att Capitenen Lyth handlat *emot* samma föreskrift, är ock ett erkänt factum.

Efter all rättsgrund bör således Capitenen Lyth, för att fria sig från käromålet, visa, att han ägt rätt att *manövrera emot Författningarnes föreskrifter*, eller såsom nu ägt rum. Att sådant inför Kongl. Hof-Rätten lyckats, hafva vi visserligen erfarit; men huru det kunnat lyckas, förmå vi, för vår del, icke fatta, så framt vi icke antaga, att de som afgjort frågan, origtigt uppfattat densamma eller blifvit vilseledda.

Vi skola nu söka att i dagen lägga de verkliga förhållandena i saken; så att en hvar må kunna bedöma densamma och finna, att jag Engel icke äger någon skuld i olyckan, och att jag icke kunnat förekomma densamma.

I sådant afseende torde vi först böra fästa uppmärksamheten vid några omständigheter, som på frågan hufvudsakligen hafva inflytande.



Den första är nemligen Capiten Lyth's uppgift, att de å ångfartyget *Cimbria* vid tillfället varande sidolyktor icke lyst författningsenligt.

Hvad de af Capiten Lyth åberopade vittnen härom intygat, förefaller oss ganska förundransvärdt, och vi kunna icke frångå den tanken, att det äfven skall falla besynnerligt för en hvar, som vill taga verklig reda på förhållandena, och jemföra de hörde vittnenas berättelser med hvarandra.

De å *Cimbrias* sida hörde vittnen hafva berättat:

Styrmannen *Matts Jörgen Madsen*: att då han omedelbart efter olyckshändelsen kom upp på däck, han sett bägge sidolanterna å *Cimbria* likasom topplanternan brinna klart; Andre Styrmannen *Mårten Peter Schou*: att *Cimbrias* sidolanternor under natten intill sammanstötningen brunnit klart och att en af Matroserna under natten fyllt olja på lamporna och putsat glasen, samt att han sjelf undersökt, att lamporna brunnit klart; *Matrosen Pedersen*: att sidolanterna brunnit klart från klockan 12 om natten till klockan 4 på morgonen; *Jens Sander Hanssen*: att han ögonblickligen efter påseglingen sett *Cimbrias* alla tre lanternor brinna klart, och att då han lemnade fartyget i skeppsbåten på bagbords sida, han sett så väl den röda lanternan som topplanternan brinna klart intilldess fartyget sjöuk; *Christian Kjær*: att han en sjerdedels timma före sammanstötningen såg alla tre lyktorna brinna klart och att han genast efter sammanstötningen, sedan han kommit i bagbords båt, iakttagit att den röda lanternan och topplanternan brunnit klart; äfvensom han intygat, att under natten lamporna blifvit putsade och påfyllda med olja; *Jörgen Möller*: att han straxt efter sammanstötningen såg den röda lyktan och topplanternan lysa klart, och att då han kommit omkring 90 famnar från fartyget, han såg dess gröna lanternor jemål brinna klart; *Frans Ferdinand Ullstrup*: att då han omedelbart efter sammanstötningen kom upp på däck, han såg alla tre lanternorna brinna klart.

Såväl Capiten Lyth, som de å Skånes sida hörde vittnen hafva deremot i fråga om *Cimbrias* lanternors lysande meddelat så beskaffade uppgifter, som åtminstone icke gifva något högt begrepp om deras redighet vid tillfället, och som föranlåter oss bestrida afseende å deras uppgifter. De hafva

nemligen berättat: *Wagenius*: att han, som tio minuter före sammanstötningen sett det hvita skenet å Cimbria, varseblifvit genom kikaren Cimbrias skrof på 200 alnars afstånd och derefter med blotta ögonen på 100 alnars afstånd den röda lanternan; samt *Österman*: att han, som jemväl tio minuter före sammanstötningen sett det hvita skenet, hört Capiten Lyth kommendera bagbordhän *några minuter före sammanstötningen*, eller just som Cimbrias skrof blef synligt; vittnet *Andersson* har intygat, att han fick se ångfartyget Cimbrias skrof *en å två minuter före sammanstötningen* och straxt derpå dess röda lanternan.

Vidare har vittnet *Åkerberg* först berättat: att sedan utkiken ombord å Skåne underrättat, att för-ut bemärktes en lanternan, och kort derefter meddelat, att ett i gång varande ångfartyg möttes, vittnet bemärkt, att ett fartyg med lanternan på toppen och två kulörta lanternor på sidorna, styrt kurs emot ångfartyget Skåne; att *Åkerberg* sett det röda skenet *förr* än Cimbrias skrof, att omkring högst två minuter förflutit emellan det Capiten Lyth kommenderat bagbordhän och sammanstötningen ägt rum; samt att *Åkerberg* dervid icke kunde bestämma afståndet emellan fartygen; men *Åkerberg* har sedermera någon tid efter detta vittnesförhör, förmodligen dertill föranledd af någon besynnerlig anledning, ändrat sina uppgifter derhän, att skrofvat och den röda lyktan blifvit synliga på en gång, och att afståndet från Skåne till Cimbria dervid var endast en skeppslängd, — det vill säga, att han vittnat alldeles olika första och sednare gången.

Om man nu betraktar de personers vittnesmål, som sammanstämmande intygat, att Cimbrias lanternor vid olyckshändelsen lyste klart; om man fäster uppmärksamhet vid de af Capiten Lyth åberopade vittnens utsagor om tiden emellan varseblifvandet af Cimbrias röda lanternan och sammanstötningen; om man vidare tager i betraktande den fysiska sanning, att ett ljus, om än aldrig så svagt, i mörkret synes förr än en mörk kropp, som måste hemta sitt sken från ett yttre ljus, och med denna sanning jemför berättelserna af dem, som påstått sig hafva sett Cimbrias skrof förrän dess röda sidolaternan; om man härtill lägger, att det den ifrågavarande natten var klart väder, så att tornet Kärnan i Helsingborg från ångfartyget Skåne syntes, samt att således äfven ett ång-

fartyg med dess skorsten och rök ännu heldre bordt kunna skönjas på ett temligen långt afstånd, åtminstone 4 à 500 alnar; så måste hvar och en med någon reflectionsförmåga finna, att personer å Skåne bort kunna observera Cimbrias röda lanternorna, lika med sjelfva fartyget, långt förr än Capiten Lyth uppgifvit, såvida nemligen man å Skåne haft uppmärksamheten fästad på mötande föremål. Den omständighet att Capiten Lyth och hans folk uppgifva sig icke hafva sett nämnde lanternorna eller ångfartyget Cimbria förr än straxt före sammanstötdet, bevisar ingenting annat, än att de icke haft uppmärksamheten rigtad åt det håll, hvarifrån ångfartyget Cimbria kom, eller att de under natten slumrat eller lurat.

Men oakadt allt detta har Hof-Rätten dock ansett sig böra förklara, hurusom »det icke vore ådagalagdt, att Cimbrias röda lanternorna *synts* eller *kunnat skönjas* å Skåne förr än det, enligt Skånes sjöförklaring, ägt rum, — hvilket förklarande Hof-Rätten lagt till grund för sin uttalade åsigt, att *Capiten Lyth ägt taga hvilken kosa han behagat*.

Om sådana skäl få användas för sådana slutsatser; så torde man kunna komma till hvilka resultater som helst: och vi hemställa till en hvar, om icke det varit rättare att göra följande slutsats: »Då genom flere vittnen blifvit upplyst, att »Cimbrias lanternor lyste klart vid ifrågavarande tillfälle, ägde »Cimbrias Befälhafvare fordra, att ingen skulle mot detsamma »manövrera på det sätt, som skulle Cimbria ej haft några »sidolaternor tända.»

Vi hemställa till det sunda förnuftet, hvilket resonemang har mesta skäl för sig.

Vi lemna nu detta bedröfliga uppslag i frågan om lanternornas lysande och öfvergå till en annan fråga, som ådagalägger hvilken ringa vigt Capiten Lyth fästade vid sina egna uppgifter och huru origtiga desamma äro.

Han har nemligen låtit förete en karta öfver sundet, å hvilken han uppritat den väg bägge fartygen tagit före det de sammanstött.

Den som besinnar, att fartygen seglat i skumrasket, då det, efter Capiten Lyths uppgift, varit åtminstone så mörkt, att Cimbrias skrof och lanternorna icke kunnat synas på mera än 100 alnars afstånd; den som erfarit Capiten Lyths i målet lemnade uppgift, att han var så nära Svenska landet, att han

icke vågade taga Cimbria på dess bagbordssida, af fruktan att stöta på Svenska kusten, den måste i sanning finna tilltaget af Capiten Lyth, att på karta upprita fartygens segling, något löjligt och ömkansvärdt. Att ungefärligen uträkna denna segling torde visst i allmänhet låta sig göra; men då här är fråga om några hundra alnars skillnad i distans, så torde Eders Kongl. Maj:t finna, att någon trovärdighet åt den föredetta ritningen ej kan skänkas, den må nu vara upprättad af hvem som helst.

Emellertid vilja vi icke neka, att den i någon mån antyder den ungefärliga vägen för Skåne till dess första vändningspunkt samt Cimbrias läge, då dess hvita sken blef synligt; och vilja vi antaga den i fråga om första tidpunkten, då jag, Engel, från Cimbria upptäckte Skånes lyktor och Capiten Lyth observerade det hvita skenet å Cimbria. Man finner, att Capiten Lyth, som från ankarplatsen tog den kurs, han å kartan utvisat, eller ungefärligen nordost, och seglade i denna direction ett stycke öster om disken, uppgifver i sin sjöförklaring, att han varseblef Cimbria ett streck på styrbordsbog, — och att han, som ansåg Cimbrias hvita sken vara ett lyse från Svenska landet norr om Helsingborg eller ett lyse från ett till ankars emellan Skåne och Svenska landet liggande fartyg, beslöt att taga Cimbria om dess styrbord. Då man nu kastar en blick på kartan, så finner man huru orimlig hela uppgiften är. Cimbria var nemligen vid dess varseblifvande alldeles norr om Skåne. Med den direction som Skåne då hade, skulle derifrån Cimbria ovilkorligen ses minst tre streck på Skånes bogbordsbog; och i enlighet dermed har ock Skånes Styrman, Österman, vittnat. Det var således först *efter* det Capiten Lyth ändrat sin kurs, såsom han uppger, till Nord till West a Nord Nord West, som Cimbria kunnat ses på Skånes styrbordsbog. Men häråt har Hof-Rätten icke egnat någon uppmärksamhet, utan tagit uppgiften för god. Det åberopade förmenandet eller föreställningen, att det hvita skenet å Cimbria var ett lyse å Svenska landet, är, efter hvad en blick å kartan gifver vid handen, ett så groft misstag, att detsamma ej låter sig försvaras; och hvad beträffar autydan, att skenet var ett lyse från ett till ankars liggande fartyg; så borde Capiten Lyth hafva funnit att efter en vestlig storm det ställe, derifrån det hvita skenet kom, icke var en plats, der ett fartyg lämpligen kunde

ankra. Dessutom är det väl påtagligt, att om fartygen haft den ställning, som å kartan utvisas, man från Skåne ovilkorligen bort bemärka, att det hvita skenet närmades och att det tillhörde ett gående fartyg.

Den af Capiten Lyth ingifna karta har således varit oss till hjälp för att bevisa, att han i nyssnämnde hänseende misstagit sig och framställt origtiga och orimliga uppgifter; men deremot är den i ett hänseende på det högsta missledande i det, att en vid dylika frågor som denna, ovan person måste föreställa sig Skånes första vändning åt bagbord hafva skett aldeles tvärt och att den gått för sig nästan i en rätlinig vinkel, hvilket är omöjligt. Kartan utvisar derjemte kursen efter vändningen hafva varit i en rak linea, oakadt det sista kommando-ordet *bagbordhän* ovilkorligen bort föra fartyget till venster. Ritningen är således i dessa hänseenden aldeles oriktig, ty Skåne måste i vändningen från nordostlig till nordvestlig rigtning, eller nära en rät vinkel hafva, i anseende till sin betydliga längd, gjort en icke obetydlig sväng, och kunde icke genast komma i den rigtning, som ritningen utvisar.

Vi öfvergå till det sista momentet af händelsen.

Dervid få vi först fästa Eders Kongl. Maj:ts Nådiga uppmärksamhet derpå, att då jag, Engel, från Cimbria observerade den röda lanternan å Skåne, jag, enligt gällande Författningar och sjömansbruk, icke bort vidtaga annan åtgärd än att styra Cimbria ett streck till styrbord; att då Skåne började vända till venster, jag, Engel, från Cimbria, som fortgick sin kurs med endast ett streck till styrbord, måste se Skånes *bägge lanternor en stund*, som jag vill antaga till nära en minut; att jag, Engel, som visste, att Cimbrias sidolaternor brunno klart, måste anse Skånes manöver oriktig och stridande mot gällande föreskrifter; att jag icke kunde bedöma anledningen till denna origtiga manöver; att jag icke ägde taga för afgjort, att den skulle fortsättas, utan fastheldre motsatsen; att jag således icke vågade backa, emedan jag då, om Skåne blott fortsatt sin kurs, ovilkorligen bort äfventyra att blifva öfverseglad; att jag alltså icke egde annat medel, för att undvika sammanstötning, än att styra ytterligare till styrbord, hvilket ock skolat förekomma olyckan, om icke i sista momangen Capiten Lyth å Skåne afgifvit kommandot *bagbordhän*, hvilket

vände Skåne ytterligare åt venster och hvilket måste varit ett misstag i stället för styrbordhän, som bort föra Skåne åt höger förbi Cimbria.

För att göra förhållandet alldeles åskådligt, bifoga vi en ritning öfver den ungefärliga rigtning fartygen haft, ifrån det de observerade hvarandra och huru de styrt. Att den ritning som vederparterne låtit uppteckna på ett sjökort och företett icke är tillförlitlig, torde bäst bevisas deraf, att den icke öfverensstämmer med de i Lyths förklaring uppgifna kurser.

Om man nu kastar en blick på den af oss företedda ritning, så finner man fartygen vid det tillfälle de observerade hvarannan, befinna sig: Cimbria vid punkten H och Skåne vid punkten A. De hade då en rigtning: Cimbria till Syd  $\frac{1}{2}$  Ost, Skåne deremot till Nordost.

Huru lång tid som passerat emellan det Skåne ändrade sin kurs ifrån Nordost till Nordvest och sammanstötningen, torde icke vara möjligt att utreda. Vittnen från Skåne hafva uppgifvit denna tid till omkring 6 minuter. Vittnen från Cimbria till 3 à 4 minuter. Då man likväl besinnar den själs-spänning, som måste hafva uppkommit hos hvar och en, som varit ombord vid olyckshändelsen, så måste man finna, att någou säker tillit icke bör skänkas åt samma personers uppfattning af tidsmomenter straxt före eller straxt efter olyckshändelsen, samt att således det är högst vanskligt att lägga en sådan uppfattning af tidsmomenter till grund för ett omdöme af den beskaffenhet, som nu är i fråga. Rättare torde det vara att taga till grund sjelfva fartygens ställning mot hvarandra. Denna ställning ifrån det fartygen observerade hvarandra är ungefärligen utsatt på den af oss företedda ritning, hvar emot den är felaktig på ritningen å sjökortet, i synnerhet i anseende till den tvära rätliniga vinkel, som Skånes kurs utvisar, och uteslutandet af den sista vändningen till venster.

Då man nu besinnar att Skåne, för att komma ifrån punkten A till C, måste göra en svängning af nära 90 grader, och att det derefter tog den å kartan uppritade kursen från C till D; samt derjemte tager i betraktande att Cimbria fortsatte sin segling från H till G och F, så skall man finna att Skånes bägge sidolanternor varit synlige på Cimbria nästan

hela den tid, under hvilken Skåne tillryggalade loppet mellan B och C, och att först sedan Skåne avancerat öfver punkten C, dess gröna lanternan blef *ensam* synlig. Ett sådant förhållande öfverensstämmer ock med så väl min, Engels, sjöförklaring, deri det säges att först den röda och sedermera *tillika den gröna lanternan* blifvit synlig, — som ock med vittnena Schous och Pedersens vittnesmål, de der innehålla, hurusom Skåne fortsatte kursen i *rigtning mot Cimbria*.

Jag, Engel, vill nu fråga hvar och en i seglation kunnig person som helst, om jag icke handlade fullt lagligt och rätt, som, under berörde förhållande styrde mitt fartyg till höger eller styrbord. En sakkunnig person kan härå ej lemna annat än ett jakande svar. Dessutom var jag i Författningarna ålagd att så manövrera. Vid samma tidpunkt som Cimbria var vid punkten G, var Skåne vid punkten C. Under en del af Skånes vändning från B och framgång till D hade jag sett dess *bägge* sidolaternor. Vid sådant förhållande borde jag naturligtvis ej backa, ty då hade jag äfventyrat, att om Skåne hållit sin kurs, blifva påseglad. Att, som Hof-Rätten menar, vika bagbordhän, var dels i Författningen förbjudet, och hade dels varit oförnuftigt, emedan om Skåne hållit sin kurs, eller ock, såsom rätt varit, vikit åt styrbord, jag ovillkorligen bort påsegla detsamma, på sätt ock å ritningen kan ses. Jag kunde således icke rimligen handla som Hof-Rätten antydt böra ske, utan borde påtagligen hålla styrbordhän. Också hade detta lyckats, såvida icke uti sista minuten, eller då Skåne var vid punkten D och Cimbria vid F, Skåne styrt bagbordhän i stället för styrbordhän.

Om man vill tro Capiten Lyths egna vittnen, så vore fartygen på sistone mera till mötes, än sidwärts, det vill säga ungefärligen i en 45 graders vinkel. — Huru kan då Hof-Rätten, med betraktande deraf, att vid sammanstötningen Skåne farit mot Cimbria tvers för och ett streck akter ifrån, försvara Capiten Lyths åtgärd att styra bagbordhän. Man skulle icke tro det vara möjligt; men det har skett och Hof-Rätten har helt djerft utlåtit sig: »att det kan icke föras Capiten Lyth till last att han dervid i uppgifven afsigt att så mycket som möjligt bringa fartygen långskepps mot hvarandra och derigenom göra följderna af stöten så lindriga, som omständigheterna

medgåfvo, styrt sitt fartyg, sedan han kommenderat stopp och back, åt bagbord.»

Det är dock alldeles påtagligt, att om Capiten Lyth kommenderat styrbordhän, sammanstötningen undvikits, ty den omständighet, att fartygen, då Cimbria observerades från Skåne, voro mera till mötes än tvers för, jemförd med den omständighet, att Skånes påsegling å Cimbria skedde ett streck akter ifrån, utgör till och med utan afseende å vittnena Östermans och Anderssons vittnesmål om tiden mellan varseblifvandet af Cimbria och sammanstötningen, tillräckligt bevis, att vid kommandot *bagbordhän*, fartygen voro så långt ifrån hvarandra, att en vändning af Skåne till höger hade lyckats utan sammanstötning. Nu deremot har just till följd af kommandot den värsta olycka inträffat som kunde ske.

Vi hafva nu här ofvan utredt och visat anledningen och orsaken till den ifrågavarande olyckan. Så vidt sakkännedom får göra sig gällande, måste, efter vår fulla öfvertygelse, Capiten Lyth vara dertill vållande. Jag, Engel, vill förklara, det jag vet mig hafva manövrerat mitt fartyg vid tillfället både författningsenligt och efter sjömansbruk; och skulle ett dylikt tillbud till enahanda olycka åter inträffa, skulle jag icke kunna handla annorlunda.

Vi anhålla alltså, att Eders Kongl. Maj:t, med upphäfvande af Hof-Rättens af oss öfverklagade Dom, täcktes bifalla vårt i saken väckta käromål.

Skulle Eders Kongl. Maj:t dock anse de omständigheter, som vi ådagalagt och anfört icke utgöra bevis för vårt påstående, att en oriktig manövrering af Capiten Lyth varit orsaken till olyckan; så och enär, så vidt jag, Engel, kan fatta, icke något ligger mig i saken till last, torde Eders Kongl. Maj:t i Nåder afgöra saken, som densamma af olycka tillkommit. Så skulle också vara händelsen, i fall distraction vore att anse som en olycka; och att distraction af Capiten Lyth vållat händelsen torde falla en hvar uppenbart. En sådan distraction har förmodligen också föranlett till uppgiften att Skåne vid sammanstötningen mistat sin fart, som dock i sjelfva verket var så stark, att Skåne, stötande Cimbria i sidan, gick in i detta fartyg till dess midt, och det torde också varit af distraction, som Capiten Lyth dagen före olyckan vid inloppet

till Malmö påseglade ett seglande fartyg, som dock blott till en mindre betydlig del skadades.

Stockholm den 25 Februari 1860.

Med djupaste vördnad framhärdar underdånigst

*H. P. Prior.*

*P. Engel.*

genom *O. A. Beckman*,  
enligt fullmagt.

Uti ofvanstående underdåniga Deduction förena vi oss.

Med djupaste vördnad framhärda underdånigst

*A. Simon & C:o.*

*Chr. Guldberg.*

*A. Nathansen.*

*Jacob Nathansen.*

*M. Nathansen Jr.*

*L. Meijer.*

*Jens Rind och Bröste & N. P. Petersen,*  
i Randers.

*Jens Jensen,*  
i Fuglsang.

*Chr. Espersen Boel,*  
i Wester Lybye.

*C. Könstrup,*  
i Wiborg.

*J. J. Lanng,*  
i Bierby.

*H. C. Jensen,*  
i Köpenhamn.

*N. Svendsen och Förpagterne Kastrup,*  
i Humletofte.

*J. S. Hald och P. Siversen,*  
i Randers.

genom *O. A. Beckman*,  
enligt Hof-Rätts-Acten bifogade fullmagter.

Stockholm den 25 Februari 1860.

STOCKHOLM DEN 25 FEBRUARI 1860  
FÖR HANDESKRIFVAREN

Den 22 Februari 1860.

Stockholm den 22 Februari 1860.

Med äfvenstående förband kammarläkare undersökning

H. P. Petersen

Genom O. A. Beckman

Den öfverstående undersökning förbanden förens vi oss

Med äfvenstående förband kammarläkare undersökning

J. Söder & Co. Chr. Culberg

Jacob Johansson M. Johansson J. A. Höjer

Jens Jansen Jens Jön och Bruns & W. P. Petersen

J. J. Ljung C. Karsberg

M. Sveden och Författarne Karsberg

L. S. Hall och P. Sjöström

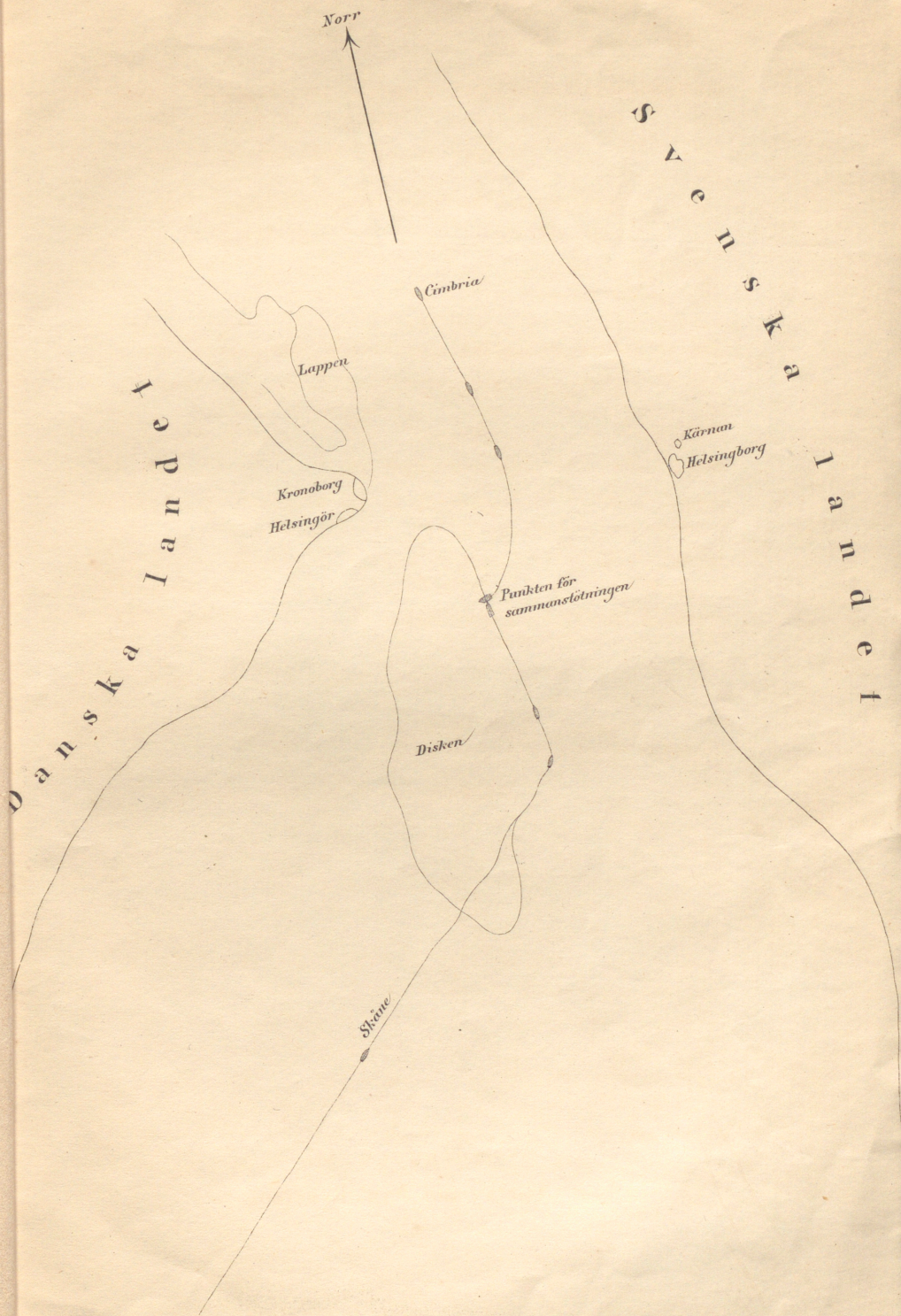
Genom O. A. Beckman

Stockholm den 22 Februari 1860.

STOCKHOLM 1860.

TRYCKT HOS SAM. RUMSTEDT.

Seglingen efter Capitain Lyths uppgift.



Norr

Danska Landet

Svenska Landet

Lappen

Kronoborg  
Helsingör

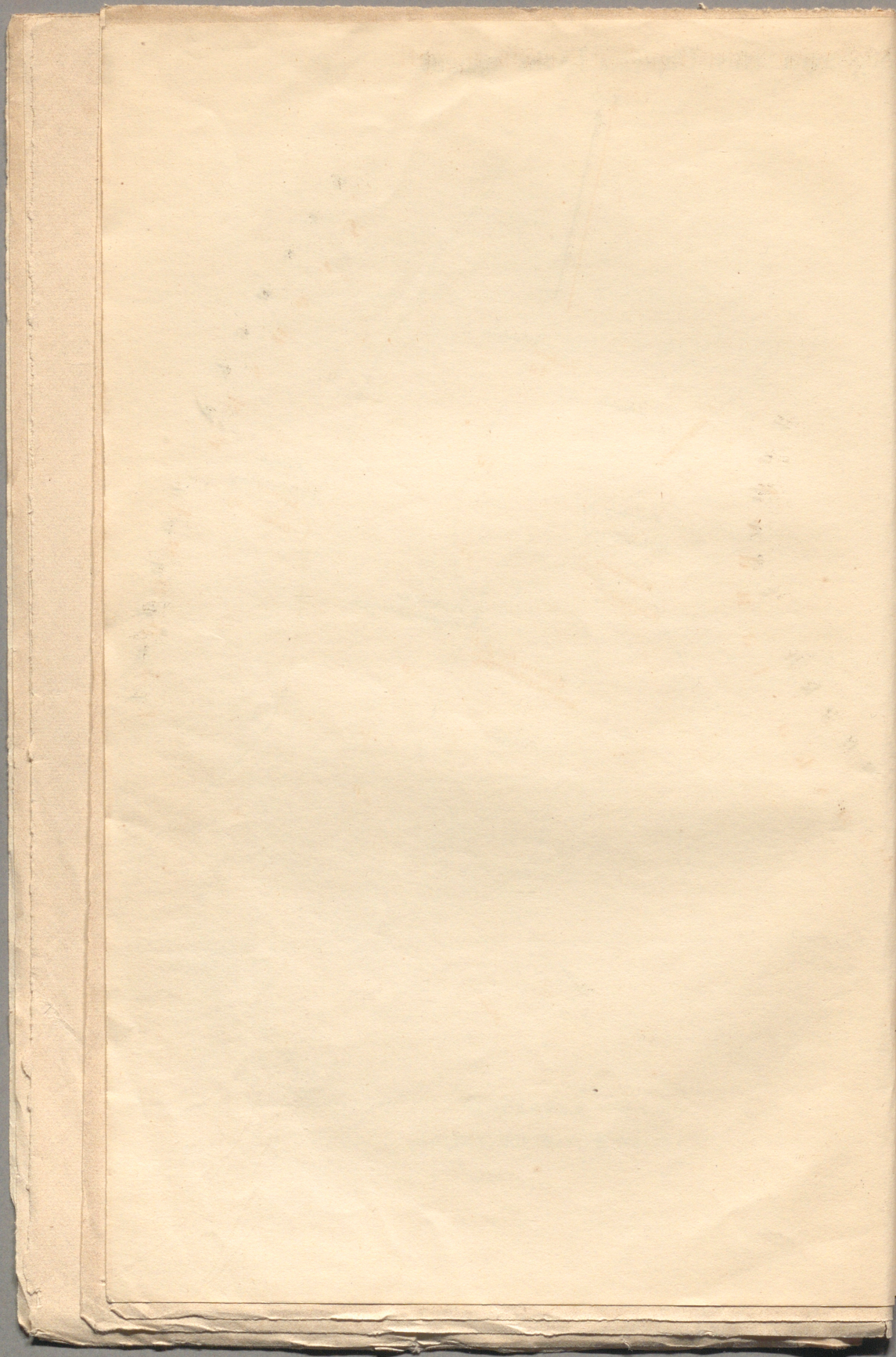
Cimbria

Kärnan  
Helsingborg

Punkten för  
sammanslötningen

Disken

Skåne



Seglingen efter Capitain Engels uppgift.

