

Archiv for Søværnen.

Samlet og udgivet

af

L. de Coninck, og **H. B. Dahlerup,**
Capitain i Sø-Etaten, Capitain i Sø-Etaten,
Hd. af Obr. og Væb-Regiment.

Ottende Bind.

Kjøbenhavn.

Trykt paa Udgivernes Forlag
hos S. G. Brill.

1836.

	Pag.
Hartlepool Havn, Ost-Kyst af England	111
Forandring ved Fyrene paa Lerschelling	255
Mærke paa King Williams Banke, Den Man	—
Forbedret Indretning ved Inchkeith Fyr	256
Om Indseilingen til Dardanellerne fra Archipelagus	—
Fyr paa Kerity=Penmarc, forandret	376
Fyr ved Fécamp	—
Tre nye Fyr paa Franke=Kysten i Middelhavet	—
Nyt Fyr ved Reval	377
Nye Somarker ved Swinemünde	—
Fyr paa Start=Point	379
Portlands Fyr, forandret	—
Liverpools nordvestlige flydende Fyr forandret	—
Agger Canalen	380
Fyr paa Cap Coast=Castle, Afrika	—
Indseiling til Swinemünde (see Pag. 378.)	498
Agde Fyr paa Throndhiems Leiden forandret	—
Nyt Fyr paa Listerland, Norge	499
Nyt Havnefyr paa Guernsey	—
Catcutta Lufser, hvor de træffes	—

Blandinger.

Dampskibe af Jern=Plader i Holland	112
Den nye Bådebygning i England	113
Stromsætning i Nordsoen	114
Havets Temperatur	257
Ismassers Svømmedybde	258
Et Træk af Sir Edward Pellew's Liv	—
Et Par Sprog=Bemærkninger	259
Fregatten Amphion springer i Luften 1796	382
Graphisk Bestemmelse af sin Plads ved Vinkterne imellem 3 Punkter	385
Sø=Arseualet i Venedig og den østerrigske Marine	—
Rodgers's Ankere	387
Blandede Strykker	500

Litteratur.

1. Beretning og Indstilling fra Commissionen angaaende den norske Marine o. s. v.
2. Tanker om Norges Søværn Nr. 2

Officielle Deel.

Liste over Sø=Staten d. 1ste Jan. 1836	1
Dødsfald	26, 31
Avancement, Ansættelse, Udcommandering etc.	27, 31
Kongl. Resol. og Col. Rescr.	27, 29, 33

Indhold af Sde Bind.

	Pag.
Om den engelske Sø-Officers = Stats Forsald (Metrop. Mag.)	1
Det danske Flag i Middelhavet (Fortsat fra 7de Bind)	35, 168, 312
Beskrivelse af et Skibs Ophaling paa Land (Meddeelt af Capt. Schulz)	60
Magains Krubt (Fortsat fra 7de Bind)	67
Om Tillæg i Lønningen til visse Poster i Skibene, af S. B.	85
Forbedringer ved Ankerne af Lieut. Rodgers i den engelske Marine	93
Tilbageblik paa Marinen i 1835	114
Om Chronometer-Reguleringen o. s. v. af Capt. Lieut. Tegner	117
Fregatten Pique skylder den engelske "Safety-Reel" sin Frelse	190
Om Disciplinen i Krigsskibe	196
Capitain Cookesley's Redningsflaade af Faderærk	231
Betragtninger over Uarsag og Midler til god Tones og militair Kands Vedligeholdelse i Orlogsfarten, ved S. B.	234
Er det til Uesurandeurernes og Redetnes Fordeel, at Skibene forsynes med Sø-Uhr o. s. v.	249
Vice-Admiral Joost van Doekums Levnet (Meddeelt.)	261
Fyr for Drogden (Meddeelt.)	308
Bidrag til en Oversigt og Beskrivelse over Havnene i den danske Stat (Meddeelt.)	336
Forbedret Indretning af Anker-Devisen, af Capitain-Lieutenant F. Paludan R. af Dbg.	365
Linieskibet Centaur i en Drkan, samt nogle Bemærkninger ved Drkaner	367
Vice-Admiral F. C. Risbrichs Levnet	389
Mobbemærkninger til Artiklen Pag. 308, om Fyr for Drogden af Capt. L. de Coninck	425
Anomalier ved Ebbe og Floed (Naut. Mag.)	431
Brudstykker af den danske Marines Historie, i Bemærkninger til Capitain Gardes "Efterretninger om den danske og norske Sømagt" (Meddeelt.)	436
Om Kullevæfenet i de danske Orlogsmænd, af Capitain-Lieutenant Steen Bille	463
Ericssons Patent Kobde-Maskine	495
Beskrivelse af et Chronometer-Bord	497
Efterretninger for Søfarende.	
Belle-Ile Fyr	107
Grund udfor Cap Antonio, Cuba	108
Indseilingen til Lowestoft Red	109
Farligt Sted. under Linien	—
Løtskib ved Skagen	110
Havne-Fyr paa Tre-Kroner	110, 380

Om Nødvendigheden af visse giennemgribende Forholdsregler for at forebygge den engelske Sø-Officiers-Stats Forfald.

(“On the Necessity of a naval Brevet”. Metropol. Magazine
Septbr. 1835.)

Vi have optaget dette Stykke, fordi det indeholder interessante Oplysninger om den engelske Officiers-Stats Stilling for nærværende Tid. Dysaa her see vi nu skarpt at fremtræde det Misforhold i Classernes Størrelse og Aldersforskjel, som ere Følger af en langvarig Krig og derpaa følgende lange Række af Fredsaar. De overordentlige Anstrængelser, Krigen fordrede, lode alle oeconomiske Hensyn ude af Betragtningen; men Freden kom, og med den Følelsen af den store Byrde, Staten havde paadraget sig, ved et, Fornødenheden, selv under en Krig, langt overstigende Officierscorps. Om af Retfærdighedsfølelse eller Egegyldighed, Uforudseenhed eller Frygt for Vanskelighederne derved, det maae vi lade uafgjort, forsømte man at gribe til det eneste Middel i et saadant Tilfælde: en streng og med Beregning giennemført Reduction. Vi sige: med Beregning, fordi uden denne vil ikke det Forhold i Classernes Aldersforskjel bevares, som er en Nødvendighed under en lang Fredsperiode, man følge saa hvilket System man vil i Avancementet, dersom ikke et Officierscorps om kort eller lang Tid skal hensynke til en ineffectiv Tilstand. Af flere Aarsager bør en saadan Reduction fornemmeligen ramme de yngre Classer: fordi den unge Mand almindeligviis ikke kan have det Krav paa Fædre-

8de Bind 1ste Hæfte.

landet som den Ældre, der har tilbragt den større Deel af sit Liv i dets Tjeneste; den Unge har Livet for sig, og kan lettere selv bryde sig en ny Bane; Pensioneringen af Individierne er mindre byrdefuld, medens alligevel de Ældre, som blive staaende, snart, i Naturens Orden, reduceres i Antal; den yngre Deel af et Officiercorps voxer snart til igjen, og ved at holde denne Tilvæxt inden faste Grændser, bringe Aarene efterhaanden det rette Aldersforhold tilveie, igiennem hver Klasse især, og imellem Classerne indbyrdes. En saadan Reduction undlob man i England, med den tilbagevendte Fred; man overlod det til Naturen, Tiden og Tilfældet at jevne Misforholdet, og Følgerne vise sig nu truende for Staten, idet at Marinen, med en uhyre Officiersliste, som tynger haardt paa det svært beskattede Folk, ikke eier et tilstrækkeligt Antal brugbare Officiere, især i de yngre Classer, der ere opfyldte med 50—60 aarige Commanders og Lieutenanter. Det er denne Tilstand, Forfatteren af nedenstaaende Artikel blotter, og idet han advarer om en i sine Følger langt farligere Crise, som faa Nar useilbarligen maae føre til, giver han Vink til saadanne Forholdsregler, som forekomme ham hensigtsvarende.

Næst efter at kiende sin Tjeneste vel, er det i vore Tanker en af de nyttigste Kundskaber for en Officier, at kiende de vigtigste fremmede Mariners Styrke, Tilstand, Aand, indre Organisation og Tjenestemaade. Denne Kundskab skal ikke benyttes til at kritisere vore egne Indretninger, eller fremkalde Sammenligninger, der kunne nedslaae Modet og Lysten hos os Selv eller Andre. Foruden at mangen god Indretning og Opfindelse paa denne Maade efterhaanden finder Veie til os, fra fremmet Land, gives der igjen Meget, hvori vi ikke kunne Andet, end føle vore egne Fortrin, og hvor Sammenligning bør give os Tillid til os Selv og vort Eget. Men bringer Tidens Omvæltninger det med sig, at vi enten faae en saadan Magt til Fiende, eller komme til at virke i Forening med ham; saa er det, i første Tilfælde, af største Nytte at kiende strax hans stærke som hans svage Side, for at kunne drage Nytte af denne Kundskab, saavel i den større almindelige Angrebs eller

Forsvarsplan, som i Krigen's første enkelte Scener; i sidste Tilfælde letter dette tidligere Bekiendtskab Samvirkningen uendeligen, idet man som Auxiliair strax slutter sig ligesom til gamle Bekiendtere og træder ind til en velbekiendt Tjeneste. Vi erindre meget vel, hvor lidet Bekiendtskab til den engelske Marine der var hos os før Krigen; hvor ringe og uklar Kundskab, man havde i Almindelighed om dens Styrke, Manden i den, Detaillen af dens Organisation, saavel den egentlige militaire, som den disciplinaire. Og dog havde denne Marines Seire maattet drage Alles Dine paa den, maattet bevæge hver Sømilitair til at beskue den nøiere, studere den. Slagene og Flaadernes Hovedbevægelser havde naturligtviis været Gienstand for Manges Undersøgelser og Studium, men den ligesaa characteristiske Lille-Krig var bleven mindre iagttaget. Om mange væsentlige Afgivelser fra os, i Indretninger, Skytsæt og dets Brug, Vaaben, den indre Organisation og Mand herskede der i vor Marine langt ufuldkomnere og mindre almindelig udbredt Kundskab, end nu; og mangen vrang Forestilling herom er os endnu i klar Erindring fra hine Dage. At dette Ubekiendtskab til Fienden ikke var ganske uden Følger for vore Vaabens Held, i den første Begyndelse af Krigen, kunde vi, af flere os endnu i Erindringen friske Træk, have Grund til at mene.

Men vi antage flere Aarsager til at denne Marine var forbleven os saa fremmed, endog midt under de mange smaa Collisioner, som forudgik Catastropherne i 1801 og 1807. Først laa en Aarsag dertil i den mindre udbredte Sprogkundskab, der deels indskrænkede det personlige Samqvem, deels gjorde den engelske Litteratur mindre tilgængelig, saa at en Bog som Naval Chronicle egentligen først efter Krigen blev almindelig bekiendt iblandt os. Vor egen Marine var dernæst henreven af en livfuld Virksomhed, der svækkede vor Deeltagelse for hvad der laa udenfor den. Mange af vore meest udmærkede Officierer havde i yngre Aar tient i den franske Flaade og derfra bevaret en Forkjærlighed for denne, som gjorde dem mindre klarsende i deres Dom over den engelske Marine. Nu ere disse Hindringer hævede. Af alle

Nationers Mariner er Ingen, det er mere let at erhverve Kundskab om, end den engelske: det er derfor ligesaa gavnligt, som det er let, for enhver Officier at studere den, at følge med Opmærksomhed enhver Forandring i den, som Tiden fører med sig. Med den franske Marine er Tilfældet det samme, og om denne er Kundskaben maaskee endnu mere udbredt hos os og vil længe vedblive at have sær Interesse, fordi saa mange af vore Officiere have tient i den. Den svenske, vor nærmeste Nabo, er, sært at sige, kun lidet bekendt af os. Om den russiske, en for os, som nær Nabo og tillige ved dens eiendommelige, reent militairiske Organisation, maaskee meer end nogen anden, vigtig Marine, savne vi nøiere Kundskab. Af den i nedenstaaende Artikel givne Skildring, af den engelske Marines Henvisnen i en af dens vigtigste Bestanddele, lader sig maaskee ane, at naar, om ti til tyve Aar, Sct. Vincents, Duncans og Nelsons gamle Kampfæller og krigsvante Elever alle ere bortdøde, ville Vilkaarene blive mere lige imellem de store Sømagter. Maaskee Ruslands reent militairisk organiserede Flaade, ved den idelige Dvelse den holdes i, da vil være forberedt til at optræde som en frygtelig Medbeiler til Neptuns Trefork. Englændernes nationale Dygtighed paa Søen vil da være det, de have at modsætte Russernes overløgne krigerske Organisation og Dvelse.

Før vi ende denne Indledning, maae vi gribe Leiligheden til at yttre os om den af os saa tidt omtalte og anbefalte Naval Chronicle, i Anledning af en Beskyldning, vi oftere have været opfordrede til at modbevise: den, at den i sin historiske Deel er upaalidelig. Endskjøndt denne Beskyldning, selv om den var beviist, ikke kan frakende dette Værk alt Værd som en Krigsskole, fordi den dog kun maatte forstaaes om den mindre Detail af Beretningerne; saa, da dog Nyttens af dets Læsning for en stor Deel er afhængig af den Lid, man fæster til de krigerske Begivenheder, den Kriegerdaad og de mangfoldige nautiske og strategiske Lærdomme, som heri praktisk ere fremstillede, er det gavnligt at røbbe enhver Tvivl, om dets Paalidelighed i denne Henseende, afveien.

Vi gjøre hertil først den Bemærkning, at det var en Forening af Videnskabsmænd og forsøgte Militaire, der vare Udgivere af dette Værk; og Biographierne samt de mange videnskabelige Artikler og Meddelelser, som det indeholder, bære alle Præget af den videnskabelige Dannelse, en saadan Redaction maatte være i Besiddelse af. Men hvorledes skulde man tiltroe saa dannede Mænd en forsættelig Ufvigelse fra Sandheden, saa kundskabsrige og erfarne Militaire at lade sig føre bag Lyset af praleriske, usande Rapporter? Havde man end Grund til at troe, at den samme Overdrivelse, som man, med Ret eller Uret, beskyldte Franskmændene for i deres Bulletins i Reifertiden, havde indsnøget sig i den engelske Marine; saa er dette en Indklædning, som letteligen lader sig skille fra de rene factiske Omstændigheder; og hverken det engelske Folks Charakter, eller Sprogets Aand, eller de samme Omstændigheder, som kunde gjøre det til Politik for Franskmændene, kunde friste dertil. John Bull var en „matter of facts man“; han saae meest paa Resultatet. At derfor nu og da en Officier søgte at undskylde sig for de Hug, han havde faaet af en Ligemand i Styrke, ved at gjøre sig selv saa lille som muligt, hvortil den Tids „rating“ eller Styrkeangivelse gav ham Leilighed, og den Anden saa stærk, som han kunde faae ham til at see ud paa Papiret, ved at tælle hver Port, der fandtes paa ham — dette er dog kun af de meget lidet betydennde historiske Data. Og omvendt: naar et i sig selv allerede raakt og voveligt Angreb lykkedes, at han i Rapporten herom lader Fienden og Befæstningerne træde frem saa formidable som muligt, for at gjøre sin og sine Undergivnes Hæder mere isinesalbende, og Forfremmelsen visere — mon ikke ogsaa dette hører til de almindelige Træk i Krigshistorierne? Med lidet Critik skielnes disse Smaatilfætninger nok; de have liden Bigtighed for Bedømmelsen i det Hele. Men hvo spørger om dem, hvor der er et Resultat, som det ved Sct. Vincent eller Aboukir; ved Angreb, som det paa Basque Red, eller Dictators Indseiling til Lyngøer; Hermiones eller Chevrettes Entring; Fregatten Junos Undslippelse fra Toulon og saamangen lignende Daad, der taler for

sig selv? Læse vi en Fiendes Beretning om et Slag eller en Affaire, hvori vi som Modstander have taget Deel, hvor kunne vi vente, at den i Tæt og Alt skal lyde som vor? Kunne vi see med hans Dine, sætte os paa hans Skib og see Tildragelserne indendørde hos ham, see de smaae Nuancer, som Kampen i sin Gang fremstiller for ham paa hans Standpunkt? Kunne vore Følelser endelig være de samme, som hans, enten under Seier eller under Tab? Hovedmomenterne ere Alt, hvori de to forskjellige Beretninger kunne være lige. Læse vi blot Lagerbrings eller Dalins svenske Historie, og hvor harmes vi ikke, ved at see vort Fædreland stillet i et ganske andet Lys, end det hvori vore egne Historiekrivere vise os det; hvor mangen Seier gøres os ikke stridig. Men alt dette er ikke andet, end „human natur“, som old Stapleton siger. Sandheden findes som oftest midt imellem Begge. Saaledes betragtede give mange af Englændernes Rapporter, om Affairer med os, ikke Grund til nogen væsentlig Anke: den om Slaget den 2den April kan man ikke meget klage paa; om Linieskibet Prinds Christians Affaire var Rapporten kort, simpel og uden væsentlig Uoverensstemmelse med vor; Affairen ved Hammerfest meldes med hæderligste Lovtale over Fienden og uden at skule Størrelsen af det lidte Tab; Stewarts Rapport fra Lyngør er ikke meget overdreven. Saaledes giver vor egen Erfaring os neppe Ret til at svække Tilliden til et saa nyttigt Værk, som Naval Chronicle, ved at opløste Tvivl imod det, i et af dets, for den unge Militair, lærerigste Punkter. Vi tage derfor ikke i Betænkning, endnu engang at anbefale vore yngre Kammerater og den tilsvorende Slægt Naval Chronicle, som en ypperlig Krigsskole. Skade kan det aldrig, frit at troe enhver Krigerdaad, som deri berettes, mulig for den dristige, den diærve Kriger.

Vi indsee meget vel, at der, foruden Udgiften, kan gives mange andre Grunde, som bevæge vor Tids Reformatorer til at opløste deres Raab imod Armeen og Marinen. At begge Stater ere meget større, end vi behøve dem, endog i Krigstid, er unegteligt, og Nationen har derfor Grund til at klage; men naar det Bestaaende ikke, uden den høieste Uretfærdighed, lader sig tilintetgiøre, er det dog paa samme Tid en bydende Nødvendighed at tage et eller andet Skridt, for at lette Folket en Byrde, der med hvert Aar bliver det tungere og tungere at bære.

Næst efter Nationalgieldens Renter er den sværeste Skat, paa vort svært beskattede Land, Pensions og Gageringslisten for Armee og Marine. Om Pensionerne er der ikke Meget at sige; de bleve tilstaaede efter en altfor liberal Maalestok; men Tiden begynder nu stærkt at afhjælpe dette Onde. Det kan vistnok ikke synes ubilligt, at en Mand, efter 21 Aars Tjeneste, skulde have Ret til at erholde Pension; men det blev dengang overseet, at Tusinde vare indtraadte i Tjenesten i saa ung en Alder, at de endnu vare i deres bedste Aar, naar de havde tient denne fastsatte Tid. Den store Feil, man begik, var, ikke at fastsætte, at Enhver, der ansøgte om Pension, skulde ikke alene bevise at han havde tient i 21 Aar, men ogsaa at han havde naaet en vis Alder, 55-60 Aar f. Ex.; saa at omendkjøndt man tillod en Mand at trække sig tilbage med en velfortient Pension, vilde der dog have været en rimelig Udsigt til, at han ikke altfor længe skulde ligge Fædrenelandet til Byrde. Dette var saameget mere billigt, som Enhver dog i de første Tjenestear egentligen kun kan siges at staae i Lære, og knap fortjener den Gage og Underholdning, han nyder. Men vi forlade denne Gienstand med den Bemærkning, at en saadan Bestemmelse børde tages nu; og idet vi gaae over til at omtale Gageringen i Fredstid, eller Landgagen (half pay), bemærke vi, at ihvorvel Alt, hvad vi herom i det Følgende fremsætte, nærmest har Hensyn til Marinen, lader det Samme sig dog, med nogen Modification, ogsaa anvende paa Armeen.

Vi ville ikke beskylde Nationen for Utaaknemmighed. Da den behøvede vor Tieneste var den rundhaandet og taknemmelig; men Tiberne ere forandrede: Vi mindes vel den Tid, da Marinen var et entusiastisk Folks Glæde og Stolthed, dets Yndling; da hver Avis var opfyldt med Beretninger, hver Havn med Bidner om dens Daad; da Rygte om Seier efter Seier gienløb i hver Provinds, hver Bye, ja hvert Huus i alle tre Riger; da man betragtede den som Nationens Bulværk, det den ogsaa var; da Synet af en lille Søcadet i sin Uniform, paa et af vore Theatre, vakte større Opsigt, end Hovedstadens meest beundrede Skionne, ja end Kongehuset selv. Hvad er Marinen nu? en trykkende Byrde. Dens Tieneste behøver man ei, og Omkostningerne ved den ere uhyre. Ligesom en Mand, der i Lidenskabens Hede har udsat en betydelig aarlig Sum for sin Elskede, siden, naar han bliver kied af hende og forlader hende, udbetaler den med Uvillie og Modsigelser; saaledes betragter Nationen nu Marinen med Utilfredshed, og Pengene til den rykker man ikke frem med, uden med Uvillie og Indvendinger. Men dette er altsammen ikke andet end naturligt: vi maae tage Mennekket, hvad enten i Masse eller som Individ, ikke som det borde være, men som det er, og ikke vente Mere. Vi kunne ikke vente Andet i Landets nærværende udtømte Forfatning, endog om Staten ikke var større, end den bør være, hvilket netop er Tilfældet: den er meget større, end der vilde udfordres endog i Krigstid, og dersom man lader den forblive saaledes, har Nationen god Grund til at være utilfreds. Paa den anden Side har en stor Deel af Marinen uforskyldt maattet lide en haard Behandling, som vi strax skulle vise. Der er mange Hensyn at tage: ikke alene Marinens Forbringinger paa den ene Side og Landets paa den anden, men ogsaa den Styrke, Landet bør holde i Fredstid, for at være beredt paa Krig. Vi ville undersøge, om det ikke skulde være muligt, at forene disse stridige Interesser, og udfinde Midler til at lette Byrden for Landet, uden at begaae Uretfærdighed mod en Stand, som det skylder

sin Storhed, og uden hvilken det ikke kan vente sig Sikkerhed i Fremtiden.

Vi have sagt, at vi ikke have nogen Grund til at anklage Nationen for Utaakommelighed; og desuagtet er en stor Deel af Marinen bleven behandlet med Ubillighed. Vi have tilstaaet, at Antallet af Officierer er større, end vi vilde behøve, endog i Krigstid; men dog maa ogsaa erindres, at hvor stort end Antallet er, vilde det være bleven endnu større, om enhver Officier havde faaet sine Fortienesters Løn. Dette er en ligesaa unegtelig Sandhed, som den første. Da England var i Krig med næsten hele Europa og Nordamerika tillige, vare ikke alene dets Skibe kun halvt bemandede, men der var stor Mangel paa Cadetter. Hvor mange Cadetter, der vare i Tjenesten ved Krigens Ende, er umuligt at angive med Nøiagtighed; men naar vi antage, at Skibene ikkun have havt to Trediedele af det Antal, Reglementet tilstod dem, kan der ikke have været færre, end 6—7000. Den Tid behøvede Landet deres Tjeneste, og en Cadets Tjeneste er af større Vigtighed, end man i Almindelighed forestiller sig. Han er Ledbet imellem Officierer og Mandskab, uden hvilket Disciplinens Riede er brudt. Men her er ikke Stedet til at udvikle Vigtigheden af denne Klasse Officierer. Sagen imellem Nationen og Cadetterne staaer saaledes: de indtraadte i Tjenesten, paa en Tid da man høiligen behøvede dem, med Haab om Avancement og Forsørgelse for deres Fremtid. Tjenesten medfører, fremfor alle andre, Anstrængelse, Besværligheder og Farer, og den har det Eiendommelige ved sig, at den gjør dem udygtige til enhver anden Levevei. De have ofret Tjenesten den skønneste Deel af deres Liv, og mon det nu, da Landet ikke længer behøver dem, er billigt eller retfærdigt, at støde dem ud i den vide Verden, uden ringeste Godtgørelse? — Saaledes bleve Cadetterne behandledes. Det er nu 20 Aar siden Krigen, og vi spørge: hvad er der gjort for Marinen? Der er gjort meget — svare vi; mere end Nationens Evner vel kunde taale, mere end den kan vedblive at bære. Da Krigen ophørte i 1815 bleve 660 Cadetter gjort til Lieutenanter, og Antallet paa

dem, der siden og lige indtil nærværende Tid ere forfremmede til Lieutenanter, beløber sig til over 1800. Dette kan man ikke kalde ubetydeligt; og virkelig har Avancementet i alle Classer været meget betydeligt siden Freden, hvilket vi skulle bevise ved Statslisten. Efter denne bestaaer

Capitains = Classen af 766 hvoraf avancerede dertil efter	
1ste Januar 1815	359.
Commanders ditto — 850	555.
Lieutenants ditto — 3084	1838.

Men hvor stort end dette Avancement synes at være, maa man dog erindre, at vi have havt 20 Aars Fred; og i den Tid er idetmindste Halvdelen af dem, der ved Krigens Ende vare Lieutenanter, gaaet til den evige Hvile. Lad os erindre, at af 6-7000 Cadetter, som ved Krigens Slutning vare i Tjenesten, ere ikkun 1838, eller Trediedelen omtrent, avancerede til Lieutenanter — og ikke dette engang, thi mange heriblandt ere naturligviis traadte i Tjenesten efter Krigens. Hvad er der da bleven af alle de Andre? Efter at have tient 15, 20 eller 25 Aar i en meget underordnet Grad, ere de nu ansete for ubrugelige i Tjenesten, eller de have trukket sig ud af den, misfornøiede og nedbrudte i Sindet af skuffet Haab. De som have havt Venner eller Slægtninge, der kunde understøtte dem, have betraadt nye Leveveie; men, det smertes os at maatte sige det, altfor mange, som ved deres Tapperhed, Talent og Iver have bidraget til at forøge Fædrelandets Magt og Ære, ere lagte i Graven af Græmmelse. Det var imidlertid en Umulighed at have gjort Alle Ret og Skiel. Hvor stort et Ansvar hviler der ikke paa hver den Magthaver, der har været døv mod Fortjenesten og af politiske eller Familie-Interesser har fremtrukket den Uværdige!

Vi have opholdt os ved det Haarde i Cadetternes Skiebne, forbi vi siden skulle bevise, at Statens fremtidige Tilstand ganske vil beroe paa de Forholdsregler, der tages, med Hensyn til denne Klasse. At der er megen Misfornøielse og Knurren i de høiere Classer er vist; men Sagen er, at Enhver er tilbøielig til at vur-

dere sine egne Fortienester og Dygtighed for høit. Vi tilstaae, at i nogle Tilfælde kan det være vel grundet, men i de fleste er det ikke saaledes. Lang Tjeneste bliver altid anført som en gyldig Grund til at gjøre Fordring paa Forfremmelse; men skøndt vi staae Fare for at fornærme Mange, ere vi dog tilbøielige til at gjøre Indvendinger mod denne Paastand. Lang Tjeneste i Fredstid kan vist neppe give nogen Ret til Forfremmelse; og lang Tjeneste uden at blive forfremmet, i Krigstid (vi tale her kun om de egentlige Officierclasser), beviser i de fleste Tilfælde, enten at Bedkommende ikke fortiente at forfremmes, eller at der var Andre der bedre fortiente det, skøndt vi ikke negte, at der nu og da gaves Undtagelser heri. At Hundreder ere blevne forfremmede ved Gunst og Forbindelser kan ikke negtes; men hvo der har nøiere lagt Mærke til Marinen i en lang Række af Aar, som vi, vil ikke kunne andet end tilstaae, at skøndt Mange ere forfremmede uden Fortieneste, har dog sielvent noget Tilfælde af god Conduite og ubviist Tapperhed været indberettet, uden at det har mødt Erkiendelse. Vi ville slutte disse Bemærkninger med at gjøre opmærksom paa, at Sø-Statens Fredsgage (half pay) kan betragtes som en Pension for dem, der ikke længer ere tjenstdygtige, og som en Vartpenge (retaining fee) for dem der ere det. Ingen Officier kan hæve sin Fredsgage, uden at aflægge Sed paa, at han ikke beklæder noget andet Embede under Regjeringen og ikke staaer i nogen fremmed Magts Tjeneste, og ingen Officier kan forlade Landet uden Tilladelse, som maa fornyses hvergang den er udløben.

Vi have med Oprigtighed angivet, hvorledes Sagen staaer imellem Marinen og Nationen, og vi skulle nu undersøge, hvilke Forholdsregler der kunne tages, til at bevirke Nationen Løttelse, og paa samme Tid forsikre den et tilstrækkeligt Antal Officierer, om de i Tilfælde af en Krig skulde behøves, og dette uden Uretfærdighed imod nogen af Parterne. Men førend vi indgaae herpaa maae vi udpege Følgende:

1. At vor Sø-Stat ikke alene er for stor og bekostelig, men den er større, end vi behøve den i Krigstid.

2. At ved Omstændighederne og som Følge af de nærværende Indretninger er den for en Deel utienstdygtig, og at vi, uagtet den store Officierliste, ikke i Tilfælde af en Krig skulde være istand til at skaffe de Officierer tilveie, som vi behøve i alle Grene af Tjenesten.

Naar vi have bevilst disse Paastande, ville vi udpege Maaden, hvorpaa Udgifterne kunne formindskes og Staten blive gjort effektiv, uden at forurette nogen af Parterne.

Lad os først undersøge hvor stor den virkelige Force af Skibe er, som vi i Tilfælde af en Krig kunne stille. Vi indbefatte heri naturligvis alle de Skibe, der ere under Bygning i nærværende Dieblik; og da faae vi, i et rundt Tal, 100 Linieskibe, 100 Fregatter, og 135 Corvetter og Brigger. Vi have taget dem efter deres Classer og finde da, at der efter Reglementerne udfordres til at besætte dem alle med Officierer: 201 Capitainer, 134 Commanders og 1402 Lieutenanter. Paa vor Officierliste findes derimod 766 Capitainer, 850 Commanders og 3084 Lieutenanter, hvoriblandt ikke ere indbefattede 9 Capitainer og 82 Commanders, der ere afgaaede paa Pension. Dersom man spørger os, om vi ansee den Skibsstyrke, vi have anført, for tilstrækkelig i en Krig, maae vi svare, at den er mere end tilstrækkelig til at møde de fleste Tilfælde, og under alle Omstændigheder tilstrækkelig til at begynde en almindelig Krig. I Slutningen af den store almindelige Krig, da Amerika ogsaa var imod os, var vor Styrke altfor meget splittet ad i Smaaskibe. Vi have nu færre Skibe, men i det Hele en langt stærkere Flaade.

Det kan her være Stebet at bemærke, at vi, til at complete den samme Force med Cadetter (*mates and midshipmen*) reglementerede for de forskellige Classer Skibe, vilde behøve 3152 af disse subalterne Officierer; og heri ere ikke Volonteurer af første Klasse indbefattede, som vilde beløbe sig til 1406, altsaa skulde vi til det nærværende Antal Skibe behøve 4558 Cadetter og Volonteurer tilsammen. Men vi komme atter til dette Punkt siden. —

Vi have i dette Dieblik ikke nogen Liste over Skibene i den franske Marine ved Haanden; men saa nær som vi kunne huske beløber sig Antallet til mere end det Halve af vor Flaade. Vi have imidlertid en Officierliste for 1835, som vi skulle afbenytte til Sammenligning.

Admiraler i Tienesten og paa Pension: Engelske 208.

Franske 29.

Capitainer i Tienesten og paa Pension: Engelske 775.

Franske 140.

Commanders i Tienesten og paa Pension: Engelske 1034.

Franske 89.

Lieutenanter i Tienesten og paa Pension: Engelske 3084.

Franske 435.

Vi troe, at vi have fuldkommen godtgjort, at vor Officier-Stat er meget større, end der behøves endog i Krigstid, eller som Landet kan underholde, og vi gaae nu til vor anden Paastand, at den ikke er brugbar igiennem alle Classer.

Vi føle, at det er et delicat Emne, vi indlade os paa, et Emne der kan paadrage os Uvillie af Mænd, som vi ære og agte, Mænd som Nationen har god Grund til at være stolt af; og dog er det egentligen kun en uheldig Skæbne, ikke nogen Brøde, vi kunne tillægge dem. Vi ville ikke gjøre os skyldige i en saadan Udelicatesse, at vi skulde udpege Enkelte; men det er kun til almindelige Bemærkninger, vi indskrænke os. Hvad vi ere i Begreb med at fremsætte, er kun en ubehagelig Sandhed; og vi maae derfor stole paa, at Vedkommendes bedre Følelser ville atter faae Overhaand, efter et Par Timers Overveielse og nogle Mindelser af Gigten og Podagra, idet de giennemløbe denne Deel af vor Artikel. De maae gierne kaste Bogen fra dem og give deres Brede Luft, i hine den gamle Commandeurs Ord i Wisen: „Hvad — ikke meer gaae til Søes? — Død og Ulykke! han lyver; Sømand er jeg, og endnu ei meer end —“ Ja vare de ikke mere end — „Tre Snes“ vilde vore Anmærkninger have været overlede; men Sagen er, at Mange af dem ere meget nærmere fire

Snefe, og vi derfor have Lov til at svare dem med et andet Sted i Bisen: „At Karene, Rugler og Gigt har gjort Skraaget lækt og skrøbeligt, saa de aldrig kan meer gaae til Søes!“ Vi tale her om vore nærværende Admiraler. Der gives naturligviis Undtagelser, men de tiene kun til at bevise Sandheden af den almindelige Paastand. Selv med de hurtige Avancementer under Krigen var det sielbent at en Officier naaede Admiralsclassen før han var over de Halvtreds: og om han gjorde det, blev han anseet for en ung Admiral. Læg nu til 50 de 20 Aar, vi have haft Fred, og Summen bliver 70. Vi troe at vi kende alle vore Admiralers Alder. Vi eie en Liste over dem — men vi ville ikke trykke den, fordi der er endnu En og Anden iblandt dem, der gierne vil gaae for en ung Cavalier. Men vi finde af denne Liste, at Middeltallet af alle Admiralers Alder er 76. Vi mene ikke hermed, at ikke jo mange iblandt dem ere ligesaa kompetente, ligesaa fulde af Fver og Characterfasthed, som nogensinde forhen; men det tør vi vove at sige, at hvor sunde og kraftige de end ere i Anden, ville deres Constitutioner ikke, efter 20 Aars uafbrudte Ophold i Land, udholde Sølivets Fatiguer og idelige Anspændelse; og et Par Vintercampagner i Canalen vilde bringe de Fleste af Classen under Eugen. Dette paaftaae vi, uagtet det er vor Overbeviisning, at Døden har mere Ondt med at faae Bugt med en gammel Admiral, end med nogen anden Klasse Mennesker; og dog maae de stryge for ham tilsidst.

Vi have giennemlobet Listen og paaftaae, at Sir Edward Bruce er den Alderen mindst har bidt paa. Gardy er fortsiet i Greenwich, altfor tidligt for Fædrelandets Vel; og Sir George Cockburn behøve vi til Præsæs i Admiralitetet, en Post han skulde have havt for ikke længe siden. Men vi forglemme, at vi ikke skulde nævne Folk ved Navn; vi vare i Begreb med at udbrage dem, som endnu vare tjenstdygtige; men ved at gjøre dette vilde vi tilkiendegive, at de der ikke bleve nævnte, ikke vare det, og vi holde os derfor til den ovenfor giorte almindelige Paastand.

Vi kunne ikke lade være at gjøre den Anmærkning her, hvor

stor en Mobsigelse der ligger i at sætte en Civilmand i Spidsen for Admiralitetet; og det er høist uforsvarligt, fordi den sande Grund dertil, skøndt ikke offentlig vedkiendt, er ligesaa uædel, som den er notorisk. Der siges vel, at en Admiral, som saalænge har været i Tienesten, nødvendigvis maa have en Mængde Officierer som han ynder og vil foretrække til Avancement for Andre. At en udmærket Admiral vil have Elskenter, Tilhængere, og at han vil foretrække at forfremme dem, hvis Duellighed og Fortieneste er ham bekiendt, er ikke at undres over; men det er vist, at dersom en udmærket Officier har ved glimrende Lapperhed og Conduite høvet sig saa høit i Verdens Dine, at han er bleven udvalgt til at beklæde en saa vigtig Post, som Præsident i Admiralitetet, saa er det ikke mere end billigt at antage, at de Officierer, som han har taget under sin Protection, og som have viist sig værdige til den, maae være Mænd af Fortienester og værdige til at uddælges til Avancement. Men vi have sagt, at den ovenanførte Grund ikke er den sande: det forholder sig tvertimod saaledes som følger, og tog dermed sin Begyndelse, medens Tory-Regimentet havde naaet sin største Høide af Misbrug. Regjeringen saae, at den med en Admiralitets-Præsident af Marinen ikke havde Patronatet over Sø-Etaten saa ganske til frie Raadighed, som den ønskede. Den fandt, at en Præsident, som var Sømand selv, ikke alene kunde fuldkommen vurdere Officierernes Fortienester og Adkomst, men vilde ogsaa tage dem i Betragtning, og foretrække at belønne Tienester viste paa Søen, for Tienester viste Ministrene, og dette hovede den ikke. Hvad det angaaer, at man siger at den første Admiralitetslørd jo er givet Raadgivere af Faget, er det noget Nonsens; Raadgivere have ingen Magt og desuden intet Ansvar. — Dersom Nationen virkelig forlanger Sparsommelighed i Fredstid og Energie i Krig, og at Fortienesten skal vises Retfærdighed, saa lad den sørge for at der kommer en Sø-Officier til at præsidere i Admiralitetet, og i Sandhed, af alle vore Admiraler er der ingen, der er saa vel fikket til denne Post, som Sir G. Cockburn. I det vi udtale vor frie Mening om dette Punkt, ville vi ikke, at

man skulde forstaae os, som om vi meente, at der aldrig har været civile Admiralitetspræsidenter, som have ønsket at være upartiske, især i de tidligere Tider; men de have haft mange Banskeligheder at kæmpe imod, idet de ikke kiendte eller forstode sig paa Tjenestens Routine, eller vare i Stand til at vurdere de forskellige Forordringer; de have derfor været nødte til at stole paa Andres Raad og Mening, som vare aldeles uden Ansvar, indtil de havde sat i Collegiet saalænge, at de havde faaet Bekiendtskab til Routinen i Tjenesten, og seet sig istand til at bortslænge alle Ledebaand.

Med al mulig Agtelse for alle vore nærværende Admiraler, ere vi nødte til at erklære den største Deel af dem udygtig til at tjene til Søes; og vi paastaae, at dersom en Krig om saaaar skulde udbryde, vilde vi ikke være istand til at udsøge et tilstrækkeligt Antal, fordi da Alderdom eller Svaghed vil forbyde næsten Alle at modtage en Commando. Og der er netop ikke nogen Klasse i Marinen, hvor det er af højere Bigtighed, at vi skulde have brugbare Mænd, end Admiralsklassen. Admiralens Ansvar er uhyre, thi Nationens Sikkerhed kan komme ganske og alene til at beroe af den Flaade han commanderer, hvilket var Tilfældet fleer end en Gang i forrige Krig. Og man lægge Mærke til, at naar vi nu antage at de fleste af vore Admiraler ere afgaaede, og Vacancerne udfyldte med de ældste Capitainer, vilde vi slet ikke være bedre farnede. Der er liden eller ingen Forskiel paa deres respective Aldere; thi omendskiønt vi have saamange unge Mænd paa Capitainlisten, er dog Middeltallet af Alderen 60, hvilket kommer af den høie Alder, som de have, der staae øverst paa Listen. Her er da Marinen — og, om ikke Noget i Tide bliver gjort for at hæve det, vil, naar den behøves, være — ubrugbar i dens allervitaleste Deel.

At Capitains- og Lieutenantklasserne ere brugbare (effective) derom kan ikke være nogen Tvivl. Vi forbigaae disse derfor, og vende os til dem, der ikke staae i Listen — Cadetterne, hvis Sag vi maae føre, ikke alene for den Uretfærdigheds Skyld, hvormed de have været behandlede, men ogsaa fordi vi ere overbeviste om, at

denne Klasse er af den høieste Vigtighed for Marinen, om den skal bevares effectiv. Det er almindeligen anerkjendt, at der ikke i Verden gives nogen Stat, der har gjort sin Pligt bedre, end den engelske Marine. Og dog, sært at fortælle — er det den eneste Tjeneste, som vi kiende, i hvilken unge Mennesker loffes til at tage Tjeneste, uden nogen Sikkerhed for Avancement i Fremtiden, eller Erstatning for deres Anstrængelser. De flere Tusende Cadetter, som ved Slutningen af sidste Krig bleve kastede i Drift, tiene til Beviis herpaa, og vi kunne ikke andet end opløste vor Stemme derimod, som en Grusomhed og Uretfærdighed. At Admiralitetet har følt Sandheden af hvad vi her anføre, og paa samme Tid ikke været istand til at skænke dem Andet, end — Medsynk, fordi Hænderne have været bundne paa det, ved det almindelige Raab om Indskrænkninger i alle Statsbestyrelsens Grene, er vist; og omendfjændt Admiralitetet ikke har formaaet at bøde paa ældre Forurettelser, har det dog taget saadanne Bestemmelser for Fremtiden, at Antagelsen af altfor mange af denne Klasse subalterne Officierer vil blive forebygget. Dette er betænksomt og klogt, da en bedre Udsigt til Forfremmelse derved gives dem, der nu indtræde (hvori denne bedre Udsigt bestaaer, skulle vi strax vise) men dette hæver alligevel ikke en stor Forlegenhed: enten ville vi, ved en Krigs Udbrud, savne det nødvendige Antal Cadetter, eller vi maae antage flere i Tjenesten, medmindre vi igjen ville tye til det Middel, at gjøre Matroser til Cadetter, som var Tilfældet i Begyndelsen af den forrige Krig, det allerfletteste Middel man kan tage sin Tilflugt til, hvis onde Følger neppe ere forsvundne af vor Marine.

Vi have anført, at der, til at bemande vor nærværende Styrke, udfordres 4538 Cadetter og Volonteurer (mates, midshipmen and volunteers). Da man altid vil kunne faae nok af de Sidstnævnte, ville vi i vore Beregninger ene holde os til de Første. Det Antal, som Reglementet tilstøder en Styrke, som vor nærværende, er 3152, og vi kunne aldeles ikke undvære dem. Det er forbausende hvormeget Disciplinen lider, ved Mangel paa

Cadetter; og man maa ikke glemme, at under Krigen havde ethvert Skib mange flere i dets Kuller, end det reglementerede Antal, og dette var tilladt af Regjeringen. Lad os undersøge de Udsigter, der haves til at erholde dette Antal i Tilfælde af en Krig, og til den Ende maae vi fastsætte et antaget Tidrum, som vi kunne regne til. Vi ville sige 5 Aar. Det er ikke meget let at sige, hvor stort Antallet er paa de Cadetter, der endnu hænge paa i Tjenesten, imidlertid kunne vi saa temmelig nærme os til Sandheden. Der er for Dieblicket 97 Skibe i Activitet, og det for disse reglementerede Antal Cadetter er 661. Ved en Admiralitetsordre, som har til Hensigt at skaffe Forsørgelse for en Deel af dem, der ellers maatte sulte ihjel, er det ethvert Skib tilladt at have 2 Admiralitets-Cadetter, istedetfor 2 Mand. Vi tage det for afgjort, at disse Vacancer ere alle besatte, og de beløbe sig til 194: Dernæst er der en anden Employ nuomstunder for Cadetter, i hvilken de, om de end ikke lære alle Tjenesteplichter, idetmindste lære en af dem, den at gjøre Vagt: vi sigte til Kystbevaagningen, og vi troe, at vi ikke feile ved at antage, at hver Lieutenant, der er ansat i denne Tjeneste, er tilstaaet 2 Cadetter til Assistentere. Antallet af Lieutenanter, paa denne Maade anbragte, er 308; vi kunne derfor regne 616 Cadetter, som vandre langs Strandbredden og snuse efter Genever og andre forbudne Sager. Disse tre Poster give os altsaa et Antal af 1471 Cadetter, som for Dieblicket ere i Activitet. Den sidste Gang, Admiralitetet forsøgte paa at optage Antallet, var Beregningen omtrent 1700; men vi have Grund til at foretrække det mindre Tal, som det rigtigere.

Vi maae dernæst skrive til at afgjøre Forholdet af Volonteurer, som nu befinde sig i Tjenesten, og den Tilvært, som vi kunne vente i 5 Aar, ifølge de nugældende Bestemmelser.

De 97 Skibe, der ere i Activitet, efter Fredsfod, ere tilstaaede ved første Udrustning 436 Volonteurer af første Klasse. I disse Bestemmelser for Fredsfod finder der fra Aar til Aar kun saa Forandringer Sted, da det ene Skib afløser det andet, som

bliver oplagt, og ethvert Skib holdes tre Aar i uafbrudt Activitet. Det er vel sandt, at efter Admiralitetets Bestemmelser kan en Volonteur ansættes som Cadet, efter at have tjent 2 Aar i sin første Egenkab; men da der kun sjældent indtræffe Vacancer, vil denne Tilladelse ikke meget forøge Cadetternes Antal. Vi kunne derfor, da 436 hvert tredje Aar kunne avancere, antage den aarlige Tilvæxt ad denne Veie, for 145.

Vi skulle nu undersøge, om vi i 5 Aar ville have et tilstrækkeligt Antal til at møde Tjenestens Behov. Vi have i Tjenesten 1471; og 145 multipliceret med 5 (Aarenes Antal) giver $725 + 1471 = 2196$ Cadetter, uden at tage Hensyn til Fremfærd og Casualiteter. Vi have viist, at det mindste Antal, der udfordres til hele Flaaden, er 3152.

Men det Ovenansførte er af liden Betydning, imod den anden Betragtning, vi nu skulle tage af Sagen; denne er, hvorledes Udsigterne ville være for de unge Mænd, som nu ere i Tjenesten, og dem der fremdeles indtræde i Samme; og vi overlade det til Bedkommendes Overveelse, hvorvidt det kan bestaae med Ret og Billighed, at tillade endogsaa dette lille Antal af 145 aarlig indtræde i Tjenesten, saalænge som de nærværende Bestemmelser vedblive at gælde. Hvorledes er Avancementet nutildags? Lad os undersøge Listen over Sø-Etaten og tage de sidste 4 Aar.

Cadetter avancerede til Lieutenanter i 1831 . . .	37
1832 . . .	46
1833 . . .	38
1834 . . .	40

4) 160

Middeltallet 40

Da dette Avancement har rettet sig efter den Plan, at der kun skeer et Avancement for hver 3 Lieutenanter, der gaae ud af Listen, kan det antages for det almindelige Rundtal af den tilkommende Tids Avancement. Altsaa, 145 unge Mennecker ind-

træde aarligen i Tienesten; vi have allerede 1471 Cadetter i Tienesten, af hvilke de Fleste allerede have tient deres 6 Aar og taget deres Examen, og af disse kunne ifkun 38 à 40 avancere hvert Aar.

Lad os først udregne hvor længe det vil vare, med det nærværende Avancement, førend disse 1471 alle ere forfremmede. Det vil være imellem 40 og 41 Aar. Og Dndet tiltager med hvert Aar; thi naar vi antage, at vi beholde Fred i 20 Aar, med de samme Bestemmelser for Avancementet:

Cadetter allerede i Tienesten	1471
Volonteurer som komme til i 20 Aar	2900

40) 4371

109 Aar.

saar at, naar vi sætte Indtrædelses Alderen til 12 Aar, ville nogle af Cadetterne have at gaae til de naae en Alder af 121 Aar (om de kunne) før de blive Lieutenanter.

Dette er en henrivende Udsigt for vore unge Helte, og dog er det unegteligt Tilfældet. Ikkedestomindre ere vi nødte til bestandigen at have en Tilgang af unge Mennecker, om vi ikke ville see vor Marines Undergang. Nødes vi da ikke til at tage vor Tilflugt til andre Bestemmelser, hvorved Marinen kan holdes i effectiv Stand, og det tillige uden at gjøre os Skyldige i en saar skrigende Uretfærdighed?

Efter at have bevist, at vi have en Officers Etat, der er meget for stor, endog i Krigstid, og viist i hvilke Classer det især er, at vi desuagtet finde Mangel paa dygtige Officierer, skulle vi nu gaae over til at forelægge Læseren en Plan, ved hvilken ikke alene Landet vilde spare en betydelig Sum, men vi skulde tillige være beredte for ethvert mødende Krigstilfælde. At denne Plan, om den blev antaget, vilde virke gradviis, er sandt, efterdi den ikke vil træde i fuld Kraft, førend naar en stor Deel af Statens nærværende Officierer ere bortdøde; men at foreslaae nogen An-

den vilde være uretfærdigt. Alligevel, jo snarere Planen sættes i Virksomhed, desto snarere vil Fædrelandet blive givet Lettelse.

Admiralernes, Capitainernes, Commandernes og Lieutenanternes Fredsgage beløber sig for nærværende Tid til 760,000 Rstl. eller saa omtrent. Vi have til Hensigt, at gjøre Staten mere tjenstdygtig, at vise Uretfærdighed mod Ingen, at gjøre Retfærdighed imod Mange og paa samme Tid at reducere Marinens Gageliste til 428,000 Rstl., hvilket er én aarlig Besparelse for Landet af omtrent 330,000 Rstl. Vi vilde strax meddele den foreslaaede Gagefod, med Indskrænkningerne i Officierpersonalets Antal, og siden gjøre Bemærkninger ved enhver Klasse især.

Staten, som foreslaaet :

Admiraler (5 af hver Farve) 15 med 42 Sh. pr. diem			
		11,497 Rstl.	10 Sh.
Vice-Admir. dito 15 med 32 Sh. 6 d.	8896	—	17 —
Contre-Admir. dito 15 med 25 Sh.	6843	—	15 —
Capitainer med Admirals Char. 155 med			
12 Sh. 6 d.	35,359	—	7 —
Capitainer 300 med 10 Sh. 6 d.	57,480	—	
Commanders med Capitains Character. 100			
med 10 Sh.	18,250	—	
Commanders 200 med 8 Sh. 6 d.	31,025	—	
Lieutenanter med Command. Char. 200			
med 6 Sh.	21,900	—	
Lieutenanter 1500 med 5 Sh.	136,875	—	
Gadetter med Lieut. Character 2500 à			
40 Rstl. aarlig	100,000	—	

Aarligt Beløb af den foreslaaede Sø:

Stat 428,127 Rstl. 10 Sh.

Den nærværende Officierliste med Gagebeløb :

208 Admiraler	109,179 Rstl.	:	Sh.
109 Capitainer med 14 Sh. 6 d. daglig	28,842	—	2 —
150 dito med 12 Sh. 6 d.	34,218	—	15 —

553 Capitainer med 10 Sh. 6 d. daglig	105,968	£st.	12	Sh.
150 Commanders med 10 Sh. . . .	10,995	—	—	—
841 dito med 8 Sh. 6 d.	130,460	—	2	—
483 Lieutenanter med 7 Sh.	61,575	—	10	—
700 dito med 6 Sh.	75,750	—	11	—
2225 dito med 5 Sh.	203,031	—	5	—
			760,920	£st. 18 Sh.
foreslaaede Listes Beløb	482,127	—	—	—
Besparelse	331,893	£st.	—	Sh.

Vore Bemærkninger hertil ere:

Admiralerne. Endskøndt enhver Knøs indtræder i Tienesten, med den faste Overbeviisning om, at han engang skal blive Admiral, saa er dette dog ikke nogen Grund for Landet til at holde 208 Admiraler paa Listen; efterdi vi i den meest active og vidtløftige Krig ikke kunne finde Brug for 30*). En Stats Respectabilitet vinder ikke, ved at dens høieste Rang bliver altfor almindelig; og 45 Admiraler ere fuldkommen nok for, Statens Vres Skyld, og meer end tilstrækkeligt, for Tienstens Krav.

Characteriserede Admiraler. Omendskøndt 45 Admiraler paa fuld Gage ere Alt hvad vi behove, følger dog ikke altid deraf, at der iblandt disse ikke skal findes Mange, der ikke vare dygtige til activ Tieneste; og da det er af den høieste Vigtighed, at vore Flaader blive betroede til active og talentfulde Officierer, foreslaae vi, at der skal være 155 Characteriserede Admiraler (admirals by brevet) tagne fra Capitainlisten, iblandt hvilke Admiralitetet da kunde udvælge den, det anser for den dygtigste til at betroes Commando, i det Tilfælde at en Saadan ei fandtes blandt de virkelige Admiraler. Naar en saadan characteriseret Admiral har Commando som Admiral, bør han i Emo-

*) Admiralsclasserne ere blevne reducerede ved Dødsfald, siden disse Beregninger bleve giorte. Der er nu ikke flere, end 165. Døden har havt travlt med dem. Men vor Plan lider derved ingen Forandring.

lumenter og Dvrigt ganske have det paa samme Fod som en virkelig Admiral; dog med Undtagelse af, at han ikke skal kunne commandere en af vore Krigshavne, hvilken Post ene skalde reservedes de virkelige Admiraler.

Der er to Grunde for at oprette Admiralscharacteren: den første er af billigt Hensyn til den lange Tid, de ældste Capitainer have tient; den anden er, at det altid har givet Anledning til mange Banskkeligheder, at Capitainerne kun ved Anciennetet kunne opnaae Admirals Rang. Dette var især Tilfældet, dengang Nelson udmærkede sig saameget som Commandeur. Admiralitetet saae og skattede hans udmærkede Dygtighed, og ønskede at bruge ham som Admiral; men for at kunne dette var man nødt til at giøre en Mængde til Admiraler, fordi de alle vare hans Formænd, blot for at giøre Plads for ham. Hvorimod, om denne Plan følges, vil Banskkeligheden være hævet. Vi foreslaae, at 140 characteriserede Admiraler skulle udnævnes af de ældste Capitainer, overst på Listen; men da det kan hændes, at Admiralitetet kunde ønske at fremdrage en Officier, som stod dybere i Classen, have vi foreslaaet, at de tilbageværende 15 Nummere af characteriserede Admiraler besættes af Admiralitetet ved Udvalg, uden Hensyn til Anciennetet. Da dette er noget ganske Nyt i vor Marine, maatte man, ved nogle Forskrifter og Bestemmelser, søge at forebygge Misbrug heraf; saasom en vis Tienstetid som Captain, at være hædret med Medailler eller Ordener, at have været med ved en Leilighed, der er funden værdig til at tilkiendegives Nationens Tak o. s. v.; kort, denne Forfremmelse maa alene kunne fortienes ved udmærkede Tjenester eller udvist Dygtighed. Men disse Bestemmelser skalde komme fra allerhøieste Auctoritet.

At være characteriseret Admiral skalde ikke forhindre en Officier fra at commandere Skib, hvor han kan heise sin Stander som Commandeur; idet han ikke erholder andre Emolumenter, end dem, der tilhøre den Commando, han beklæder, medmindre han er Eskadrechef og udtrykkelig er udnævnt dertil.

Capitainer. Vi have allerede viist, at det Antal Capitainer, vi behøve i Krigstid, ikke overstiger 200. Derfor have vi ikke reduceret Classen for meget, ved at foreslaae den bestemt til 300, isærdeleshed da der er 100 Characteriserede foruden.

Characteriserede Capitainer. Disse have vi foreslaaet, deels for Deconomien, og deels forbi Admiralitetet derved faaer det i sin Magt, at belønne fortiente Officierer paa denne Maade, uden synderlig Extraudgift for Nationen. Disse Characteriserede Capitainer skulle enten commandere de store Skibe eller Sloops, med de Emolumenter, som Commandoen giver, uden Hensyn til deres Rang.

Commanders. Denne Klasse er for nærværende Lid den meest uforholdsmæssige af alle i vor Stat. Vi have viist, at 134 Commanders ere omtrent det Antal, der behøves i Krigstid; og vi have nu, med pensionerede (retired) Commanders, i Alt 1034 paa Listen. Vi foreslaae derfor, at der skulde være 200 Commanders, og 200 Characteriserede, hvilke vilde være meer end nok for Tienesten.

Characteriserede Commanders skulde commandere Corvetter og Brigger, eller, om fornødent, gjøre Tieneste som Næstcommanderende paa Linieskibe og Fregatter.

Lieutenanter. Det Antal, som i Krigstid behøves i Tienesten, er, som ovenfor sagt, 1502; og vi have derfor reduceret Classen til 1500. Men da dette Antal dog kunde være utilstrækkeligt, have vi foreslaaet at gjøre 2500 Characteriserede Lieutenanter.

Characteriserede Lieutenanter. Dette er det vigtigste Punkt i vort hele Forslag; ikke alene som en Retfærdigheds Handling, men for at sikke os en stadig Tilgang af dygtige Officierer. Hvor kan der, for det Første, være noget mere Absurd, end at en Stat med store Bekostninger lader unge Mennecker dannes til duelige Officierer, for, efter i 6 Aar at have givet dem Raast og Gage, at lade dem gaae igien og søge sig andre Veie og Livsstillinger? For det Andet, hvad kan være mere uretfærdigt, end

at forføre et ungt Menneske til at opgive alle andre Udfigter, og, efter at have gjort ham uskicket til enhver anden Ting, at sige ham at man nu ikke behøver ham længer, hvorfor han kan gaae Fanden i Bولد og sulte ihjel?

Man kunde sige, at en Fredsgage af 40 Lstl. om Aaret alligevel ikke er tilstrækkelig til at leve af; men vi svare dertil, at det er Alt, hvad Staten formaaer at give; og da nuomstunder intet ungt Menneske tillades at indtræde i Tienesten, medmindre hans Slægtninge kunne tilstaae ham 40—50 Lstl. om Aaret; saa vil den nævnte Gage være tilstrækkelig for ham, til at staae sig igiennem med, indtil han avancerer høiere.

Men Gagen er af mindre Vigtighed: Characteren alene vilde blive modtagen med megen Glæde, uden Gagen endog. Disse unge Mennesker ere for Dieblisset aldeles Intet. Giv dem deres Rang og de ere dog Noget, og deres Fædreland er da vis paa dem og deres Tieneste i Tiden.

Vi foreslaae, at der skulde være liden eller ingen Forskiel imellem Gagen til Søes og Gagen til Lands (full pay and half pay); at de skulde bære en Halv-Epaulette; ikke kunne dømmes uden for en Krigsret, og kunne betroes et Qvarteer i Søen, naar det gjøres fornødent. Flekestomindre skulde de gjøre en Cadets Tieneste (mate), naar de udcommanderes som characteriseret Lieutenant, og messe med Cadetterne. Men de kunne udcommanderes som Lieutenanter, og i den Tid messe de med de andre Lieutenanter, faae samme Gage, bære samme Uniform og ere i enhver Henseende at betragte som disse. Cadetter, som have taget deres Examen, skulde kunne strax erholde Rang og Character af Lieutenant, naar de dertil ere stærkt anbefalede af deres umiddelbare Forsatte; og Enhver, der har bestaaet sin Examen, skal efter to Aars paafølgende Tieneste være berettiget dertil. Den, der engang har erholdt Characteren af Lieutenant, bør være underkastet de samme Bestemmelser, som gjælte for andre Officierer, med Hensyn til fremmed Tieneste, Permission o. s. v.

Vi have nu forelagt Publikum vor Plan; vi tilstaae gierne

at den behøver nøie Drøftelse, at mange Punkter bør komme i Betragtning, som vi have ladet urørte; men ingen Plan er fuldkommen fra første Haand; fortiener den Dpmærksomhed vil den nok tiltrække sig den, og det vil da ikke mangle paa tilbørlig Drøftelse og videre Fuldstændiggjørelse. Der er imidlertid et Punkt, som vi slet ikke have berørt, det er Liden som der bør fastsættes for Tjeneste i hver Grad. Dette er en Ting, som er nødvendig at fastsætte nøie. Ligeledes maae vi bemærke, at naar Listen er saaledes reduceret, skulde Avancementerne tillades at kunne skee fra Characterer til Character, nemlig fra characteriseret Capitain-Lieutenant til characteriseret Capitain, uden at det var nødvendigt at avancere op i Tur, hele Commanders-Glassen igiennem, ellers vilde der være lidet eller intet Avancement. Tillige skulde en vis Deel af den characteriserede Klasse forbeholdes, til at udfylde efter Ancienniteten fra Classen nedenfor, ligesom Vacancer indtræffe.

Ovenstaaende Artikel indeholder adskillige Dplysninger, som vi kunde fristes til at antage for Glimt af en ikke meget fiern Tid, da Englands Storhed, som Somagt, vil være kiendeligen paa Tilbagegangen, og „*Britania rules the waves*“ vil lyde for Berden, som „*a tale of the times of old.*“

Forfatteren siger, at Marinen er i dens nærværende Størrelse en Byrde, som Nationen ikke kan udholde at bære; hans Forslag gaaer derfor i Hovedsagen ud paa at formindske Byrden for Nationen, og det til næsten det Halve af hvad den nu er; at grundlægge en Plan, for at vedligeholde en tilstrækkelig og effectiv Marine, er det Secundaire i hans Forslag.

At vedligeholde en stor og kraftig Marine er upaatvivelig en af de første Betingelser for Storbrittannien, om det vil soutenire den Stilling, det indtager blandt Jordens Magter. Ikke alene fordre dets umaadelige Besiddelser over hele Jordens Kreds, dets vidtudstrakte Skibs fart og Handel en mægtig Flaade til deres Forsvar; men dets udbortes Politik, som ideligen har hine Han-

delsinteresser for *Die*, finder ikkun i en vældig *Somagt* sin *Støtte*. Fordrer Landets Tilstand *Indskrænkninger* i den *Grad*, som dette *Forflag* gaar ud paa, saa er *Somagten* den sidste af *Statshuusholdningens* *Grene*, hvor disse *Indskrænkninger* kunne foretages, med mindre *England* vil gjøre *Ufskald* paa hiin *Storhed*; den hører til de første *Nødvendigheder* for dets *Bestaaen* som *Stat* af den *Rang*, det har hævet sig til. *To Flaader* paa *24 Linieskibe*, den ene i *Norden*, den anden i *Middelhavet*, vil det i *Tilfælde* af en *Krig*, med *Rusland* f. *E.*, finde *nødvendige*, foruden *Skibe* i alle *Verdensdele*, til at *dække* dets *Colonier* og *Skibsfart*; og en *Somagt* paa *100 Linieskibe*, med *Fregatter* *ic.* i *Forhold*, er da ikke *formegyet*. Med andre *Ord*, den i *ovenstaaende* *Artikel* foreslaaede *Styrke* synes ikke at være mere, end hvad *England* maa holde, om det ikke vil give *Slip* paa den *Stilling* blandt *Europas* *Magter*, som det *indtager*. Det er ikke rimeligt, at *Nationen* skulde være blind for *Nødvendigheden* heraf, og, i sin *Iver* for *Reform*, selv laane *Haand* til at *nedbryde* den stolte *Bygning*, som *Forfædrene* med *Doferselse* af deres bedste *Blod* have opført, og som i sit *Fald* vilde begrave den under sine *Kuiner*.

Det er *successive* at *Englands* *Flaade* siden *Krigen* er bleven *indskrænket* til denne *Styrke*; og vi antage, at man vil blive *staaende* derved og ikke tillade den at *synke* under dette *Maal*. *Officieretaten* og *Personnellet* ved *Administrationen* synes *derimod* at være *undergaaet* *liden* *Forandring* siden *Krigen*, *idetmindste* ikke i *tilsvarende* *Grad*, og det er heri at *Grunden* til *Klage* bør søges. *En* føles *Virkingen* af det *System* for *Avancementet*, som blev fulgt under *Krigen*, hvilket vi i en *tidligere* *Artikel* i dette *Tidskrift* have udviklet. *Nu* seer *Staten* sig *bebyrdet* med en *Masse* af *Officerer* i alle *Classer*, som langt *overstiger* *Fornødenheden*, selv i den *activerste* *Krig*. Ved ikke *itide* at *skille* sig af med denne *Byrde*, har *Marinen* *paadraget* sig *Nationens* *Utilfredshed*, medens den, paa den anden *Side*, seer sig ved den *hindret* i enhver *Bestræbelse* efter at holde sig i *effectiv* *Stand*. Dette er en *Følge* af at man endnu ikke har grebet til det *eneste* *Middel*

imod dette Ende: en Reduction, hvorved Staten indskrænkedes til det Fornødne, og en fast Plan blev lagt, for at vedligeholde denne Etat i et bestemt Antal giennem alle Grader. Fredsfoden kræver alligevel et større Antal Officierer paa Listen, end der absolut udfordres til Besættelsen af alle Poster i Krigstid, deels for at møde uforudseelige Incapacitetstilfælde, deels for at erstatte de forudsætlige. Enhver Krig bringer snart Uorden i denne Liste, ved de Avancementer, som jo en Regiering maa forudsætte Anledning til; thi udmærket Tapperhed og Fortieneste vil den ikke lade gaae ubelønnet, og Avancement, have vi viist, er i England den eneste Belønning for de lavere Classer. I en langvarig Krig komme da efterhaanden de høiere Classer til at voxte til den uforholdsmæssige Størrelse, som nu netop er Englands Byrde; men Reduction ved indtrædende Fred er det eneste Middel herimod. Pensioneringen af de Reducerede er da et af de Under, som Krigen drager efter sig, og som rigtignok længe føles; men der kommer dog paa reengang Orden i Forholdene, og Byrden lægges ikke Marinen uforstyldt til Last. Dette er hvad Frankrig og andre Stater have gjort, og derfor er i denne Henseende deres Mariner at ansee for mere effective end Englands. England lider endnu i dette Punkt af Følgerne af de langvarige Krige, Europa har været hiemsøgt af, og de uhyre Anstrængelser, de store Magter have været nødte til. En pludselig Orden efter Fredsforholdene vilde vistnok have store Uleiligheder; og en endnu levende Følelse, af hvad Landet skyldte Marinens glimrende Tjenester, kan ogsaa have talt imod et, tilsyneladende, saa haardt Skridt. Den hyppige Ministerveksel har vel senere været til Hinder for Udførelsen af en saa omfattende og giennemgribende Plan. Mange have ikke sinet Nødvendigheden deraf, ikke opfattet de forandrede Forhold; Andre have haft Interesse ved at lade Alt forblive i den gamle Orden. Tyve Aar ere nu hencundne siden Krigen, og det er mærkeligt, at et saa praktisk og beregnende Folk, som det engelske, endnu ikke har fattet Nødvendigheden af at reducere og organisere dets Militaeretater. Men i den ovenstaaende Artikel, der

er skreven af en bekendt Sø-Officier og en varm Tilhænger af det Wellington-Deelske Parti, torde man maaskee see det første Forbud om, at en saadan Reform snart for Alvor vil blive paatænkt.

Vi ville nu kaste et Blik paa Forslaget selv, i nogle af dets Enkeltheder. At det er skrevet med en flygtig Pen, som de fleste af de Forslag, der igiennem den periodiske Presse bringes for Publikum, synes Forfatteren selv ikke at ville negte; og man er vel heller ikke berettiget til at fordre Meer af disse Produkter; thi deres Natur er, at give kun de skarperne fremspringende Omrids, for at hendraage Dpmærksomheden paa Gienstanden, og siden overlade den engang valte Dpmærksomhed til at gaae sin egen Gang.

Det er især det store Antal Admiraler paa den ældre Liste, der volde saa uhyre og uforholdsmæssige Bekostninger, at de alene trække en Syvendedeel af den hele Stats Gagering, og omtrent ligesaa meget som vort hele Marinebudget. Spørge vi nu, hvori bestaaer den oven foreslaaede Forandring? saa er det ikke i Antallet, men vel i Gageringen af disse Classer, at man finder væsentlig Forskiel; thi de 155 characteriserede Admiraler have dog Admiralsstitel og kunne erholde Commando som saadan, men med en Gage af 223 Lst., hvilket er mindre, end de 109 ældste Capitainer nu have. Neppe vil et Forslag, som dette, vinde Bisfald i den engelske Marine. En langt rimeligere Indskrænkning vilde det være, at lade den øverste Admiralsklasse reent indgaae, og Vice-Admiralsklassen være den høieste Rang og Gagering i Marinen, saaledes som det i Frankrig er Tilfældet. Characteren af Admiral kunde da i enkelte Tilfælde være forbeholdt Prindsen af Blodet, der tjente i Marinen, eller til Udmærkelse for en og anden meget fortient Officier. Denne Rang er ikke nødvendig i det militaire Hierarchie; de største Flaader have været commanderede af Vice-Admiraler. Efter at Forf. har yttret, at han anseer 30 Admiraler for det største Antal, England kan have Brug for, maa det forundre, at han desuagtet foreslaaer en Admirals-Liste af 200, iblandt hvilke rigtignok de 155 ikke have andet end Titelen. Men det er netop Capitainsklassens forholdsmæssig yderst

lave Gagering, der maa være paafaldende for Enhver, naar man seer hen til den høie Rang, denne Klasse besidder i England, og at den for Mængden er det høieste Maal, de kunne vente at opnaae. Med Ut, hvad Forf. siger om Vigtigheden af, at have dygtige Admiraler, saa er det dog, efter vor Mening, af ulige større Vigtighed, for at holde en Marine effectiv, at have duelige og tjenstdygtige Skibschefer; det er ved dem, at de subalterne Officierer dannes, og iblandt dem vil man altid finde Enkelte, der besidde det høiere Talent, der udfordres til at commandere Flaader. Af denne Grund synes det franske System, kun at udnævne Admiraler ved Valg, at fortjene Fortrinet. Men til at holde Capitainsklassen effectiv hører upaatvivleligen ogsaa, at den er gageret saaledes, at den kan soutenere en værdig, og Nationen anstændig Stilling blandt Næbborgere. Det er denne Classes rundelige Gagering, der maatte bidrage langt mere til at give Standen en almindelig Respectabilitet, end et, dog altid indskrænket, Antal Luxus-Gager til en øverste Admiralsklasse. Og hvorledes er den engelske Søcapitain gageret? — fra 180 til 230 Lst. om Aaret, som udgør i vore Penge, Coursen ikke beregnet, fra 15 til 1900 Rbd. I et Land, hvor en Adelsmands Privatsecretair neppe har saa ringe Løn, er dette den Gage, der er tilslagt den høieste Rang i Marinen, som Pluraliteten (og dog kun en saare indskrænket) kan opnaae.

Det er Udsigterne til Levebrød i den modnere Alder, der bevæger Folk til at vælge en Levevei, eller Forældre til at sætte deres Børn i den. Naar ikke en Bane lover samme Udkomme for sig og Familie, som de fleste andre Leveveie føre til, saa vil Lysten til at betræde den efterhaanden svinde. Og det er disse flatte Udsigter, der ville forvolde, at, naar efter et Par Decennier den sidste Rest af den Glorie, der endnu omgiver den engelske Sø-Etat, er forsvunden, Saa eller Ingen med Lyst og af fri Villie ville vælge en Stilling i Livet, hvis høieste Udsigt er 200 Lst., det samme som en Commis paa et privat Contoir, eller en Haandværker, kan opnaae i Livets blomstrende Alder, og dertil be-

vare en Frihed, som den Anden maa affige, og med Haab om at kunne i et større Maal forbedre sin Stilling med Tiden. Maaſkee i høiere Grad, end i noget andet Land, bliver i England en Mandſ Stilling og Anſeelse blandt Medborgere betinget af hans Indkomſter; og hvad er 200 Lſtl. i England! Neppe er det at ſpaae feil, naar man forudſiger, at om et Par Decennier vil Englands Marine ikke nyde den Agtelſe blandt Medborgere, ſom Mindet om dens glimrende Tienester vel endnu har bevaret den; og Enthufiasmen for deres Stand vil være forſvunden, ſelv hos de Rigmænd og Landets Store, der ſiden Krigen i større Antal end før ere indtraadte. Men en Krig i Mellemtiden kan forandre Alt. En engeliſk Søcapitainſ offentlige Liv, ſom Skibſchef, maa, under diſſe Forhold, danne en ſkærende Contract med hans private Liv i Land, idet han, fra en Chefs næſten uindſkrænkede Myndighed og den ſtolte Holding, hans repræſenterende Stilling i Udlandet fordrer, ſynker tilbage til en ubemærket, ydmyg og afhængig Stilling i Privatlivet. Denne Afverſing er i ethvert Land allerede ſøielig nok, og hører til de Vanſkeligheder, der ere Standen eiendommelige. England fordrer, i en høiere Grad end nogen anden Magt, af dets Officierer en værdig, faſt og med den finere Verdenſtone fortrolig Holding; men neppe ſkal denne kunne erhverves eller vedligeholdes i et til ſnevreſte Familiekrede indſkrænket Privatliv, ſom Pluraliteten ere tvungne til, ſkiulte i en Ufkrog af Riget, løſrevne fra de Forbindeliſer, der ere nødvendige at vedligeholde, for at holde Skridt med Tiden. Mon ikke et ſaadant Liv, igiennem et Par Decennier, være nok til at gjøre de Fleſte uſkillede til, med Kraft og Sikkerhed igjen at overtage en activ Commando? I de ſaa Begunſtigede, ſom under den ringe Activitet efter Krigen have været brugte, har England vel bevaret en Stamme af dygtige Officierer; men deres Antal er forholdsviis ringe, og ſelv iblandt dem ere Mange, der aldrig have bivaanet et Slag eller en Affaire. Skulle da, i Tilfælde af en Krig, de mange forlagte og forælbede, men dog Krigserfarne Officierer kaldes i Activitet; komme de

frem af deres Afkroge, som Folk fra en længst forsvunden Tid, i hvem man neppe skal gienkende de samme Mænd, der kæmpede under Nelson og hans Samtidige; og neppe vil den engelske Flaades første Foretagender da komme til at bære Præg af den samme energiske og active Character, som udmærkede den i den svundne Tid; og hvor stor Indflydelse har ikke Held eller Uheld i den første Begyndelse af en Krig paa det endelige Udfald af den.

Med de subalterne Classer, Lieutenanter og Cadetter, see vi af ovenstaaende Artikel, forholder det sig ikke meget bedre. Halvdelen af de 3000 Lieutenanter ere Mænd, over de Halvtreds. I den Alder udholder Legemet ikke længer de med den subalterne Stilling forbundne Strabadser, især naar en halv Snees Aar eller mere, tilbragte ærkesløse i Land, har givet dem andre Vaner, og Næringsforg og Mismod over et spildt Liv har nedbrudt Sindet tilligemed Legemet. Alligevel har der dog i Forhold været større Brug for denne Klasse, i de forløbne Fredsaar. Mange have været ansatte ved Kystbevaagningen, Dampskibe, Paketter, Dymaalinger o. s. v.

Men vi ville ende vore Betragtninger over et Emne, der ifkun i det Almindelige kan have Interesse for os. Det synes os klart, at en Reform af Marinen staaer for Haanden i England. Man vil snart indsee den uomgiængelige Nødvendighed af, at foretage den, medens det endnu er Tid; og det bliver da et Spørgsmaal, om ikke Frankrigs Exempel, hvor Anciennetetsprincipet igiennem alle Grader er modereret, ved et paa faste Regler baseret, arbitrairt Avancement, ogsaa i England vil finde Efterligning.

Af en Artikel over det samme Emne, i United Service Journal for Juli d. A., udbrage vi følgende interessante Optegnelser om Avancementet i ældre Tider:

Unson blev Captain da han var 27 Aar, og Contre-Admiral i 47de Aar.

Sawke	—	—	29	—	—	42
Boscawen	—	—	25½	—	—	35

Rodney blev Capitain, da han var 24 Aar, og Contre-Admiral i 41de Aar.

Keppel	—	—	19 $\frac{3}{4}$	—	—	37
Sowe	—	—	21	—	—	45
Duncan	—	—	30	—	—	58
Jervis	—	—	26	—	—	53
Collingwood	—	—	30	—	7	49
Saumarez	—	—	24	—	—	44
Nelson	—	—	20 $\frac{3}{4}$	—	—	39

„Lord Keppel, som er den, der tidligst af alle her Nævnte blev Capitain, havde som Gædet gjort Reisen omkring Jorden med Lord Anson, hvor han havde havt god Leilighed til at uddanne sig. Nelson er den næstnyngste, og saa Officierer have seet saa megen og forskiellig Tieneste i den samme Alder, som han, da han blev Capitain: en Reise til Koffardis, en Polar-Reise, Commando af en Tender, foruden en regelmæssig Tieneste i de forskiellige Classer Skibe. Det var ved at gienneegaae disse forskiellige Gradationer af Sømandsklvet, at han erhvervede sig den komplette Kundskab, ikke alene om Sømandskab, men ogsaa om Matrosens eiendommelige Character, som, i Forening med hans naturlige Godmodighed, gav hans Navn en saa magist Indskydelse paa hans Undergivne.“

„Den nylig afdøde Sir Henry Hotham blev Capitain i sit 18de Aar, efter en activ Tieneste til Søes af ikkun 4 Aar, foruden den Tid han havde tilbragt ved Søcadet-Academiet (Naval College) i Plymouth. Han var 38 Aar gammel da han blev Contre-Admiral, og døde i sit 57de Aar, næsten øverst paa Vice-Admirals Listen. Men flere Officierer leve endnu, der have gjort samme Lykke; og En, Capitain Dacres, var endog næsten 2 Aar yngre, da han blev Capitain. For at hemme dette altfor tidlige Avancement til Chefsposter, toges i 1806 nogle indskrænkende Bestemmelser, der dog ikke før i 1827 bleve satte i fuld Kraft. Efter disse Bestemmelser kan Ingen opnaae Capitains Rang, før han har fyldt det to og tyvende Aar. Naar han da indtræder i

Tienesten i sit tolvte eller trettende Aar, vil han dog have tient 10 Aar, før han bliver betroet Commando af et større Skib."

"I den franske Marine høves lignende Exempler paa hurtigt Avancement. Admiral Lalande, som nu commanderer Eskadren i Middelhavet, var Cadet i 1809. Contre-Admiral Hugon var Capitaine de Fregate i Slaget ved Navarin. Lieutenant Mackau, som i 1811 erobrede den engelske Brig *Alacrity*, har allerede i flere Aar været Contre-Admiral."

Skiondt uden egentlig Forbindelse med det Foregaaende, vilde vi dog, til Slutning, her optage en i vor Marine uforglemmelig Mand's Tanker om Avancementsprincippet, yttrede ved en vis Leilighed.

"Det vilde være til sand Nytte for Marinen, og til stor Lettelse for Bestyrerne, naar der strengt blev holdt over, at ingen Lieutenant avancerede til Capitainlieutenant, medmindre man havde grundet Haab om, at han kunde forestaae hvad Post han siden maatte avancere til. Men som det let kunde være muligt, at en Officier i den unge Alder gav saadan Forhaabning om Duelighed, at han avancerede til Capitainlieutenant, og saa sidenefter ikke svarede til Forventningen, bør saadant ikke komme Marinens Bestyrere til Last. Derimod bør de være Hs. Majestæt ansvarlige for, at aldrig Noget bliver foreslaaet til virkelig Capitain i den færende Wei, medmindre han erklædes for at have den Duelighed, at han ikke alene kan præstere den Post; men ogsaa efter sin Tour avancere op til høiere Poster."

"Mit Forslag gaaer derpaa ud, at Avancementet fra Secondlieutenant af, til Capitainlieutenant, bør saameget muligt skee efter Tour, men dog ikke absolut bindes til Anciennitet; thi naar en Premierlieutenant, som staaer for Touren, ikke er flittet til at betroes Chæfs Post, maa han ikke foreslaaes til at avancere; og kan han ikke employeres ved Indrolleringen eller andensteds, bør han indstilles til Uffæd med Pension. Det samme gælder fra Capitainlieutenant til Capitain; men naar det gælder om at

avancere til virkelig Capitain og videre op, bør Bestyrerne have hele Ansværet, om et Subject avancerede, som dertil ikke fandtes sidenefter at være duelig."

P.

Det danske Flag i Middelhavet.

Et Bidrag til den danske Marines og Søhandels Historie, i Slutningen af forrige Aarhundrede, uddraget af afdøde Admirant og Geheime-Statsminister Steen Villes efterladte Papirer.

Red

Steen Wille.

Capitainlieutenant i Sø-Staten.

(Fortsat fra 7de Bind.)

Vi have seet, at Kiegelsen laa klar til at gaae med en Convoi af 11 Skibe vesterefter, da Wille kom til Malaga. Inden Afsejlingen var den voxet til 17 Skibe. Da Wille, ifølge sin Ordre om Ambassaden til Marocco, skulde til Tangier, besluttede han at hjælpe Kiegelsen med at convoiere, gik derfor Seil med begge Fregatterne og hele Convoien, den 9de om Aftenen, men fik contrair Wind, strax da de kom udenfor, som nødte dem til at holde krydsende med labert og Stille til den 20de. I denne Tid stødte endnu 3 Skibe til Convoien. Wille havde ikke fyldt Vand, siden han forlod Neapel. Han begyndte derfor tildeels at mangle; men især bedærvedes det, han havde, betydeligt; han overlod derfor Convoien til Capitain Kiegelsen alene, og søgte Tangier, hvor han kom til Ankers d. 21de Mai. Smellers Gibraltar og Tangier passerede han Capitain Ellbrecht, som med en Convoi af 12 Skibe gik Strædet ud; og idet han passerede Algeziras kom Capitain Holsk ud derfra, med de tre frigitne Skibe, som da lige-

ledes gif vesterester. Der var altsaa tre danske Convoier, i Alt 35 Skibe, som paa eengang bleve bragte ud af Middelhavet. Riegelsen var beordret, saasnart han kom tilbage til Malaga, at tage en Convoi med sig osterefter, op til Genua og Livorno, og derfra atter komme tilbage: Sarpn skulde søge de spanske Havne, for derfra at convoiere vesterester. Triton skulde forblive paa Stationen ved Malaga, hvor Lougen skulde støde til den, naar denne Brig kom tilbage fra Algier. At denne Convoiering var nødvendig til Handelens Sikkerhed, troer jeg af det Foregaaende tilfulde godtgjort: Hvor besværligt og vanskeligt det var, sees blandt Andet af følgende Exempel, som Bille anfører i sin Rapport til Admiralitetet, dateret Tangier d. 22de Mai.

„Magtet at Capitain Riegelsen og jeg lode patrouillere hver Nat i og omkring Convoien, naar det var Stille, havde dog en Robaad, der var fransk Kaper, den Driftighed en Nat at ville gaae ombord i et af Skibene; men en Kugle og to armerede Fartøier, fra Rajaden, bragte ham til at affstaae fra sit Forsæt og undløbe. Imidlertid er dette Arbeide, at convoiere og patrouillere om Natten, meget besværligt og udmattende for Mandskabet.“

Bille traf ikke Presentskibet i Tangier, som han havde ventet. Briggen Sarpn kom ind paa Baien d. 22de, efter at have forladt sin Convoi ude af Sigte af Cap Spartel. Den 26de lettede Bille med Rajaden og Sarpn derfra, og da de kom udenfor opdagede de Thetis og Triton, som kom vesterfra, saa at Eskadren for et Dieblisk var samlet; men Sarpn blev strax affendt til Gibraltar, for at tage tre Skibe med, som vare meldte at skulle ligge klar til at gaae osterefter.

Triton, som d. 21de Mai var gaaet Strædet ud med 12 Skibe under Convoi, havde d. 23de April forladt Marseille med 6 Skibe. Imellem Majorca og Ivica stodte tre Skibe, som kom fra Cetta, til Convoien. Den 8de Mai, om Formiddagen, 6 Mile vestenfor Malaga, opdagedes en Seiler, med dansk Flag fra Fortoppen, som med Force af Seil stod ned til Convoien, jaget af en engelsk Topseilsskonnert. Saasnart denne Seiler, der var

en Brig, var kommen ind i Convoien, kom Skipperen ombord og berettede, at han var hjemmehørende i Bergen, kom fra Cette og skulde til Lübeck; at han samme Dags Morgen var bleven taget af to smaa franske Kapere, le Risque og les Alpes maritimes, som hver havde sat en Prismester ombord; men i det samme var den ham nu jagende engelske Skonnert kommen til, hvorpaa de franske Kapere vare slygtede ind til Land, og da just paa den Tid Triton blev opdaget, havde de franske Prismestere leveret Skipperen sine Papirer tilbage og sagt, han skulde forcere hen til Convoien. Ellbrecht examinerede Skipperen; og da Alt var i Orden, tog han ham under sin Beskyttelse, og tog de franske Prismestere ombord til sig. Imidlertid var den engelske Skonnert, som ogsaa var en Kaper, kommen op og dreiede til i Convoien. Ellbrecht vilde have ham ud af den, hvortil han svarede, at han hørte hjemme i Gibraltar, og at dette selvfølgelig var hans Cours. Da han blev truet med Rugler, forlangte han først de to franske Prismesters udløvere; men da ogsaa dette blev ham afflaaet, holdt han endeligen af og gik sin Vej. Binden nødte imidlertid Ellbrecht til at vende om, da han var 5 Mile fra Gibraltar, og gaae til Malaga med sin Convoi, hvor han ankrede d. 10de Mai. Her vare de to Kapere komne til, havde gjort deres Erklæring for deres Consul, og nu forlangte denne Briggen og de to Prismestere udløvere. De to Mand fik han strax, men Briggen ei. Dette gav Anledning til nogen Correspondence (den franske Consul vilde endog have, at Gouverneuren skulde protestere mod Convoiens Afseiling) men fra Ellbrechts Side var Brevvevlingen temmelig laconisk. Han skrev nemlig, under 11te Mai, til Consul Hoppe:

„Deres meget Vrede af Dags Dato, tilligemed den franske Consuls til Dem, har jeg modtaget; og tiener til behageligt Gien-svar, at den danske Brig Cathrine Elisabeth bliver ikke udløvet af mig, da den er under min Convoi. Min Rapport desangaaende indsender jeg imorgen til det kongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegium.“

Ellbrøcht meldte i sin Rapport, at, medens han laa i Malaga, kom den svenske Fregat Thetis og Briggen Dragonen, med to Skibe under Convoi, paa 28 Dage fra Norge; endvidere, at han i Strædet havde mødt Contre-Admiral Nelsons Eskadre, og at en engelsk Fregat, Terpsichore, Capitain Geas, havde praiet ham.

Ogsaa Capitain Riegelsen havde mødt bemeldte Eskadre, og var bleven praiet af et Linieskib. Det heed, i Gibraltar, at Nelson var bestemt til at observere den i Toulon under Udrustning værende Expedition.

De tre danske Fregatter gik samlede tilbage til Malaga, hvor de ankom d. 27de Mai. Briggen Sarpen kom dertil d. 29de, med tre danske Skibe under sin Convoi. Han meldte, at han ved at krydse i Strædet, havde mødt to danske Skibe, tagne af engelske Kaper. Efter at han havde forsikret sig, at deres Papirer vare i fuldkommen Orden, tog han dem under sin Beskyttelse og bragte dem, det ene ud af Middelhavet, det andet til Gibraltar og nu senest til Malaga. Den ene Kaper klagede til den engelske Admiral Orde, som forlangte Holdts Erklæring desangaaende, og derefter indberettede Sagen til Admiral St. Vincent. I sin Erklæring til Admiral Orde skrev Holdt, at han den 30de f. M. mødte et dansk Skib, bestemt til en neutral Havn, ladet med Brændevin og Vin, taget af en Kaper, af hvad Nation vidste han ei, da der ikke var Nogen derombord, som kunde tale, læse, skrive eller forstaae et Ord Engelsk; og da han havde fundet bemeldte Skibs Papirer i fuldkommen Orden, og det endbyrdmere havde været visiteret og tilladt at fortsætte Reisen, af en engelsk Orlogsfregat under Cap Gate, saa havde han ifølge sin Ordre taget paa sig, at sætte dette Skib i Frihed og tillade det at fortsætte sin Reise.

Den danske Consul Glynn i Gibraltar klagede ogsaa over den forogede Strængthed, hvormed Under-Admiralitetetsretten der paa Stedet gik frem, men i Særdeleshed over, at alle Skibe, hvor de

faa bleve tagne, bleve bragte til Gibraltar, hvorved de ofte førtes aldeles ud af deres Cours og spillede megen Tid.

I Malaga modtog Bille Rapport fra Capitainlieutenant Fabricius. Han havde forladt Livorno d. 14de April, med Consul Bille, som Passageer ombord, og fire Skibe under Convoi. Disse forlode ham d. 21de, da deres Cours ikke længer faldt sammen med hans. Undervejs blev Consul Bille heftig syg, hvorfor Fabricius blev nødsaget til at anløbe Mahon for nogle Dage; men nu, d. 29de April, var han atter seilklar, og Bille var ved god Helbred ombord hos ham.

Dmtrent paa denne Tid syntes en Spænding at indtræde imellem den spanske og franske Regiering. I det mindste begyndte de spanske Autoriteter at tale et andet Sprog imod de franske Consuler, og syntes alvorligt at ville hemme de overhaandtagende Boldsomheder, som de franske Kapere tillode sig. Et Brev fra Bille, dateret 5te Juni, til Grev Bernstorff, vil det være passende her at indføre:

„De Begivenheder, som have fundet Sted, siden jeg senest havde den Ære at tilskrive Dem, lade til at kunne faae saa stor Indflydelse paa vor Skibsfart her i Middelhavet, at jeg ikke kan forbigaae dem med Taushed. Efter Ministerforandringen i Madrid taler Gouverneuren her i en ganske anden Tone til den franske Consul. Da denne for nogen Tid siden havde condemneret et dansk Skib, ladet for spansk Regning, og ikke vilde give det fri paa Gouverneurens Opfordring, lod denne Sidste ham tilkiendegive, at han maatte bestemme sig inden 24 Timer, om han vilde frigive Skibet godvillig eller ei; og man vil vide, at Gouverneurens Brev skal have været skrevet i meget haarde Udtryk. Han har ligeledes reclamationeret et dansk Skib, som var opbragt og priisdomt i Almeria, ladet for den spanske Regierings Regning. Et genuessigt Skib, taget under Almerias Canoner, er ogsaa, paa Grund heraf, fordret løsladt af den spanske General, og han har erklæret den franske Consul, at han aldeles ikke tillod ham at

dømme i denne Sag, da Skibet var taget paa spansk Territorium."

"Jeg bemærkede, i de sidste Dage, megen besynderlig Bevægelse imellem de franske Røvere her i Havnen, og jeg blev underrettet om, at de alle have mistet deres Røverbreve og ere kaldte tilbage til Toulon. Den franske Consuls Ordre maae være meget strænge, da han endog har forlangt Hjælp af den spanske Gouverneur, for at tvinge Røverne til Lydighed. Dersom Hensigten hermed er, at skaffe Matroser tilveie til Expeditionen, som udrustes i Toulon, da opnaaes den kun slet, thi de fleste af Røvernes Folk ere Fremmede."

"Det har ikke været mig muligt, at forfikkre mig om det er sandt, at den spanske Gouverneur har erklæret den franske Consul, at han herefter agtede at behandle ham lige med andre Nationers Consuler. Dersom dette er Tilfældet, vil Røvernes Antal betydeligen formindskes, da deres Haab om Gevinst, der allerede betydeligen er aftaget, vil aldeles tilintetgjøres, dersom deres Handlinger kunne blive underkastede de spanske Tribunalers Bedømmelse. Der er al Grund til at troe, at Venstret imellem Spanien og Frankrig staaer paa en saare svag Fod. Kom det an paa det spanske Folk, vilde det snart være aldeles kuldkastet."

Imidlertid søgte den franske Consul at giøre hvad han kunde, for at ødelægge den danske Handel. Han erklærede den danske Consul, i en Skrivelse, dateret 5te Praireal, at det var almindelig anerkjendt af de franske Tribunaler, at Tractaten af 1742 var ikke mere i Kraft, hvorefter fulgte, at de franske Røvere kunde opbringe danske Skibe, uden at iagttage den skyldige Agtelse for Flaget. Endvidere erklærede han, at alle danske Skibe, som havde faaet deres Papirer i Hamborg, vilde blive priisdømte, alene paa Grund heraf, og dette var allerede skeet i Cartagena, og Dommen bekræftet i Aix. Imidlertid var en saadan Ophevelse af Tractaten af 1721 aldrig bleven bekendtgjort, hverken fra den franske eller den danske Regjerings Side; tværtimod, denne Tractat er endnu, med enkelte Modificationer og Tillæg, i fuld Kraft.

Uagtet Bille den 5te Juni laa færdig til Uffeiling fra Malaga, kom han dog ikke under Seil før den 13de. Deels uroligt Veir, deels omsløbende Vinde og Stille, som paa denne Aarstid er saa almindelig i Middelhavet, var Aarsag heri. Fregatten Triton, som skulde med en Convoi vesterefter, forsøgte forgiaevs samme Dag at komme under Seil. Stille og Strøm nødte ham atter til at ankre. Bille, som var alene, kom ud, mødte vestlig Vind og kropsede sig til Gibraltar, hvor han kom ind den 15de om Morgen.

Harde Bille glædet sig ved, at de franske Kaperes Tilbagekaldelse gav vor Handel lidt mere Fred, saa fik han derimod fra engelsk Side Anledning til nye Klager, ved sin Ankomst til Gibraltar. Udskillige danske Skibe vare her indbragte; iblandt Andre Et fra Marseille og et fra Cette, som, efter at de af Triton vare convoierede Strædet ud, og vare komne forbi Cap St. Vincent, dog bleve opbragte af den engelske Fregat Aurora, Capitain Digby, og sendte til Flaaden for Cadix, og deraf til Gibraltar for at dømmes. Men det, som var det meest uretfærdige heri, var, at Capitain Digby havde fra det ene af disse Skibe, en Brig Cathrine Elisabeth*), Capitain Petersen, taget 5 Mand og sat 6 Engelske i deres Sted; saa at da denne Brig, ved sin Ankomst, straf blev sat i Frihed, med Certificat for, at hans Sag var i Orden, kunde han ikke gaae af Mangel paa Folk; thi at gaae ud med de engelske Folk vilde have udsat ham for at blive gjort til Priis af den første franske Kaper, han mødte. Det andet Skib, Pinken Victoria, Capitain Groot, havde Capitain Digby givet de fem Mand fra Briggen Cathrine Elisabeth og fire Engelske ombord, og derimod frataget ham 9 Mand. Dgsaa dette Skib ventede at blive frigivet; men hvorledes da fortsætte sin Reise, da det af sine egne Folk kun havde en Mand og en Dreng ombord. „Jeg frygter“, skriver Bille, i den Anledning, til Grev Bernstorff, „at dersom disse Misbrug ikke blive paatalte

*) Den Samme, som Triton tog tilbage fra de franske Kaper, 6 Mile vestenfor Malaga.

itide og med Kraft, for den engelske Regiering, kan det have de farligste Folger for vor Handel. En anden Ting, som den engelske Regiering maa høiligen misbillige, er den store Mængde Kapere, som udrustes i Gibraltar, commanderede af Italienerne, og besatte med Folk af alle Nationer, men hvoraf Ingen kan enten læse, eller skrive, eller blot forstaae Engelsk. Heraf følger, at de anholde Skibe, som eengang ere løsladte, stundom over 100 Mile fra denne Havn, og det blot paa Grund af deres Uvidenhed. Det er sandt, at de da gierne blive frigivne inden to Gange fire og tyve Timer; men de have dog imidlertid maattet gjøre denne Reise, have spildt deres Tid og gode Lelighed, og ere ofte udsatte for de spanske Kanonbaades Ild, naar de komme ind."

Den 27de Juni kom Triton ind til Gibraltar, efter at have bragt sin Convoi Strædet ud. Den 28de fik Wille, ved en Express, Efterretning fra Consul Dshen, at det saalænge forventede Transportskib endelig var ankommet. Den 30te gik han med begge Fregatter til Tangier; dog maatte Triton først convoiere to Skibe Strædet ud.

Efter at have ansat sin Næstcommanderende, Capitainlieutenant Gerner, til Interims-Chef af Fregatten Najaden, gik Wille iland den 1ste Juli, for at tiltræde sin Ambassade. Men førend vi kunne følge ham paa denne interessante Reise, maae vi endnu opholde os noget ved Eskadren og dens Virken, samt ved Willes Correspondence, saavel med de barbariske Magter, som med Hjemmet.

Transportskibet, ført af Capitain Engberg, var, foruden de indehavende Præsenter til Keiseren af Marocco, ladet med Proviant og Varegods til Eskadren, og med Præsenter til Tunis. Da disse Foræringer gave den første Anledning til vore Uenigheder med den tunesiske Regiering, som siden udartede til Fiendtligheder, og endnu ikke vare tilendebragte, da Wille i Aaret 1800 blev afløst, vil jeg her anføre, hvad Bernstorff i den Anledning skrev til Wille i et Brev, dateret 21de April 1798.

Efter at have anbefalet ham at sørge for dette Skibs Sikkerhed, saameget som muligt, siger han: „Derksom De troer det

nødvendigt, at convoiere Skibet til Tunis, vilde det maaskee være nyttigt, ikke at lade det løbe ind i Havnen, før der var sket Af-tale med den kongelige Vice-Consul, om Maaden at faae Beyen til at modtage Presenterne, hvilke kun meget ufuldkomment svare til denne Prindses overdrevne Fordringer. Vi ere aldeles uden Frygt, hvad denne Sag angaaer; vore Forbindelser med Tunis forpligte os til Intet, og vi vide, at de barbariske Regjeringer begiære Meget, for at opnaae Noget. Den kraftige og snilde Maade, paa hvilken De har endt vore Stridigheder med Algier, maa nødvendigviis have haft en velgiørende Indflydelse for os, paa de andre barbariske Magter."

Bille beordrede Triton at convoiere Transportskibet til Malaga, hvor det skulde ublosse hvad det havde ombord til Eskadren, og saasnart Capitain Engberg meldte sig seilklar, skulde enten en af Briggerne, eller i Mangel deraf Triton selv, convoiere det til Tunis; men Ingen af dem maatte have Samqvem med Land, for ikke at spille Lidet med Quarantaine, nu da Convoieringen var saa nødvendig. Bille skrev ved denne Leilighed til Consul Hameken i Tunis, og tilkiendegav ham den Chefen for Convoien tillagte Ordre, ikke at gaae til Ankers eller have Samqvem med Landet. Han siger i dette Brev, som er af 2den Juni 98: "Jeg anseer det for unødvendigt, saameget mere som Grev Bernstorff siger mig, at han ikke har mindste Frygt, med Hensyn til Beyen af Tunis, eftersom vi ikke have nogen Forpligtelse at opfylde imod ham. Uagtet jeg aldeles ikke betvivler den Dem overdragne Forretnings heldige Tilendebringelse, venter jeg dog med megen Længsel Efterretning fra Dem, hvilken nærmest kunde komme mig til Hænde, ved at sende den over Malaga; o. s. v." Imidlertid da Bille, ved sin Tilbagekomst fra Fez til Tangier, erfarede at Presentskibet endnu ikke, den 6te August, var affeilet fra Malaga, og at det nok blev Briggen Sarpen, der skulde gaae med den, skrev han en ny Ordre desangaaende til Capitain-Lieutenant Holck, hvori han siger: "Jeg har til Capitain Ellbrechts Ordre kun at tilføie, at forinden De forlader Egnen af Tunis, De vilde see at

forfætte mig Underretning om Expeditionens Udfald, som er at sige, at De maatte lade Presentskibet seile ind, og da skrive til vor Consul der, og forlange, at han vilde selv komme, eller sende Capitain Engberg ud til Dem og underrette Dem om, hvorledes Paschaen har modtaget Presenterne; og for at faae fuldstændig Kundskab herom, kan De ikkun holde det krydsende eller til Ankers, indtil De har erholdt denne; dog maae De nøie iagttage, at De ikke modtager hverken Personer eller Breve ombord, for Quarantainens Skyld, saa at alle Meddelelser maae skee mundtligt." Denne Ordre er dateret Tangier den 10de August; men allerede den 7de var Skibet afskilt under Kougens Convoi.

Majaden blev beordret at afgaae til Malaga og forblive der liggende til medio August, da han atter skulde afhente Bille i Tangier. Han skulde ugentlig rapportere, give hvad Beskyttelse han kunde til den danske Handel, dog uden at forlade Malaga eller dette Steds nærmeste Farvand.

Eriton skulde forblive paa Stationen ved Strædet, og Bille anbefalede Ellbrecht at have vaagent Die med de engelske Skapere, som dem der for Dieblikket meest foruleiligede vor Handel. Til den Ende raadede Bille ham, stedse at holde det krydsende, med østlig Vind østenfor Gibraltar, og med vestlig Vind vestenfor Cap Spartel. Fregatten Thetis og Briggen Sarpen vare den 15de Juni gaaet østerefter med en Convoi af 15 Skibe. Den Første gik til italienske Kysten med de 11 Skibe, den Anden gik til Barcelona med de øvrige fire.

Endnu førend Bille kunde begynde sin Reise, fik han ogsaa Rapport fra Capitain-Lieutenant Fabricius, dateret Port Mahon, 12te Juni. Han havde der udligget sin Quarantaine, efter at have bragt Consul Bille til Algier og Baron Rehbinder tilbage. Men Fabricius meldte tillige, at han paa Consul Billes skriftlige Requisition havde tilladt sig, at bringe Rehbinder til en italiensk Havn, fordi Baronen havde paataget sig at fragte et Skib for den nye Dei, Mustapha, hvilket skulde bringe en algierisk Ambassadeur til Constantinopel. Da dette uforubseete Tilfælde for en

Deel forstyrrede Billes Planer med Convoeringen, blev han temmelig fortrydelig derover, og klagede til Vedkommende over at Consul Bille havde grebet ind i hans Eskadres Commando, samt fratog sig Ansvar for de Forsinkelser i Convoeringen, som derved maatte forarsages. Af Fabricius fordrede han Erklæring over, hvad der havde kunnet bevæge ham til at handle udenfor den Ordre, han havde modtaget. Imidlertid var Fabricius saa heldig, at gjøre Reisen fra Mahon til Livorno meget hurtigt, og skændt han tog Convoi med derfra til Malaga, ankom han dog saa betids der, at han, uagtet han havde Havarie, som uomgængeligen maatte repareres indenfor Molen i Malaga, dog kunde convoiere Capitain Engbergs Skib til Tunis. Den ham affordrede Erklæring indsendte han i sin Rapport af 4de August, da han saa seiklar paa Malaga Red, for at gaae til Tunis. Jeg afskriver den saameget heller, som den fremstiller et skönt Beviis paa den Mand's æble Tænke- og Handlemaade, hvem vi af det Foregaaende have lært at agte, som en klæk og duelig Sø-Officier, og om hvem vi Alle vide, at han lever endnu, og er en vor Sø-Stat nærbeflægtet Marines Veteran. Den lyder saaledes: „Briggen Lougens Chef har, efter vedlagte Gienpart af Consul Billes Requisition, troet sig forbunden til, af de i samme anførte Aarsager, at maatte anløbe Livorno, efter de i Algier paa den Tid befundne Omstændigheder. Har han heri feilet, bliver han straffskyldig.“ Billes Requisition gik ud paa, at de Egenløber, der fordrede af det Skib, som skulde fragtes, vare saamange og vanskelige at forene, at der nødvendigviis maatte en sagkyndig Mand til at paatage sig det, og at derfor Rehbinder maatte bringes til Livorno, hvor kun slige danske Skibe med Rimelighed kunde søges. Han slutter med: „Paa Grund af Ovenanførte anseer jeg det for Pligt, da jeg troer det sigter til Nationens Gavn, at anmode Hr. Capitainen om, saasnart muligt at anløbe Livorno.“ Denne Sag var hermed endt, og havde den aldeles ingen videre Indflydelse paa Forholdet imellem Bille og Fabricius, hvilket i Tienesten stedse var ledet af den høie Grad af Ugtelse,

de bare for hinanden, som Sø-Officerer, og udenfor Tjenesten var beskæftiget af det Venskab, der fra yngre Aar stedse havde forenet dem.

Fabricius ankom til Malaga den 22de Juli. Han var gaaet den 22de Juni fra Livorno, med 4 Skibe under Convoi. Af disse var der dog et, som kun var dandsk af Flag, hvorfor det heller ikke fik Signaler, men kun Tilladelse til at følge med. Han maatte slæbelen Brig af Convoien; men havde det Uheld, i en Vending med det paa Slæbetoug, at faae Havarie. En fransk Kaper, som fik efter Convoien under engelsk Flag, blev jaget op af Lougen og en Officier sendt derombord; men da den helste fransk Flag tidt, og ikke havde opbragt noget dansk Skib, fik den Lov at gaae igien. Han talte med en engelsk Fregat, t h e Eagle, af Admiral Nelsons Eskadre. Iøvrigt havde han meget haardt Veir paa denne Reise, og hans Skib leed betydeligt, ved den ringe Seilføring, han var nødt til for Convoiens Skyld.

Triton gik Seil med Transportflibet den 3die Juli, og Najaden, commanderet af Capitain-Lieutenant Gerner den 4de Juli, Begge for Malaga. Endnu medens Wille laa i Tangier, og ventede paa Svar fra Fez, fik han Rapport fra Ellbrecht, hvori denne berettede ham, at den Frist, som de franske Kaperes Indkaldelse havde givet Handelen, havde kun været af kort Varighed, da de atter havde erholdt frie Hænder, efter at Expeditionen til Egypten var gaaet til Søes. Fra Capitain-Lieutenant Hold fik han ligeledes Efterretning fra Barcelona, hvor denne lykkeligen var ankommen med sin Convoi, og havde Haab om snart at gaae tilbage med en anden paa 35—40 Seilere. Han berettede endvidere i denne Rapport, at tre spanske Fregatter havde taget en engelsk Corvet paa 20 Kanoner og bragt den ind til Malaga; at den franske Flaade havde bemægtiget sig Malta og var allerede undervejs til Egypten. Paa Malta havde de bemægtiget sig en betydelig Mængde Rigdomme, hvilke alle bleve indskibede paa Fregatten la Sensible, paa 44 Kanoner, for at bringes til Frankrig. Den mødte paa Veien den engelske Fregat

Seahorse og lagde den ombord for at entre, uden at fælde et Skud; men the Seahorse afflog ikke alene Entringen, men tog derpaa selv la Sensible ved Entring, efter en heftig Kamp, og bragte den ind til Gibraltar.

Vi erindre, at Capitain Kiegelsen havde sendt en Kugle efter en fransk Kaper, der nærmede sig formeget hans Convoi, og at dette havde givet Anledning til Klage. I denne Anledning skrev Bernstorff under 21de April saaledes: „Endskøndt Hr. Capitain Kiegelsen, ved den Tildragelse med den franske Kaper, le Flibustier, som Ds. Hvbhd. under 24de Februar har indberettet, ingenlunde har overskredet de Grændser, som ere en dansk Sø-Officier og hver brav Orlogsmand foreskrevne, saa paaligger det mig dog ved denne Leilighed, at betro Dem det Ansæe, at Alt, hvad der kan give Anledning til Klage eller Dispute med de krigsførende Magter, saameget Flagets Ære kan tillade det, under nærværende Omstændigheder afværges. Ds. Hvbhds. Klogskab gjør det ufornodent for mig, vidtløftigere at udbrede mig herover.“ Denne Sag var dermed sluttet; men kort efter indløb en ny Klage, som gav Anledning til følgende Correspondence.

Grev Bernstorff til Bille. Den 29de Mai 1798.

„Den her accrediterede fransk Gesandt, Hr. Grouvelle, har tilstillet mig den i Affkrift her hosfæiede Indberetning og Process verbal fra Capitain André Alaize, førende den franske Kaper la Fraternité, og tillige understøttet den førte Klage, over en ham, formeentlig ubesøiet, vederfaret Fornærmelse af en af de kongelige Fregatter, der, efter hvad Gesandten mundtlig har tilføiet, troes at være Fregatten Thetis. Da det er umuligt, at kunne have nogen Mening om Sagen, forinden at være forsynet med de her henhørende, nærmere Underretninger, saa ubbejder jeg mig de i denne Henseende fornødne Oplysninger behagelig meddeelt, og har isøvrigt den Ære at anmode Ds. Hvbhd., at samtlige vedkommende Commanderende maatte vorde erindrede om, i forekommende Tilfælde at bruge al den Skaansel og Barlighed,

som med deres Sendelses Niemeed og den behørigte Agtelse for det kongelige Flag kan forenes."

Hr. Grouvelles Note er dateret Kiøbenhavn, 27de Floreal, Mar 6; og gaaer ud paa at forklare, at i Fortsættelse af hans sidste Klage maa han nu endvidere indberette, at den franske Kaper la Fraternité, Capitain Maize, var i Middelhavet, i samme Farvand, hvor den forrige Begivenhed havde fundet Sted, bleven angrebet af to danske Fregatter, da han ledsagede en svensk Brig, som han havde opbragt; at disse Fregatter vare gaaet over en Mill bort fra deres Convoi, for at komme til ham; at de havde skudt paa ham og tvunget ham til at afvige fra sin Cours. Der nævnes Intet om, at Prisen var bleven Kaperen frataget. Slutningen er et Onske om Forklaring af et saa fiendtligt Forhold, og Begjæring om, at den Commanderende maa tillægges Ordre, at hemme sige Misbrug af betroet Vaabenmagt for Fremtiden.

Billes Svar er af 5te Jull og lyder saaledes:

"Følge Deres Brev af 29de Mai og deri indsluttede Copie af Hr. Grouvelles Note, angaaende et formeentligt Angreb af to danske Fregatter paa den franske Kaper, Fraternité, Capitain Maize, har jeg herved den Ære at erklære, at jeg har ladet Skibsjournalerne undersøge og giennemgaae, men Intet i dem fundet, der kunde tyde paa en Begivenhed, som den paaanlede; og da Datum, paa hvilken den skulde have fundet Sted, ikke er anført i Klagen, kan jeg saameget mindre give nogen Oplysning fra denne Riide. Men derimod kan jeg forsikre, og med Nøiagtighed bevise, at ingen af Chesernes Rapporter melder mig nogen Tildragelse, der ligner det i Klagen anførte. Jeg er, paa min Side, aldeles uvidende derom. Jeg erklærer endvidere, at i al den Tid, jeg har haft den Ære at commandere Hs. M. Eskadre her i Middelhavet, er det kun hændet to Gange, at to Fregatter i Selskab med hinanden have convoieret, og at begge Gange var den, jeg commanderer, deriblandt. Den første Gang var d. 24de Marts, da Najaden og Triton gik sammen fra Malaga til Genua, og

den anden Gang var d. 9de Mai, da jeg ledsagede Thetis, som havde en stor Convoi, fra Malaga og Strædet ud; og paa disse Toure er intet sligthændet. Kun Natten til d. 18de Mai hændte det, at en Kaper tillod sig at ville gaae ombord i et Skib af Convoien, ved hvilken Leilighed jeg rigtignok skød paa ham, og sendte to armerede Fartøier efter ham; men han undkom, uden at jeg engang fik at vide af hvad Nation han var. Jeg kan endydermere sige Dem, Hr. Greve, for at give Dem et Begreb om den Orden og det strænge Opsyn, som der hersker i vore Convoier, at Capitain Kiegelsen tvang to svenske Skibe, som havde blandet sig i Convoien, til at bortferne sig. Jeg kender altfor vel de Chefer, jeg har den Ære at commandere, for at jeg kunde tillade mig at troe, at de kunde kun for et Dieblisk afvige fra vore Instruxioner, som forbyde, endog i Krigstid at jage noget Skib, naar man convoierer; det vilde være at troe dem istand til at handle imod deres Pligt, som gode Officierer, det jeg anerkjender dem alle at være. Jeg tillader mig at gjøre Dem opmærksom paa, at de engelske Krydsere, ja endog Admiral Nelsons Eskadre, ofte heise dansk Orlogsflag, saa at jeg har al Grund til at troe, at Begivenheden har fundet Sted med engelske Fregatter."

Foruden denne Erklæring skrev Bille et andet Brev, af samme Dato, til Grev Bernstorff, hvori han blandt Andet siger, efter at have holdt en ubetinget Lovtale over sine underhavende Chefers gode Conduite, i Tilfælde som ofte ere meget kritiske: „Lagtet jeg har fundet det ligesaa unyttigt som upassende, at fylde mine Breve med Beretninger om Kapernes Uforskammenhed, idet jeg foretrækker, med Taalmodighed at være den, der saa at sige bør tage Stod mod deres Næsviished, i det Haab derved at handle i den sande Ånd af den Maadeholdenhed, som Regjeringen har foreskrevet sig under disse Omstændigheder, har jeg dog aldrig undladt at melde mine Foresatte, saasnart saadanne Tilfælde ere indtrufne, som kunde give Anledning til Dmtale."

Vi ville nu forlade Eskadren en søie Tid og beskrive Billes Ambassade til Keiseren af Marocco. Det var den 1ste Juli, at

han, ledsaget af sit Følge, gik i Land som Ambassadeur. Dette hans Følge bestod af Lieutenanterne Holm, de Wit og Udball, samt Oberdoctoren; endvidere, foruden det nødvendige Tjenerskab, fulgte med: en Underofficier, 10 Mand Soldater og 4 Musikantere. Da Ambassaden forlod Skibet, stode Folkene paa Ræerne, paa begge Fregatter; Triton saluterede med 15, Najaden med 9 Skud. Capitain Ellbrecht og alle Officierer fra begge Fregatter ledsagede Ambassaden i Land. Saa snart Ambassadeuren betraadte Landjorden, blev der saluteret fra Fæstningen, og paa Broen blev han modtaget af Gouverneuren og alle Consulerne. Paa høire Side paraderede endeel Maurer under Gevær, paa venstre stod den danske Soldatesque. Et tyrkisk Musikchor aabnede Marschen. En prægtig opsadlet Ridehest var bragt til Strandbredden til Willes Brug; men han afflog den og gik da, ledsaget af alle Consuler og Byens Honoratiorez, op til Consul Olsens Huus, hvor han for det første indkvarterede sig, og en Cresvagt blev ham tilsendt af Gouverneuren.

Næste Dag sendte Bille et Brev til Keiseren, for at melde sin Ankomst og ubbede sig Hs. Herligheds Ordre for, naar og hvor han torde opvarte ham. En meget rig Foræring af Forseffninger blev sendt ombord til Fregatternes Mandskab.

Denne Ambassade havde ingen anden Hensigt, end at vedligeholde den gode Forstaaelse og det Venskab, der fandt Sted imellem Danmark og Marocco. Af Grev Bernstorffs Instrux til Bille ville vi udskrive Følgende:

„Da en af de Grunde, der have bevæget Hs. Majestæt til denne Sendelse, bestaaer deri, at Allerhøiøstamme haaber derved at forekomme den Ubehagelighed, her at modtage en maroccanisk Gesandt, saa ville De, naar desuagtet et saadant Gesandtskab skulde bringes paa Bane, bruge alle passende Midler til at afvende dette Forsæts Udførelse. Fremdeles ville De forebygge, at man ikke tillægger Dem den Hensigt, enten at slutte en ny Traktat, eller formeligen fornye den gamle, hvilket vilde paadrage Kongen nye og betydelige Omkostninger; og De ville til den Ende, ved enhver

Keilighed erklære, at De alene er kommen for at lykønske, og at befæste det i lang Tid imellem begge Stater bestaaende Forhold. Skulde, imod Forventning, fra Keiserens eller den derværende Regierings Side forekomme Fordringer eller Ubladelser, som ikke kunne stemme med den venstabelige Forstaaelse, hvori vi hidindtil have levet med Marocco, saa maae De dog alligevel holde alle Udtryk og Erklæringer tilbage, som kunde forsøge Uenigheden, eller drage ufordeelagtige Følger efter sig, for de kongelige Undersaatters Interesse."

"Hs. Majestæt er overmaade vel tilfreds med sin Consul der; men da det i Henseende til de Tjenester, han der kan gjøre, meget kommer an paa, om ogsaa Regieringen sammesteds er fornøiet med ham og hans Udfærd; saa vilde De derom søge Underretning, og naar den bliver til Consulens Fordeel, da søge at gjøre det giældende, som et vigtigt Beviis paa Kongens Venstabel, at Høifsamme fremdeles lader denne udmærkede Mand forblive i Consulatet."

"Da det ikke er os ligegyldigt eller uvigtigt, at kende de nærværende Omstændigheder der i Landet, som staae nærmest i Forbindelse med Hensigten af Deres Gesandtskab; saa beder jeg Deres Høivelbaarenhed, saameget som Tid og Keilighed vil tillade det, at søge Efterretning derom; om den nuværende Keiser kan love sig en sikker og vedvarende Besiddelse af Thronen; om hans Rige under ham vil naae en større Velstand; i hvilken Tilstand hans Sø- og Landmagt, samt Landets Handel og Søfart besinde sig; fremdeles hvilke personlige Tilbøieligheder og Hensigter Keiseren har; om man tør vente, at han vil holde Freden vedlige, og hvilken europæisk Nation han fremfor Andre synes at elske og ynde."

"Da, forresten, det lykkelige Udfald af denne Sendelse mindre beroer paa de Dem meddeelte Instruxioner, end paa egen Klogskab og Forsigtighed i deres Udfærd, saa er jeg i denne Henseende rolig, og troer kun endnu at borde tilføie den Forsikkring, at Hs. Majestæt forlader sig med fuld Fortrolighed paa, at Deres

Høivelbaarenhed med Deres sædvanlige Fjer og bekiendte Duellig-
hed vil udføre dette Grinde, saaledes, som Nationens Fordeel og
Gere udfordre."

Denne Instrux er dateret den 24de Marts 1798. Brevet
til Keiseren, som Bille skulde overlevere, lyder saaledes:

"Vi Christian den syvende, af Guds Naade Konge ic. til-
byde den durchlaughtigste, stormægtigste og ædleste Tyrste og Herre,
Mulei Solimann, Keiser og Konge til Kongerigerne Marocco,
Fek, Mekines, Tafilete, Suez og hele Algarbien, samt dertil hø-
rende Lande, Hilsen og Velsignelse. Durchlaughtigste, stormæg-
tigste og ædleste Keiser, vor gode Ven: At Eders keiserlige Maje-
stæt, ved Deres lykkelige Vaaben, er kommen til ubeelt Besiddelse
af Deres Fædrene Throne, har saaledes glædet os, at vi ikke have
kunnet opsætte at bevidne Eders keiserlige Majestæt vor inderlige
Deeltagelse i denne lykkelige Begivenhed, ved at udnævne vor
Kammerherre og commanderende Chef over vor Eskadre i Mid-
delhavet, os elskelige Commandeur-Capitain Steen Bille til vor
Ambasfateur, for at overlevere Eders keiserlige Majestæt dette
Brev, og for mundtlig at forklare dets Indhold, og udførligere
lægge for Dagen vor Uttraa til, fremdeles at leve i Venstabs med
Eders keiserlige Majestæt, og i den gamle gode Forstaaelse, som
saalænge har havt Sted imellem os og begge vore Nationer. Vi
bede altsaa Eders keiserlige Majestæt at sætte fuldkommen Tillid
til Alt, hvad denne vor Ambassateur paa vore Begne, og efter den
ham givne Fuldmagt, har den Gere at sige; og ligesom vi ikke
tvivle om hans gode og naadige Modtagelse, saa troe vi og med
Vished, at Eders keiserlige Majestæt vil med Lyst fra sin Side
haandthæve og bekræfte vort gamle Venstabs og gode Forstaaelse.
Sovrigt bede vi den Almægtige, at tage Eders keiserlige Majestæt
i sin hellige og kraftige Varetægt."

"Givet i vor kongelige Residens-Stad, Kiøbenhavn d. 23de
Marts 1798, i vor Regjerings tre og tredivte Aar. Eders kei-
serlige Majestæts gode Ven
Christian R."

Dgsaa fra Commercecollegiet modtog Bille Instruxioner, men

de indeholdt blot Forholdsregler, med Hensyn til de udsendte Præsenter. Disse bestode omtrent af følgende Sager: En stor Lysekrone og en Lampe af Kronglas; omtrent 200 Pd. forskellige fine Theer; adskillige fine Kaffe- og Theeservicer; to Stabsofficiers Telte med Tilbehør; 5—600 Alen fiint Klæde af forskellige Farver; 120 Pd. forskellige Splytstøier; 50 Flasker lugtende Waude og Esfensler; 50 Alen Fløiel; en betydelig Mængde Damasker, Silketøier, Gulds- og Sølvbrocader, Silketørklæder, Bomuldstøier, Musseliner, Kammerduger, Dreiler og Lærreder (af denne Artikel alene 130 Stykker); to Gulduhre og 20 Sølvuhre; syv sølvbeslagne Kasser og 3 Mahogni do., indeholdende Porcelain fra Kjöbenhavn's Fabrik; et stort Theeservice af Sølv; tre Kasser med Porcellains Bojaner eller Baser, og endeligen 10 Stykker 1pundige Metalkanoner paa smeddede Jern-Lavetter; dertil 1000 Rugler og 150 fyldte Karduser, 12 komplette Soldatertelte og 12 Sædler med Tilbehør. En guldbroderet Sadel var udsendt til Ambassadeurens eget Brng*).

Endskjøndt disse Præsenter ganske vist vare meget betydelige, vare de dog efter Consul Dlsens Sigende langt under, hvad en portugisisk Gesandt kort før havde bragt med sig; men da han havde havt Noget at bede om, og Wille derimod ikke, saa var det at haabe, at denne Omstændighed ikke vilde gjøre nogen Hindring i Ambassadens gode Modtagelse.

Den 10de Juli indløb Keiserens Svar til Gouverneuren, at den danske Gesandt skulde være ham velkommen, at Hs. Majestæt vilde modtage ham i Fez, og at Gouverneuren skulde sørge for alt muligt paa Reisen. Det varede imidlertid til den 18de, om Aftenen, inden Alt blev bragt i Rigtighed. Der var slagen en Leir, en Fierdingwei fra Byen, hvorhen alle Præsenterne bleve udbragte; 8 Kameler og 160 Muler skulde bære Ambassaden og dens

*) Der var endnu, foruden dette, udsendt 4 Falke med en Falko-
neermester; men en af dem døde paa Reisen til Tangier, en
paa Veien til Fez, og en to Dimer efter at den var Reiseren
præsenteret.

medhavende Gods. Bille red ud af Byen, ledsaget af en Wresvagt. Gouverneuren og alle fremmede Consuler fulgte ham et Stykke paa Veien. Consul Blicher Olsen hørte naturligviis til Ambassaden, dog havde hans svækkede Helbred nær hindret ham i at ledsage hans Ven. Den 19de, om Morgenens Kl. 4, brak endelig hele Toget op og marscherede i 7 Timer, leirede sig derpaa i Middagsstunden under smaa Telte, og gjorde da atter mod Aften et Stykke Vei. Denne Maade, den eneste hvorved det var muligt at udholde Heden, fulgtes omtrent paa hele Reisen. Den 21de, om Aftenen, leirede de sig ved Byen Ulkarsi, hvor i sin Tid et stort Slag mod Portugiserne har staaet. Endnu 2 Timers Marsch fra Staden kom dem et Parti Soldater imøde, som vare udsendte for at gjøre Honneurs for Ambassaden, og til den Ende stedse manoevrerede foran Toget. Nærmere Byen kom to Gouverneurer, begge Paschaer for hver sin Provinds, dem imøde for at complimentere. De bragte endnu flere Tropper med sig samt Musik. Der manoevreredes endnu en heel Deel, og derefter ordnedes et formeligt Indtog med flyvende Faner og klingende Spil. Mange tusinde Mennecker ledsagede Toget. Heden var stærk, og Støvet, som Folk, Heste og Kameler forarsagede, blev endnu mere forøget, ved at Maurerne stedse fløde deres Gæverer af mod Jorden, saa at Bille i sin Journal skriver, at naar det ikke havde været for Wrens Skyld, havde han heller været fri for den hele Ceremonie. Da han ikke onskede, at tage ind i Byen, tog Gouverneuren Afsked med ham ved Porten, med Undskyldning at de maatte drage en Chiaouur imøde, som kom fra Keiseren. Alle disse Wresbeviisninger og Besøg kostede stedse større eller mindre Foræringer.

Endskiondt de endnu stedse havde Træer til Skygge, og Vand at drikke, vare Besværighederne dog meget store, formedelsk den stærke Hede; men de bleve endnu værre de følgende Dage, da de endog manglede drikkeligt Vand i 3 Dage efter hverandre. Den 25de Juli ankom de i Fez, hvor de bleve indlogerede i et af Kei-

serens Lystflotte udenfor Byen. En Grevsvagt blev strax sat for Ambassadeurens Bolig, og alle øvrige Ceremonier iagttagne.

For at beskrive Villes Ophold i Fez, hans Audiencer og Alt, hvad dermed staaer i Forbindelse, ville vi lade ham selv tale, i hans Rapport til Grev Bernstorff, dateret Tangier den 10de August. Efter at have beskrevet sin Henreise, saaledes som ovenfor, siger han:

„Den 26de havde jeg min første Audiens, paa en aaben Plads udenfor Byen. Keiseren kom ridende til mig paa omtrent 30 Skridts Afstand; der nærmede jeg mig, overrakte ham Hs. Ms. Brev, lykønskede ham og fremstillede Presenterne for ham. Han hørte og modtog Alt med megen Mildhed og Godhed. Han lod mig sige, at det gode Venskab, som altid havde fundet Sted imellem Hs. danske Majestæt og hans salig Fader, skulde fra hans Side vedblive og vore. Han kastede strax sine Wine paa Feltkanonerne, red hen til dem og gjorde mig adskillige Spørgsmaal om dem, hvorpaa han forlod mig, sigende, at de Kanoner gjorde ham megen Glæde.“

Anden Dagen gjorde jeg Visit hos Premierministeren. Hans galante Maade, at modtage os paa, overgik aldeles vor Forventning. Saasom Karstiden var saameget fremmet, og Reizens Besværligheder derved meget forøgedes; saaledes at der endog viste sig Sygdomme imellem vore Soldater og andre Betiente, arbejdede jeg strax paa, hos Ministeren, saa hurtigt som muligt at blive expederet fra Keiseren, samt fritagen for Reisen til Mequinez (en almindelig Tour, som Ambassadeurerne maae gjøre, tildeels for at give Presenter til dette Steds Gouverneur og andre Fornemme) hvilket han lovede mig at ville arbejde paa, og viste det ogsaa siden i Gierningen, at det var hans Alvor. To Dage efter bleve vi ansagte til Affødsaudients hos Keiseren, som blev givet paa samme Sted og paa samme Maade, som den første Gang. Keiseren var den Dag, ligesom den første, overmaade mild og artig; sagde mig at det alene var den stærke Varme, som vi ikke kunde være vant til, der bevægede ham til at give sit Min-

de til saa snart at fflles fra os, ellers vilde han gjerne have beholdt os længere i sit Land, for at giøre os godt. Hans sidste Ord vare, at jeg maatte forsikre min Konge om den Fornøielse, hans Opmærksomhed for ham havde givet ham, samt forsikre Hs. Majestæt om Keiserens bedste og stedsevarende Vensteb. Saa snart jeg kom til min Bolig, blev fra Keiseren sendt to udmærket smukke Heste i Foræring, en til Consulen og en til mig, begge opslade; men den til mig var særdeles rigt udstyret: alt Ride-tøiet var af Støiel og forgyldt, saaledes som kun Keiseren selv bruger det. Dagen efter aflagde vi Afskedsvisit hos Ministeren, der viste sig ligesom forrige Gang særdeles galant. Han gav mig en Copie af Keiserens Brev til Kongen, hvoraf her følger en noilagtig Oversættelse, og lovede, som han og holdt, samme Dag at sende mig det originale Document samt Dvittering til Consulen for Modtagelsen af de 25000 Piastre. Ligeledes blev der fra Keiseren sendt en Sæk med omtrent 500 Piastre (sortes) i Drillepenge til de christne Soldater og Musikanterne."

"To Dage efter, nemlig d. 3die August tiltraadte vi igjen vor Tilbagereise og kom da saaledes lykkelig og vel d. Sde, om Formiddagen, her tilbage."

"Keiseren Mulei Soliman er en smuk, velvoren Mand; hans Alder kan i det høieste være 30 Aar; han seer ud til at være af god Helbred, han er mild og behagelig at tale med, og saaledes synes han ogsaa at regiere. Han er ikke militair, derimod temmelig religiøs og, i Maurernes Dine, lærd; han lader sig veilede i Regjeringen af to meget betydende Mænd, nemlig hans Broder, Mulei Taib, og Premierministeren, Ben Dttoman. Broderen er en stræng Militair, og har gjort Keiseren vigtige Tjenester, som saadan; han er for nærværende Tid i Marocco. Efter de Flestes Mening skal han være meget hengiven til Drik og Belyst, som gjør at han er svagelig, og formodentlig ikke lever længe. Ministeren, Ben Dttoman, er et godt Hoved og er bleven meget forfinet i Sæder, ved ofte og længe at have opholdt sig som Ambassadeur ved europæiske Hoffer, isærbelesshed i Spanien. Af

disse to Mænd understøtter Keiserens Broder den engelske Nation, og Ministeren den spanske og hvad dermed staaer i Forbindelse; men man veed endnu ikke hvo der vil seire, og det er rimeligt, at Ministeren, der med megen Fiinhed til sine Lider veed at smigre de Engelske, vil lade Tingene blive som de ere, endnu i lang Tid. Keiseren trænger til Ven Ottoman, men hans Hierte hænger ved Broderen. For nærværende Tid staaer ellers den engelske Nation sig flettest af alle hos Keiseren, dog vil neppe deraf flyde nogen Krig. Der maae ingen Levnetsmidler udføres fra de maroccanke Stater til Gibraltar eller den engelske Flaade. Dette er virkelig kun en daarlige Chicane, da hele Landet svømmer i Overflødighed af Korn og især af Kreature; men siden de Engelske nu have fundet Veien til Dran og andre barbariske Stater, for at hente Proviant, lader det til som om de ikke meget føle dette Forbud. Spanien er nok egentligen den meest favoriserede Magt, og vil ubentvivl ogsaa blive det, saalænge Ven Ottoman er Minister; skulde han endog styrtes, ville nok altid de spanske Diastre finde Veien til den nye Ministers Palads. Den franske Nation høster Frugt af Spaniernes Indflydelse."

"Af andre Nationer, som ingen Deel have i Cabaler, er upaatvivlelig den danske den meest agtede, og jeg gjorde Uret, om jeg ikke tilstod vor Consuls Conduite al mulig Ære derfor. Han er i Tangier, saavel af Gouverneuren som af alle de fremmede Consuler, elsket og agtet; jeg har med megen Fornøielse seet hans Politik med at holde Omgang og Venstabs med den spanske Consul, der for sin Person aldeles intet Tiltrækkende har. Jeg har altsaa al Grund til at troe, at Keiseren og Ministeren ere vel tilfreds med at beholde ham; men at spørge herom fandt jeg ikke passende, da dette Spørgsmaal havde maattet skee igiennem hans egen Mund."

"Da der ikke er mindste Skin af, at Keiseren skulde ønske at sende nogen Ambassadeur til Danmark, troede jeg det snarere kunde fremvirke, end forekomme en saadan Sendelse, hvis jeg talte

derom. Jeg har paalagt Consul Dlsen denne Post, om der nogenfinde skulde blive Spørgsmaal derom."

"Om Keiserens Sømagt har jeg aldeles ingen Underretning, som var paalidelig, kunnet erholde; men at den kun er ringe slutter jeg deraf, at man svarede mig, at det var ydmygende at spørge derom, hvortimod man gjorde dem en Compliment, ved at tale til dem om deres Landmagt, der skal være temmelig betydelig og vel vedligeholdt."

"Ved at see Indbyggerne om Keiseren, og af at høre dem tale, maa man slutte, at denne Fyrste er elsket, og derved hans Regiering sikker; men at flige Kiendemærker kunne bedrage, har Erfaring lært. Imidlertid har han Forstand, Conduite og Magten for sig."

Keiserens Brev til Kongen af Danmark lyder saaledes, oversat fra det Franske:

"I Guds, den Almægtiges og Allgodes Navn! Der er kun Kraft og Magt i Guds Haand alene!"

"Guds Slave, de sande Troendes Behersker, Suleiman Ben Mohammed, Konge af Marocco, Fez, Mekinez, Tafileh, Dora og Suz, som Gud beskytter

til

"vor Ven, den ædelmødige, mægtigste og største Souverain, Christian den syvende, Konge til Danmark og tilgrændsende Lande, samt Alt hvad som afhænger af hans opholde Throne."

"Eders Ambassadeur og Kammerherre, Este Bille, har fremstillet sig for min høie Throne og har bragt mig Eders Brev og Eders Foræringer, som et Beviis paa det oprigtige Venfkab og den bestandige Forening, som har Sted imellem vore Nationer. Jeg tvivler ikke paa det, denne Mand har sagt mig, at hans Sendelse alene har til Grund Eders rene Hensigter, Eders Oprigtighed, Eders gode Grundsætninger og Eders Hengivenhed for gamle gode Sædvaner, samt at det er Eders Ønske at vedligeholde den gode Forstaaelse. Jeg fra min Side forsikrer Eder, at jeg næst Guds Bistand agter, ligesom I, at gaae frem ad den

lige Bei, uden Afveie, og at jeg endnu vil knytte fasteré de Baand, som forene, og som give Eder den første Plads i mit Venſkab."

"Seg har med Glæde og Agtelse modtaget Eders Ambassadeur; jeg har hædret ham saavel offentlig som i det private Liv, fordi han personlig fortjener det, fordi han er mig anbefalet af Eder, og fordi han har Ret til at nærme sig Eders Person. Paa Grund heraf var det min Pligt at bevise ham Agtelse og hædre ham, til Belønning for alt det, han har sagt mig paa Eders Begne."

"Det er med de samme Følelser, at jeg har modtaget Eders Foræringer. Jeg har modtaget dem med sand Følelse af Venſkabets Glæder, med Ære og Agtelse, alt med Hensyn paa den som sender mig dem, og som et Beviis paa hans Venſkab og Ædelmodighed. Ingen Sky formørkede mit Hierte, hvis Hengivenhedsfølelser ere blevne stærkere, ved dette Beviis paa Eders Venſkab."

"Seg har beaffædiget Eders Ambassadeur. Han er fornøiet og glad, og hans Hierte er fyldt med Tilfredshed. Jeg haaber at han kommer lykkelig tilbage til Eders Thrones Fod. Vær overbeviist om, at jeg vil vedblive at være evig i god Forſtaeſe og Fred med Eder."

"Gud tilfæiere Eder al Slags Lykſalighed.

Skreven d. 18de i Maaneden Safer i Aaret 1213 af Hegis, som svarer til d. 31te Juli 1798.

Ungaaende Hiemreisen finder jeg i Journalen intet ſynderlig Mærkeligt antegnet. En Secretair havde Keiserens Ordre, at følge Bille lige til Langier, og han ſkulde ſørge for Alt paa Weien. Desuagtet manglede de fornødne Muler om Morgenen, da de ſkulde begynde Toget, og Provisioner om Aftenen, da de ſloge Leir. „Men" ſkriver Bille, „Secretairen var vel ſnarere at anſee ſom En vi ſkulde betale, end ſom En, der ſkulde betale for os." Bille blev paa Tilbageveien complimenteret af alle Auctoriteter. Alle Gouverneurer havde Ordre, hver at forære ham en

Hest; men han undgik dem alle paa En nær, hvilket var ham meget kjær, da han vilde have været i stor Forlegenhed med de mange Heste, og altid maatte have betalt dem, med det dobbelte af deres Værdi, i Foræring, som det nu var temmelig paa Hælden med.

Den brillante Hest, som han fik af Keiseren, sendte han hiem senere med Fregatten Najaden, som en Foræring til Kronprindsen; og har den, saavidt mig er bekendt, levet længe efter i de kongelige Stalde, ligesom Ridetøiet er opbevaret paa Rosenborg Slot.

Med sin Ankomst til Tangier, d. 8de August, blev Wille atter complimenteret af Gouverneuren; men derefter tog han sig ogsaa et Par Hviledage, hvilket vel kunde gøres nødvendig, saavel for ham som for hans Folk, efter denne morsommelige Marsch i den forfærdelige Hede.

(Fortsattes.)

Beskrivelse af et Skibs Ophaling paa Land til Reparation.

(meddeelt af Capitain og Ridder A. D. Schulz.)

En Beskrivelse, over hvorledes man i Kiel og flere Havne i det Holsteenske landsætter større og mindre Fartøier, hvorved man undgaaer Risikaling, der bryder paa Skibet, Master og staaende Redskab, og borttager langt mere Tid, end denne hurtige og simple Maade, kan maaskee have Interesse for Archivets Læsere, i denne paa Praktik saa fattige Tid. Methoden selv har intet Nyt ved sig, hvad mindre Fartøier angaaer; den findes beskrevet i flere ældre Værker; men mange af disse ere lidet læste og sikkert ikke almindelig bekendte nuomsfunder. Leilighed til at see et Arbeide af denne Art falder nu seldent i Orlogsmændens Lod.

Jeg troer derfor, en nøiagtig og omstændelig Beskrivelse af en saadan Landsætning, som jeg selv har været nærværende ved, ikke vil være uden al Interesse for En og Anden af Archivets Læsere.

Paa Skibsbygmester Græpels Plads i Kiel er en almindelig Hølding, 160 Fod lang, og af samme Dimensioner, som neden omtalte løse Hølding. Ved at fremsætte dette Exempel af en Jagts Landsættelse paa en løs Hølding, ved Siden af den faste, hvorpaa allerede et andet Skib var landsat ved Jagtens Ankomst, sigtes i Særdeleshed hen til den yderst lette og simple Maade, hvorpaa en saadan Hølding kan indrettes, hvilken Versteierne i de danske Provindsler og i Hovedstaden kunde finde værd at anvende i mange Tilfælde. Kl. 6 om Morgenen begyndte Arbeidet med 6 Lømmermænd, som gik i Værk med, paa den bare Jord at indrette en løs Hølding, ved Siden af den faste; og Kl. 4 om E. M. stod Jagten ophalt paa Land, med Altning ombord, paa Ballaststen nær.

Høldingen bestod af en Bielke, 15 Tom. i Firkant, i hvis Overflade var en Forhuulning hele Længden over; denne Bielke blev lagt paa Jorden, der inclinerede 1 Tom. paa hver Fod, saaledes at den ene Ende gik ud i Vandet og var ved Yderenden $5\frac{1}{2}$ Fod under Vandets Overflade; (Jagtens Dybgaaende er 5 Fod). Saavel den Deel af Bielken, der laa paa Land, som den, der var i Vandet, blev opklodset paa de Steder, hvor den ei hvilede paa Jorden eller Grunden, saaledes at den fik et fuldkomment fast Underlag; endvidere blev den forstøttet af Plankestumper (see Plade I. Fig. 1. k. k. k.) omtrent en Favn lange, hvilke bleve nedrammede paa begge Sider og fastspigrede til den. Disse Forstøtninger bleve anbragte langs hele Bielken, med 2 Favnes Afstand fra hinanden. Ved den øverste Ende af Høldingen blev nedrammet en Egebielke, omtrent 4 Fod i Jorden, og ligesaa meget blev over Jorden; til denne surredes Sieblokken (see Fig. 1. r).

Af Slagbeddinger brugtes kun een. Dette er Tilfælde ved alle mindre, og især fladbundede Fartøier; ved de meget skarpe bruges derimod to. Paa den ene Side af, og parallel med Høldingen

dingen, i en Afstand af $1\frac{3}{4}$ Alen fra den, blev lagt en anden Bielle, ligeledes med Huulning i Dverkant, og oplodset 2 Fod over Flugten af Hældingen, forstøttet til begge Sider med Skraastøtter; paa denne Bielle blev lagt en saakaldet Fidtlap, der er en tre Alen lang Plankestump, afrundet paa Underkanten, saa at den passer i Slagbeddingens Huulning. Det er en Selvfølge, at Slagbeddingens Afstand fra Hældingen, og dens Høide over samme, afhænger af Skibets Størrelse og Dannelselse, den er derfor ikke heller fast, ved den faste Hælding, men lempes efter det Fartoi som skal landsættes.

Skoen (Schleppe) er en Fyrreplanke (Fig. 1. x. x.) 20 Alen lang, 8 Tom. bred og $4\frac{1}{2}$ Tom. tyk; Underkanten er afrundet, saa at den passer i Hældingens Huulning; paa Dverkan:en af Skoen er paaspigret en $1\frac{1}{2}$ Tom. tyk Egeplanke, der skyder $1\frac{1}{2}$ Tom. udenfor Skoen paa hver Side. Paa den ene Ende af Skoen, den der gaaer først op paa Hældingen, er et Hoved (see Tegningen) igiennem dette er et rundt Hul (f.) 3 Tom. i Diameter, paa begge Sider forsynet med en Jernfinne (c.), der ere, hver især, 2 Alen 15 Tom. lange og 2 Tom. brede, og befæstede til Skoen med 3 Jernbolte, der gaae tværs igiennem den; desuden er i Hovedets Dverkant et firkantet Hul, hvori en Bom med Bolt og Split ved (d.) isættes, der tjener til at styre Skoen, naar den skal bringes under Skibet. I en Afstand af 4 Alen fra Skoens forreste Ende og ligesaa langt fra Agterenden, er anbragt, tværs over den, en Jernfinne med et Die paa hver Side (a. a.) hvori fastgøres fire Stierter, der maae være saa lange, at de kunne naae fra Kiolen, op om Siden af Fartoiet, og fastgøres indenbords.

Gien. Den faste Gieblok (m) er et firkantet langagtigt Stykke Egetræ, i hvis ene Ende er et rundt Hul, hvorigiennem den sures til Pælen, der staaer ved den øverste Ende af Hældingen og ret agtenfor den; i den anden Ende af Blokken ere tre Skivgatter, forsynede med beslagne Polkenholts Skiver. Den vandrende Gieblok (n.) er ligeledes et firkantet Stykke Egetræ, men længere end den faste, da dens midterste Skive sidder foran

for de to andre; den er afrundet paa Underkanten, saa at den passer i Hældingens Huuling. Igiennem Blokkens nederste Ende (o) er et rundt Hul, forsynet paa begge Sider med Jernskinner; ved en Bolt igiennem dette Hul sættes Gieblokken i Forbindelse med Skoen, ved 4 eller flere Jernarme, hvilket afhænger af Hældingens Længde. Gieløberen er en 4 Tom. Trosse.

Forbindelsen imellem Gien og Skoen. Ovennævnte 4 Jernarme have hver et Die i begge Ender, af 3 Tom. Diameter. De to Arme ere hver 6 Alen lange; Jernet $1\frac{1}{4}$ Tom. i Firkant; de to andre, hver af 2 Alens Længde, bestaae af sammensveiset Stangjern af $1\frac{1}{2}$ Tom. Tykkelse, og sammensveises saaledes, at der dannes et rundt Die i hver Ende; hertil hører 3 Bolte af lidt mindre end 3 Tom. Diameter. De korte Stænger bruges i Forhaanden, for at bringe Fartsøiet desnærmere imod Hældingens Overende, ifald dette behøves.

Forberedning til Landsættelsen. Hældingens Overkant, Skoens Underkant, Huulingen i Slagbeddingen og Fidtappen blive smurte med flydende Talg. En Jernbolt sættes igiennem det runde Hul (k.), i Skoens Hoved, og fastkiles der; den maa springe omtrent 6 Tom. udenfor Skoen paa hver Side; omkring denne Bolt fastgøres Lampen af en 3 Tom. Trosse, saaledes at man med Lethed kan gjøre Stikket løs under Vandet. Styrebommen (h.) sættes i det firkantede Hul i Skoens Hoved, med Bolt igiennem og Split for. De 4 Stierter fastgøres i deres Økener og opskydes ovenpaa Skoen. Fartsøiet stilles i 4 Trosser, 2 for og 2 agter, der vise ud til Siderne, med Forstævnen ret imod Hældingen. Skoen lægges ovenpaa Hældingen og fures ud; Stjerterne langes ombord, 2 paa hver Side; ved Hjælp af disse, Styrebommen, og Baadshager bringes Skoen under Rislen, saa at Styrebommens øverste Ende ligger an imod Forstævnen; Stierterne stivhales og fastgøres. Til ydermere Betryggelse, for at Skoen ikke skal glide ud af sit Leie, er der i den anbragt et lille Hul paa hver Side, for og agter, i disse ned sættes 4 med Jernspidser forsynede Stager (p.); de to forreste fastnaies, en paa hver

Side af Stævnen til Waterstaget, og de to Ugterste til en af Roerlykkerne.

Derpaa hales med Haandmagt i den Trossse, som staaer fast om Boltten i Skoens Hoved, indtil den forreste Ende af Skoen entrer Hældingen. Kan man ikke bringe det hertil, ved denne Kraft, saa gives Lampen af Gieloberen ind af Rlybset og gøres fast indenbords; Bugten af Løberen manes omkring et Gangspil, der er placeret ovenfor, men ret agten for, Hældingen, hvorpaa der hives i Spillet til Skoen godt har entret Hældingen, hvorpaa en Ende, fastgjort om Vælen r. gives ombord, stivhales og fastgøres. Der opgaaes i Spillet, og Gieloberen hales iland og Trosssen om Boltten i Skoens Hoved aftages. De to korte Arme forbindes, med Bolt og Split for, til den vandrende Blok, saaledes at en viser ned efter langs Hældingen fra hver Side af Blokken, de to længere skydes med deres Wine ind om Boltten i Skoens Hoved, Split for, ligeledes en paa hver Side af Hovedet og forenes derpaa, de andre to Wine, ved Bolt og Split for, til de i de kortere Arme tilsvarende Wine. Gien fuldstiæres af Løberen, som kommer fra den vandrende Blok, og kastes om Gangspillet. Et Takkel paa hver Side, fra Toppen af Masten, bringes iland og dørhales; en Mand bliver ombord ved hvert Takkel; et Par andre Mand blive ombord ved de agterste Styretrosser.

Efter at disse Forberedelser ere gjorte, stæer Landsættelsen. Gangspillet — til en Jagts Landsættelse — bemandes med 6 Mand; der hives rundt; Takkerne dørhales stadigen, for at holde Fartøiet paa ret Kiel, og med Ugtertougene passes at holde Fartøiet i Hældingens Direction. Naar Skoens Hoved er godt over Vandet, smøres slittig med Talg foran det paa Hældingen; naar Fartøiet er saa høit oppe, at Kimmingen vil begynde at hvile paa Slagbeddingen, saa økklodses og kiles der imellem Kimmingen og Sidtappen, hvilken sidste derpaa medfølger ligesom Fartøiet hives høiere op.

Naar Gieblokkene ere henimod at gaac for, staaes med Hivningen; et Stoptoug bringes fra Skibet og tilkastes stivhalet om

Pælen r, der opgaaes i Spillet, de to længste Jernarme borttages, Gien affrages, og Gieblokken sættes i Forbindelse med Skoen, ved de to korte Arme; hvorpaa hives igien, indtil Fartøiet er høit nok oppe. Med en smækker Kietting tages nogle Slag omkring Hældingen og Skoen, tæt indensfor Hovedet, der forfyles indtil den er stiv og bekniber Skoen, til Hældingen; hvorpaa opgaaes i Spillet; Løberen udfiæres og Gieblokken sættes ud af Forbindelse med Skoen. Fartøiet forstøttes med Skraastøtter under Barkholtet, efterat det er bragt paa ret Kiel; Slagbeddingen borttages; Uabningen paa begge Sider imellem Skoen og Hældingen tilstoppes med Værk, for at Ureenligheder ved Afstrabningen ikke skal komme derimellem, og siden være til Hinder ved Aflobningen.

Da der ved Jagtens Landsætning kun brugtes Slagbedding paa den ene Side (formodentlig for at lette Arbeidet, og fordi Fartøiets mindre Skarphed tilstædede dette) indrettedes Slagbeddingen saa lav, at Fartøiet, da det kom paa Land, ikke stod paa ret Kiel, men krængede lidet over imod Slagbeddingen.

Naar Fartøiet igien skal sættes i Vandet, opføres en Slagbedding paa hver Side af Hældingen, liis den der er beskrevet ved Landsætningen, for at sikke sig for Kantring.

En Stiert fra hver Fiddlap gøres fast paa Skibet. En Trosse gives i Land fra Forenden af Fartøiet og opskydes i flere Bugter, for dermed at stoppe Fartøiet efter Aflobningen. Roret lægges midtskibs og surres. Værket imellem Skoen og Hældingen borttages. Hældingens Overkant agten for Fartøiet renses og smøres; der oplodses og files mellem Rimmingen og Fiddlappen paa begge Sider. Skraastøtter og øvrige Forstøtning borttages, ligeledes Kiettingen, som bekniber Skoen til Hældingen. Den vandrede Gieblok fures tæt op til den faste, og en Donkraft anbringes imellem den og Skoens Hoved, for at bevirke Aflobningen. Er denne Kraft ikke tilstrækkelig, anvendes istedetfor denne en Skrue (see Tegningen). Skruemoderen A er et massivt Stykke Bøgetræ, hvorigiennem gaae to Træskruer af 6 Tom. Diameter. B er et tykt Stykke Egeplanke, som lægges tværs over

8de Bindes 1ste Hæfte.

Helvingen tæt tvers for Skoens Hoved. Skruen lægges ligeledes tvers over Helvingen, saaledes at Skruernes Ender støde 'imod Stykket B; imellem A og Gieblofften opfyldes med Biekestumper, og Skruen sættes i Gang ved Jernvindebomme, der anbringes i dertil borede Huller i Skruenhovederne. Denne Kraft kan Frictionen ikke modstaae, og Skoen vil glide ud med Fartøiet.

De Fordele, som ved denne Landsættelse opnaaes, fremfor ved Riølhalingen, ere isænefaldende, naar man betænker, at derved undgaaes den skadelige Virkning, som Skraag, Mast og Redskab ere underkastede ved Riølhalingen; at Skraaget med dets Lukaser, Skabe m. m. befries for den Fugtighed, som det igiennem Dækkets og Sidens Naader indtrængende Vand efterlader; at man ikke behøver at udtage af Skibet Andet, end Ballasten; at de større Skibe beholde hele Rejsningen omhøug; at Mandskabet forbliver ombord, kaager der, som sædvanlig, og man altsaa undgaaer saadanne Omkostninger, som ere uadskillelige fra Flandshytten. At Skibet, staaende paa Land, eftersees og reengjøres med langt større Letthed, og vinder uendelig mere i Tørring, fremfor ved Riølhaling, bliver inblysende. Omkostningerne ved en Jagts Landsættelse og Aflobning, af almindelig Størrelse, bliver 24 Mk. Courant; for en af de mindre Jagter 18 og 20 Mk.; for de større Skibe maa betales mere, fordi Arbejdslønnen ved Tilberedelserne og Hivningen bliver større. Leien af Flaade, Pram, Gier og andre Remedier, nødvendige Requisiteer ved Riølhaling, spares her. Hvor meget var det ikke at ønske, at lignende Indretninger, saa yderst simple og lidet bekostelige, anbragtes paa de danske Verfter, hvor de indtil nu ingensteds findes; skøndt det dog paatænkes i Svendborg og Frederikshavn.

Maguins Krudt.

(Fortsat fra 7de Bind Pag. 492)

Dette Krudt fra Esquerdes er det eneste, som egner sig til Brug ved den flydende Artilleriekoles første Dvælses. Det vil ikke være synderlig farligt, uaagtet den Mængde Skud, som der skydes med denne Skoles Skyds, dersom man ikke anvender stærkere Ladninger, end Femtedeels med 36, 30 og 24 Pundigere. Men dersom man vil bruge det med Fierdedeels Ladninger, og især med Tre-diedeels, tilraader Forsigtigheden, at have Metalkanoner af disse 3 Calibre.

Jeg har forbigaaet med Laushed en Egenkab hos dette Slags Krudt, som man har overordentlig rost, og som har syntes at være ny; endskiøndt den i Virkelighed er ikke meget vigtig og paa ingen Maade ny, men overseet eller slet bekræftet, indtil de første Forsøg bleve foretagne i Esquerdes. Denne Fordeel bestaaer i, at det bedste Slags Krudt til Kanoner giver dem lidt mindre Recul, idet det giver Kuglen lige eller ikke meget større Hastigheder, end dem, som de almindelige Slags Krudt meddele det samme Projectil, formedelst en stærkere Ladning.

For Exempel: I Forsøgene i 1832 var Middelhastigheden af 3 Skud, med et af det mindst gode Slags Esquerdes Krudt og Fierdedeels Ladning, 466 Metre, eller accurat liig med Hastigheden af 3 Skud med et af Maromme Krudtlagsene, med Tre-diedeels Ladning. Men Reculerne, som svarede til disse Hastigheder, istedetfor at være lige, vare i et Forhold som 693:741.

Det samme Maromme Krudt, med Fierdedeels Ladning, havde ikke givet høiere Middelhastighed, end 432 Metre, og en Middel Recul, som ikke var høiere end 640.

Det samme Esquerdes Krudt, med $\frac{1}{3}$ Ladning, havde endeligen frembragt en Middelhastighed af 501 Metre og en Middelrecul af 814.

Lignende Facta ere iagttagne under alle de andre Forsøg, som

der have været anstillede ved samme Fabrik. Reculerne have stedse været mindre, naar Ladninger, der vare mindre end andre, have frembragt lige eller lidt større Hastigheder; men en meget større Hastighed, under lige Ladninger, har altid frembragt større Reculer.

Dette har fundet Sted med et engelsk Krudt, ligesom med Esquerdes Krudtet, sammenlignet med Krudt fra Maromme, Metz, le Bouchet og le Ripault; ligeledes med disse sidste sammenlignede indbyrdes, og det vilde sandsynligviis ogsaa finde Sted med enhver Slags Krudt, som, af en bedre Qvalitet end andre Slags, frembragte de samme Initialhastigheder, omendstiondt anvendt i mindre Qvantitet.

Det Følgende forklarer disse Afvigelser i Forholdene mellem Reculerne og Initialhastighederne.

En Kanonkugle erholder omtrent samme Hastighed, naar iøvrigt alle Ting ere lige, hvad enten man anbringer ingen, en eller to Forladninger for Krudtladningen; men Reculen er lidt større med en Forladning, end naar der er ingen; og atter lidt større med to Forladninger, end med een. Krudtets Anstrængelser vore altsaa med Hindringerne for dets Udvidelse; men Kuglens Hastighed er næsten den samme, og det er ikkun Reculen alene, der kiendeliggen tiltager. Naar saaledes, med alle andre Ting lige, 5 Klgr. Krudt ikke give en 30 Pd. Kugle større Hastighed, end 3 R^o. 75, bør de dog stedse frembringe en lidt større Reaction eller Recul, fordi de første Gaser, som udvikle sig, skulle, foruden den samme Kugle og Forladning, uddrive 5 R^o. Krudt, istedetfor 3 R^o. 75, minus den lille Qvantitet Krudt, der er nødvendig til at frembringe disse Gaser og til at begynde at sætte hele Ladningen i Bevægelse.

I et af Forsøgene i Gåvre, i 1832, havde man fundet, ligesom i alle dem der ere foretagne i Esquerdes, at de Slags Krudt, der bedre passe sig til Kanonkrudt, end vore almindelige Krudt-slags, som man kalder Kanonkrudt, frembringe, i mindre Dosis end disse, større Initialhastigheder. Men foruden at Ufuldkom-

menheden af den Lombardske Methode ikke havde tilladt at erholde saa positive Resultater, som med den balistiske Pendul, havde man ikke antegnet disse Reculer, og det er sandsynligt, at man vilde have bemærket meget lidet Forskiel deri, fordi man betiente sig af almindelige Affutager.

Man havde maattet ophænge Kanoner i en Pendul, og saaledes gjøre Reculerne meget kiendelige, for at bekræfte de smaa Differencer, som finde Sted med lige Hastigheder af Kuglen, og som i Praxis ere af lidet Vigtighed.

De Karduser, som Sø-Etaten havde sendt til Esquerdes, havde ialmindelighed en Diameter, der var mindre, end Reglementerne fastsætte. Hr. Maguin lod dem omgiøre, saa at Spillerummet, i den korte 30 Pundiger, naar Kardusen var fyldt, blev omtrent 3 Liner. Men han vilde vide, hvad Følger det vilde have, om han forogede dette Spillerum, og til den Ende lod han Karduserne tilbinde lidt høiere oppe end sædvanlig. Det tomme Rum, som herved opstod, var fordeelt langs med Overkanten af Kardusen, der sagte blev indført til Bunden af Kanonen uden Ansætning, og hverken Kuglen eller Forladning bleve ansatte.

Resultatet blev, at det almindelige Stampemølle-Krudt har frembragt lidt større Initialhastigheder efter denne Forholdsmaade, end naar der ikke har været noget tomt Rum i Karduserne.

Hr. Maguin vilde gjentage dette Forsøg, som ikke var fuldstændigt nok, og ligeledes anstille det med hans eget Krudt; men Sprængningen af den sidste 30 Pundiger har forhindret ham fra at gjøre det med denne. Han benyttede sig da af en 12pundig Feltkanon, som havde faaet en Grube i Løbet, hvor Ladningen har sit Leie, af meer end 4"; uden at man frembragte noget tomt Rum i de 12 Pd. Karduser, havde de et Spillerum af omtrent 5" 2"', naar de vare indførte til Bunden.

Dtte Slags Krudt, hvoraf to af Esquerdes, et engelsk og et fra hver af Krudtfabrikerne i Maromme, Angoulême, Metz, le Bouchet og le Ripault, havde været prøvede i denne Kanon, med

Trediedeels Ladning, da den endnu ikke havde større Grube i Ladningens Leie, end 13 til 19"; de bleve dernæst prøvede med den forstørrede Grube og den samme Trediedeels Ladning. Middelhastigheden, med Ripaults Krudt, som havde været det svageste af alle (482 m.) tabde kun to Metre, og med Esquerdes Krudtet (engelsk Fabricationsmethode) som havde været den største (528 m.) tabde 43 Metre. Middelhastighederne, som de sex andre Slags Krudt frembragte, tabde i Forhold, som de havde været oprindeligst størst.

Hr. Maguin troer, at disse Formindskelser af Hastighed vilde have været betydeligere, dersom det tomme Rum, der eksisterede ovenfor Karbuserne, ikke havde gjort Explosionen mere pludselig og mægtigere; dette, siger han, synes beviist, ved det med 30 Pundigeren anstillede Forsøg med Karbuser, som havde et tomt Rum og have frembragt større Hastigheder, med Stampemølle-Krudt, end naar de ikke havde det tomme Rum.

Vi maae lægge Mærke til, at dette Stampemølle-Krudt havde frembragt større Rækninger med Morteerproven, og svagere Hastigheder med Kanonen, end Esquerde Krudtet; at det havde mindre Compacthed, mindre og skarpere Korn, og at det som Folge deraf var mere levende

Dersom det tomme Rum, som man havde frembragt i Karbuserne, havde forøget Explosionens Hurtighed, vilde det være blevet endnu mere levende og flattere for Kanonen; men siden det tvertimod har meddeelt Kuglen større Hastighed, er det fordi det tomme Rum har gjort Explosionen mindre øiebliklig, og fordi det er blevet mindre levende, istedetfor at blive det i en høiere Grad.

Det er almindeligen erkjendt, at Krudt, med alle andre Ting lige, antændes saameget hastigere som Kornene ere nærmere et fælleds Centrum. Det er derfor det sphæriske Kammer er det, der frembringer de største Rækninger med Morteterne. Udspreddelsen af Kornene forsinker derimod Antændelsen. Saaledes skeer Explosionen af 30 Kilogr. Krudt, i et Skyls, i et saa kort Lidsrum, at man ikke kan maale det; og Explosionen af den samme

Quantitet Krudt vil, naar det er lagt i en Linie af 190 Metre omtrent vare 2 Minutter.

Hr. Maguin ligner Virkningen af Gruber i Kanonen, ved Kardusens Leie, med Virkningen af et Vacuum i Kardusen. Lad os for et Dieblisk antage med ham, at denne Grube fremtjynder Explosionens Hastighed. Deraf vilde følge, at det Krudt, der er mindre compact, mere skarpt, mindre i Kornene og er mere levende, vilde, sammenlignet med et compactere Krudt, som er mere poleret, mere storkornet og mindre levende, vise sig endnu flattere i Kanonen efter Grubedannelsen, end for den. Men da det er blevet det Modsatte netop, saa maa det ogsaa være bleven mindre levende, og Forgrubningen have dæmpet den altfor pludselige Explosion.

For at forsøge Virkningen af Krudtladningerne foreslaaer Hr. Maguin, at bruge længere og smalere Karduser, end de sædvanlige. Dette vilde sandsynligviis gjøre det almindelige Krudt mindre skadeligt i Kanonerne, efterdi dette allerede har været opnaaet, ved Hjælp af forlængede Karduser og Gruber i Løbet ved Ladningens Leie. Men omendskiøndt man ikke har prøvet det nye Esquerdes Krudt i forlængede Karduser, ledes jeg dog, af Virkningens comparative Formindskelse i den grubede Kanon, til at troe, at de vilde antændes altfor langsomt i længere og smalere Karduser, end de sædvanlige, og at de da vilde meddele Kuglerne mindre betydelige Hastigheder.

Hr. Maguins nye Fabrikationsmaade er i directe Modstriden med den gamle Mening, at det er fordeelagtigt at forsøge Explosionernes Vivacitet; thi han fabrikerer Krudt, som er meget mindre levende, end det almindelige Krudt, efterdi det er mere tæt i Massen, Kornene ere større og mere polerede, og det giver mindre Rækninger med Mordeerproven. Fremgangsmaaden er rigtig, og den modsatte Theorie er falsk, hvilket bekræftes af Facta selv, naar de forklares paa en fornuftig Maade.

Det er fornemmeligen Krudtets Densitet, Kornenes Størrelse og Polering, som Hr. Maguins Undersøgelser gaae ud paa.

Han havde aldeles ikke varieret Forholdet i Blandingen (dosage) i de præliminaire Forsøg i 1832, for Marinens Regning; Landartilleriet havde heller ikke varieret dette i Proverne, som i 1831 bleve foretagne i Esquerdes. Alle de Slags Krudt, som begge disse Gange bleve prøvede, havde det sædvanlige Forhold, 75 Salpeter, 12.5 Svovl og 12.5 Kul. De forskellige indbyrdes kun i Densitet, Kornenes Størrelse og Polering, eller i Maaden hvorpaa Massen har været bearbejdet og hvortil. Men Hr. Maguin opsatte i Forening med en Bataillonschef af Marineartilleriet, som i 1832 var sendt til Esquerdes, et Udkast, i hvilket der figurerede Krudt, der havde samme Blandingsforhold som Jagtkrudt (78 Salp. 10 Svovl og 12 Kul) og som i 1833 og 34 er bleven prøvet.

De Hastigheder, som dette har frembragt, have snarere været ringere, end dem, man har erholdt med Esquerdes andre Krudtslags, der have det Blandingsforhold som bruges til Krigskrudt. Denne ringere Virkning har især vist sig med Fierdedeelsladning. Den vilde rimeligviis have været endnu kiendeligere med Tredeelsladning, som ikke har været forsøgt i 1833 og 34, hverken med Krigs- eller Jagtkrudt af Esquerdes Fabrik. Ingen af disse har frembragt et Hastigheds-Maximum, med Undtagelse af det saakaldte kongelige Krudt (poudre royale), hvis Fabrikation er ganske eiendommelig.

De to eneste Fordele, som man bestemt har fundet ved Jagtkrudtet, ere, at det giver mindre Røg og mindre Slam, end Krigskrudtet. Begge disse Fordele, som ogsaa findes ved det engelske Krudt, hvis Forhold er 75 Salp. 10 Svovl og 15 Kul, fyldes den ringere Mængde Svovl, og ikke den større Mængde Salpeter.

Hr. Maguin troer, at dette sidste Forhold frembringer, med alle andre Ting lige, de største Initialhastigheder, og at dets Forbrænding giver en saa let og giennemsigtig Røg, at den ikke kan forhindre fra at see et Skib paa den almindelige Sobataille-Distance. Disse ere hans egne Ord; men jeg kan bekræfte, med mange andre Somænd, at det engel

ste Krudt frembringer en Røg, som ofte forhindrer fra at see det største Linieskib, baade langtfra og nærved.

Det er ikkebestomindre gavnligt, at faae meer og meer Vis-
hed om, at Svovlet er den af Krudtets tre Bestanddele, som
frembringer meest Røg og Slam. Det er ogsaa længe siden,
man af Erfaring veed, at det bidrager mindre til Krudtets Stykke
end Kullet*).

Det var maaskee for lettere at huske Forholdet, at man for-
dum fastsatte Mængden af Svovlet til omtrent det samme som
Kullet. Dette gav et meget simpelt og hurtigt Middel til at
betegne Blandingsforholdet**). Men naar Svovlet og Kullet
ikke vare lige i Blandingen, var det Kullet som var i størst For-
hold. Man har herom et meget berømt Forsøg, der er saa gam-
melt, som fra 1586. Det blev foretaget i Brüssel af et Sel-
skab af spanske Officierer, som fandt, at det bedste Blandingsfor-
hold, for alle Slags Krigskrudt, var 75 Salpeter, $9\frac{1}{16}$ Svovl og

*) Disse praktiske Resultater synes at stride imod den nye Theorie, efter hvilken Svovlet mægtigt bidrager til Kraften af de electrochemiske Phænomener ved Krudterplosionen (Bulletin des sciences militaires, année 1820, p. 251). Men efter den theoretiske Undersøgelse af de permanente Gasser, som udvikle sig under Explosionen, forsøges Qvantiteten af disse Gasser, ved at formindske den almindelige Dosis af Svovlet; hvoraf vilde følge en Compensation, naar endog Svovlet virkeligen forsøgede War-
men og Udvildelsen af alle Produkterne af det antændte Krudt. (Bulletin des Sciences militaires, année 1826 p. 14 et f.) Sagen er, at man erholder meget stærke Explosioner med for-
siellige Blandinger af Salpeter og Kul, og at alle mulige Blan-
dinger af Salpeter og Svovl ikke gjøre andet end smelte (fuser.)

**) Man sagde Krudt af 4 as et as, 5 us et as, o. s. v., eller endnu simplere, Krudt af 4 points, 5 p. 6 p. 7 points o. s. v. Disse Benævnelser ere ikke længer i Brug, og vi ere nødte til at udtrykke dem mere vidtløstigt; som: Krudt til et Blandingsforhold af 66,66 Salpeter, 16,67 Svovl og 16,67 Kul; eller til 71,42 Salpeter 14,29 Svovl og 14,29 Kul o. s. v.

15 $\frac{1}{8}$ Kul*). Men man var dengang ikke i Besiddelse af saa noiagtige Forsøgsmethoder, at man kan ansee dette Resultat for paalideligt. Det modsagdes desuden af et Princip, som Erfaringen ofte har bekræftet, og efter hvilket Krudtfabrikationen bør være forskiellig, for at frembringe den hoieste Virkning i grovt Skjts eller Haandgevær af forskiellige Dimensioner.

Evolet, som Bestanddeel af Krudtet, synes kun at have to gavnlige Virkninger: det gjør, at Krudtet lettere antændes ved svage Gnister, og at det er mindre underkastet at bedæves af Luftens Fugtighed, og Rystelse ved Transport.

Den første Fordeel er at regne for Intet, naar man betæner sig af Knaldsats til Antændelsen. Den anden er nu af mindre Vigtighed i Marinen, end fordem, fordi Kobberklæbterne, hvori Krudtet nu opbevares, fuldkommen udelukke enhver Berøring af den fugtige Luft i Magasinerne. Desuden vil et meget compact og stærkt poleret (très dense et très lisse) Krudt hverken være meget tilbøielig til at indsuge Fugtighed, eller til at falde i Støv, omendskiøndt det ikke indeholder andet end Salpeter og Kul, uden mindste Tilfætning af Eviol. Det vilde være godt, at prøve et saadant Krudt ved Hjælp af Kanoner og ba'istiske Instrumenter, hvilket hidtil ikke er skeet. Det er ikke mindre vigtigt, at anstille Undersøgelser over Forholdene i Blandinger, end over de andre Dele af Fabrikationen af Krudtet. Hr. Maguin er ikke kommen langt i sine Undersøgelser, paa Grund af de to 30 Pundigeres Sprængning, og de vilde desuden ikke have været afgjørende, uden forsaauidt angaaer disse Kanoner og med almindelige Kugler. Men da Kanoner og Kugler af alle Calibre ere meget mindre skikkelige for Søbatailler, end Granatkanoner, Carronadekanoner og hule Projectiler, er det med dette nye Materiel at man fornemmeligen bør søge at udfinde, hvilke Slags Krudt ere de tieligste til Brug paa Søen.

*) *Discurso de Artilleria etc. por Don Cristoval Lechuga. Milano 1611.*

Man har, i et af Forsøgene i Gävres, i 1831, fundet, at Minekrudt, der bestaaer af 62 Salpeter, 20 Svovl og 18 Kul, frembringer Initialhastigheder, der ere fiendeligen større, i den lange 30 Pundiger, med Trebiedeels og Fierbiedeels Ladning, end vort almindelige Kanonkrudt, og lidt mindre Hastigheder med Siettebiedeels Ladning. De samme Resultater erholdt Hr. Maguin med den korte 30 Pundiger.

Han har endvidere gjort Forsøg med Krudt, der bestod af 65 Salpeter, 15 Svovl og 20 Kul, bearbejdet $1\frac{1}{2}$ Time under Balsem, hvis Korn vare polerede og af forskellige Størrelser; nemlig: $4\frac{1}{4}$, $10\frac{1}{4}$, 29, 52 og 145 paa en Gramme. De tre Mellemstørrelser have havt Fortrinet for de andre; og de have, med lige Ladninger, frembragt noget større Virkninger, end Minekrudtet. Sammenlignede med det almindelige Krudt, have de frembragt en ligesaa stor Initialhastighed med Siettebiedeels Ladning, og med Fierbiedeels og Trebiedeels Ladninger have de givet 28 og 43 Metre større Hastigheder. Man vilde sandsynligviis opnaae samme Rækninger med Fierbiedeels Ladning af dette nye Krudt, som med Trebiedeels Ladning af det almindelige; Reaktionskraften eller Tilbøieligheden til Recul vilde være i et Forhold som 669: 714; og hvert Skud med en 30 Pundiger vilde give en Besparelse af mere end Trebiedelen af Salpeteret, efterdi 5 Kilogr. almindeligt Krudt indeholder 3 Kilogr. $75\frac{1}{100}$ Salpeter, og efterdi 3 Kilogr. $75\frac{1}{100}$ af det nye Krudt ikke indeholder mere, end 2 Kilogr. $43\frac{1}{100}$ Salpeter.

Hr. Maguin siger, i Forklaringen til den 6te Label: „Krudtet med 65 Dele Salpeter, 15 Svovl og 20 Kul er fabrikeret paa Ubefaling af Hr. Montgery, som forsikrede, at et Krudt, der ikke indeholder meget Salpeter, vilde være uskadeligt for Skydeset, og have samme Force i Kanonen, som det almindelige Krudt; i dette sidste Punkt er hans Mening bleven fuldkommen bekræftet.“

Jeg havde opgivet Hr. Maguin Blandingsforhold, hvori der var endnu mindre Salpeter, end det nysangivne, nemlig: 60 Sal-

peter, 10 Svovl og 30 Kul; 55 Salpeter, 10 Svovl og 35 Kul. Jeg havde endeligen opfordret ham til, reent at ubelade Svovlet og forsøge 65 eller 70 Dele Salpeter og 35 eller 30 Kul; idet jeg gjorde ham opmærksom paa, at hver af disse nye Blandingsforhold, med eller uden Svovl, udfordrede særegne Undersøgelser over Bearbejdelsen, Befugtelsen, Compressionen, Korningen, Lørringen og Poleringen, eftersom enhver af disse Ting fandtes meest passende for ethvert Forhold især.

Det er ikke simple Gisinger, der have bragt mig til at troe, at Krudt, fabrikeret efter disse Opgivelser, vilde være mindre sprængende, og frembringe ligesaa store Hastigheder, som det almindelige Krudt med halv Kuglevægts Ladning, som Landartilleriet bruger til at skyde Breche med, saavel som Trebiedeelsladning, som det bruger i Batalje, og som Sø-Etaten vedbliver at bruge, uagtet den nyligen har antaget svagere Ladninger. Forbum bestod det svære Artilleris Krudt af lige Dele Salpeter, Svovl og Kul; og efterhaanden 2, 3, 4, 5 og 6 Dele Salpeter, mod een Deel Svovl og een Deel Kul; men Ladningerne, som forst vare af samme Vægt, som Kuglen, bleve efterhaanden formindskede til $\frac{2}{3}$, $\frac{2}{5}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{3}$; hvilke Formindskelser ialmindelighed have svaret til Forøgelsen af Salpeteret, Materiernes større Raffinering og en fuldkomnere Bearbejdelse. Man naaede i denne Henseende meget snart den nødvendige Fuldkommenhed. Men siden har man gjort Krudtet altfor levende for Kanoner og Morterer af svær Caliber; det er blevet sprængende; og uagtet disse Skyts nu have mindre Spillerum, større Politur og Concentriskhed, kaste de Projectilerne mindre langt end forhen.

Idet vi i disse vore Betragtninger indskrænke os til det, der vedkommer Sø-Artilleriet, bemærk vi, at naar der ene bruges Kanoner, Trebiedeels Ladninger og simple Projectiler, vilde det være meget fordelagtigt at fabrikere Krudt, der indeholdt en ringere Deel Salpeter. Men Anvendelsen af kort og let Skyts, svage Krudtladninger og hule Projectiler, vil sandsynligviis udkræve, at

man snarere forøger, end formindsker Salpeteret i Blandingsforholdet.

For Exempel: Hr. Maguin har i den 30pundige Kanon forsøgt det saakaldte superfine Krudt, der indeholder 78 Dele Salpeter, 10 Svovl og 12 Kul; hvis polerede Korn vare til 40000 paa Grammen, og hvis specifikke Vægt var 1.799. To Skud med Siettedeels Ladning have givet Hastigheder til 409.04 Metre og 409.59; hvilket er lig med det hoieste, som man har opnaaet ved samme Ladning af Esquerdes Krudtet, med den Blanding der anvendes til Krigskrudt. Endvidere har Hr. Maguin forsøgt det Krudt, som kaldes poudre royale, hvis Blanding er den samme som det Nysnævnte (superfine) og det øvrige Jagtkrudt, men er bearbejdet under Valsen i 5 Timer istedetfor 3, som hine; dets meget polerede Korn ere til 60000 paa Grammen og dets specifikke Vægt er 1,801. To Skud, med Niendedeels Ladning af den samme korte 30pundige Kanon, have givet Hastigheder af 354,79 Metre og 345,65 Metre, hvis Middeltal 350,22 er 30 Metre større, end Middeltallet af det, som det almindelige Krudt har givet, og 12 Metre større, end Middelhastigheden, som det bedste Esquerdes Krudt, med den Blanding der anvendes til Krigsbrug, har givet. Iøvrigt er det maaskee snarere Kornenes Fiin-
hed og specifikke Vægt, end Forholdet i Blandingen, at man maa tilskrive denne Fordeel, efterdi de andre Slags Jagtkrudt, der have været bearbejdede som Krigskrudtet, tvertimod have staaet noget tilbage for dette.

Der er saaledes mange Undersøgelser tilbage, at anstille over Krudtfabrikationen. Indtil vi have Resultaterne af disse Undersøgelser, bør det store Forraad af Krudt, som Marinen eier, bruges, men med Sagttagelse af de Forsigtighedsregler som tidligere i denne Rapport ere udhævede.

Oprettelsen af den flydende Artillerieskole er ikke mindre nødvendig, for at lære at gjøre det mindst flette Brug af det nærværende Materiel, som er mulig, end for at give Ideerne Fasthed; med Hensyn til Skydsens Natur, Krudtladningerne, Projectilerne og

Affutagerne, som bedst passe sig for os; og det er alene ved Hjælp af disse Data, at man vil kunne bestemme, hvilket er det bedste Slags Krudt at anvende i Marinen.

Man behøver idetmindste to Slags, efter de fleste Artilleristers Mening. Et til det grove Skyds og et andet til Haandgeværet. Man har seet, ved Gåvre Forsøgene, at vort almindelige Musketkrudt kaster Kuglerne fra 30pundige Kanoner med en lidt større Force, end vort almindelige Kanonkrudt, som i den 30pundige Kanon har viist sig at staae endnu mere tilbage for det amerikanske Jagtkrudt. Et lignende Resultat har man, ved de sidste Prøver i Esquerdes, erholdt med ikkun Niendedeels og Siettedeels Ladninger. Men dersom man havde forsøgt det nye Esquerdes Kanonkrudt og det engelske Kanonkrudt i Musketter, vilde man maaskee have fundet dem meget gode til Musketterie. Paatændingen med Knaldsats tillader at anvende større og compactere Korn, end sædvanligt, i Geværer og selv i Pistoler. Det meget levende Slag af Flammen, som disse Paatændingsfater frembringe, forplanter Ilden meget sikkrere, end Gnisterne fra Steenlaasene; og desuden forøger Flammeslaget Antændelsens Fyrighed ved smaa Ladninger af et langsomt Krudt. Det synes altsaa, at et eneste Slags Krudt, uden at være det bedste muligt for grovt Skyts og Haandgevær, kan være bedre for de første og ligesaa godt for de sidste, som alle de nu brugelige Slags Krudt.

Men et og samme Slags Krudt vil ikke være godt til de hule Projectilers Fylдинг. Disse bør, for at være fuldkomment indrettede til Brug i Søbatailler, indeholde et overmaade levende og sprængende Krudt; thi jo voldsommere Sprængningen er, desto større Nabninger ville de gjøre i Skibenes Skraag. Jeg har for lang Tid siden foreslaaet, at fylde dem med Knaldsats (poudres fulminantes); denne Idee blev først forkastet, som alle nye Ideer; men senere er den igien fremsat af en Commission, der bestaaer af meget udmærkede Mænd, som have fundet, at forskellige Qvantiteter af fulminate de mercure, placerede under en huul Kobbermasse, have kastet denne 15 til 30 Gange saa høit som lige

Quantiteter af det fortræffeligste Jagtkruidt. Chlorate de Potasse, som ikke er meget mindre levende, end hiint Knaldsølv, og frembringer omtrent to Gange saameget permanent Gas, synes at egne sig endnu bedre til at fylde de hule Projectiler med.

Smidlertid vilde intet Linieskib kunne udholde Explosionen af en Snees hule Projectiler, fyldte med 4—5 Pd. ordinairt Kruidt, uden at ødelægges eller idetmindste blive sat ud af Stand til at sægte. Projectiler, som indeholde den samme eller endnu større Quantitet Chlorate de Potasse, vilde frembringe endnu mere decisive Virkninger.

Det vil med Liden blive indlysende for alle Autoriteter i Søværnet, som det allerede er det for nogle af Marinens Officierer og Ingenieurer, at man ikke bør udsætte andre Fartøier for de hule Projectilers ødelæggende Virkning, end dem der ikke have stor Værdi og ere vanskelige at træffe, for deres ringe Størrelses Skyld, eller Dampskibe, der ikke ligge høit paa Vandet, og som have et saa betydeligt Deplacement, at de kunne bære et Jernkrads, eller et af almindeligt Staal, som kan modstaae disse Projectiler. De Fartøier, vi nu have, kunne ikke bære saadanne Krads'er, og deres Reising og Takkelas kan ikke taale Skud af nogensohmest Kugle; saa at disse Skibe ikke ville være tjenlige til Bataille, saasnart man gjør Brug af hule Projectiler imod dem, og man begynder nu at indføre dem overalt i Brug, i de fornemste europæiske Mariner saavelsom i Nordamerika.

Kruidtets Perfectionering er, som man seer, bundet til Fuldkomngiørelse af Projectilerne, Skydset og det øvrige Materiel ved Søartilleriet. Det er derfor nødvendigt, at tage alle de Fremfritd paa eensgang i Betragtning, som det er rimeligt at Søkrigen vil gjøre. Saaledes, for Exempel, maatte man, for at ødelægge Skibe, som ere sikrede mod hule Projectiler, benytte Kanoner og Kugler af en meget sværere Caliber, end dem vi have, og meget store Kruidtladninger, af en Kruidtflags, som bør være meget lidt levende, meget lidt sprængende, og, for at have disse Egenkaber, indeholde en meget svag Dosis Salpeter.

Saaledes vil Marinen have at anstille nye Forsøg med Krudtet, hver Gang en eller anden stor Forandring finder Sted med Projectilerne, Skydset og Skibene. Dette Sageres Forhold paalægger Administrationen for Søvæsenet den Forpligtelse, at have en egen Krudtfabrik, ikke for at forsyne Marinen med alt det Krudt, som den forbruger, men for at fabrikere de forskellige Slags Krudt, som den efterhaanden finder det nødvendigt at anvende i Søkrigen.

Administrationer som staae under forskellige Ministre, ja endog forskellige Bestyrelsesgrene, som staae under den samme Minister, søie sig hos os kun med en Slags Modvillighed efter hinanden, i deres Arbejder.

Førend man begyndte paa Forsøgene i Esquerdes borde man have ladet os gjøre vore Bemærkninger ved Programmet til dem, eller idetmindste ladet os faae det til Giennemsyn. Vi vilde da ikke have ganske tilsidefat Fuldkommengjørelsen af det Krudt, der er bestemt for Marinen, for Skyden med 30pundige Kanoner og almindelige Kugler. Mange af denne Commissions Medlemmer, om ikke alle, vide altfor vel, at dette Artillerie staaer langt under Granatkanoner og hule Projectiler; og at man desuden, for man kan bestemme Krudtladningernes Vægt og Qualiteter, maa ved directe Prover forvisse sig om de Distancer, paa hvilke Skud paa Søen kunne have nogen Sikkerhed, og den Bevægelseshastighed, som er nødvendig for Projectilerne, til at frembringe den bedstmulige Virkning, under de vigtigste Forudsætninger ved Bataille til Søes.

Vi skulde have havt Leilighed til at gjøre disse Principer gjældende, dersom vi vare blevne raadspurgte, førend man foretog Forsøgene i Esquerdes og især dem i Gåvres. Dette vilde have fremskyndet det Arbeides Fuldførelse, der er overdraget os, adskillige Aar, det at lægge Planen til og lede de Forsøg, som skulde gjøres ombord paa et Skib, uden hvilke alle Bestræbelser for at forbedre Søartilleriet ville være uden Resultat, fordi man savner sikkert Grundlag.

Denne Mangel uagtet have Forsøgene i Esquerdes nye og interessante Resultater at opvise, som fortjene at offentliggøres. Jeg foreslaar derfor, at forlange dem indrykke i *Annales Maritimes*, og at Hr. Maguin indstilles til en Belønning, der er hans sindrige og omhyggelige Undersøgelser værdig.

Jeg skal til Slutning her sammendrage de i denne Rapport foreslaede Forholdsregler.

1. Ingen Artillerieforsøg bør i Fremtiden foretages, uden at Programmet til dem bliver meddeelt denne Commission (*conseil des travaux*) og uden at idetmindste en Sø-Officier og en Marine-Ingenieur deeltage i Forsøgene.

2. Man bør paaflgende Udrustningen af den flyvende Artilleriefloot, og Udførelsen af de Forsøg, som man har bestemt at skulle anstilles ombord, fordi det er uomgiængeligen nødvendigt at kende deres Resultater, førend man kan med nogen Sikkerhed bestemme Distancerne, paa hvilke man med Fordeel kan beskyde en Fiende til Søes, saavel som det Skyts, de Raperter, Projectiler, Forladninger, Karbuser, de Ladninger og det Krudt, som bedst egne sig til at antages eller bibeholdes i Flaaden.

3. Man bør strax antage de Forbedringer, som Hr. Maguin har gjort ved de ballistiske Apparater og Instrumenter, samt hans nye Maade at betegne Krudtets Egenskaber, ved at tilføie alle mulige Anmærkninger om Støvmængden, Haardheden af Kornene, deres Tørheds og Electricitetsgrad. Isærdeleshed er der mange Jagttagelser og Forsøg at gjøre over den Rolle, de electrochemiske Phænomener spille i Explosionen og Virkningerne af Krudtet.

4. Man maa blive færdig med at bekræfte Manglerne ved Lombards Methode for at maale Initialhastighederne. Landartilleriet har forladt den, og vi gjøre Uret i at vedblive at bruge den.

5. Sø-Etaten bør forskaffe sig meget fuldstændig Oplysning om de ballistiske Forsøg, som Landartilleriet nu anstiller i flere Skoler, og især i Metz, hvor der haves en Indretning, der

træder istedetfor den balistiske Pendul og som baade er simpleere og mere oeconomisk. Lignende Instrumenter borde indføres istedetfor Morteerprøven, hvis længere Brug er absurd og derfor strax bør forlades.

6. Til de almindelige Krudtprøver kan man benytte en 30-pundig Granatkanon, Niendebeels Ladning, og det solideste og mindst bekostelige balistiske Apparat; men naar den flydende Skoles Forsøg have lært os at kende det fordeelagtigste Materiel for Artilleriet, bør man stride til at udfinde det bedste Krudt, ved at anvende flere Slags balistiske Apparater og de forskellige Slags Skjts, Projectiler, Krudtladninger, Karbuser og Forladninger, som man vil antage eller bibeholde.

7. I midlertid, indtil vi have udfundet det bedste Krudt til det bedste Materiel, bør vi forbruge det Krudt, hvormed vore Marindepoter ere overflødigens forsynede, uden at gjøre nyt Dplog deraf; eller ogsaa vi bør remplacere det med et Krudt, hvis Signalement er følgende: Blanding som til Krigskrudt (*dosage de guerre*); Bearbejdelse under Valsen i $1\frac{1}{2}$ Lime; Diameter af Hullerne i Kornings Soldet 4 m, 7; Kornene polerede, 32 paa en Gramme; gravimetrisk Densitet af disse Korn, topmaalt eller ikke (*tassés et non tassés*) 882 og 844; specifisk Vægt 1,547; fuldkommen frit for Støv; Fugtighed en halv Procent; Middel-Electricitet (denne er endnu ubekendt og bør findes ved nye Forsøg).

8. Det Krudt, hvis Signalement her er givet, skal være det eneste, som man anvender til den flydende Artilleriskoles Skjts. Men da det vistnok vil være sprængende, i Kanoner af stor Caliber, med Tredebeels og maaskee Fierdebeels Ladning; bør man i det høieste kun bruge Ladninger til en Femtebeel af Kuglevægten, hvilke, formedelst Formindskelsen af Spillerummet for Skolens Projectiler, ville frembringe omtrent de samme Initialhastigheder, som det almindelige Krudt med Tredebeels Ladning. Forsigtigheden byder, ikke at anvende dette nye Krudt med Fierdebeels og især Tredebeels Ladning, i store Calibre, med mindre de ere af Metal.

9. Til Modtagelsesprøve for dette Krudt anvende man den 30pundige Granatkanon og Niendeedeels Ladninger. Det skal give en Kugle, der veier omtrent 32 P. og som kun har 6—12 Punkters Spillerum, en Initialhastighed af 330—340 Metre.

Man bør ikke fordre større Hastighed, end 290—300 Metre af det almindelige Krudt, naar det prøves paa denne Maade; og det bør forud være vel tørret og fuldkommen rensat for Støv.

10. Indtil man i vore Drøghavne er bleven forsynet med balistiske Apparater, bør man indskrænke sig til at renske det ordinære Krudt for Støv, før det tages ombord i Skibene. Det, som har været vaadt af Søvand, eller som er meget steenløbet, eller har lidt anden Skade, bør man opbevare til Exercits og især til Salutter. Man bør altid tørre det, og flaae det istykker, om det gøres fornødent; men istedetfor at renske det for Støv, bør man blande det med Støv af mindre beskadiget Krudt.

11. Disse her nævnte Operationer ere altfor simple til, at det skal være nødvendigt, derfor at sende noget Krudt til Fabrikkerne; i enhver Havn kan man dertil indrette sig et Locale, som ikke behøver at være stort, fordi det endog er gavnligt, at man kun behandler smaa Quantiteter ad Gangen, for at gjøre tilfældige Explosioner mindre farlige.

12. Foruden dette nye Etablissement i vore 5 Havne, eller idetmindste i Brest og Toulon, er det absolut nødvendigt, at Marinen faaer en Krudtfabrik for sig selv, ikke for at fabrikere alt det Krudt, som den aarligen forbruger, men for at fabrikere Prøvekrudt til Forsøg, enten med Kanoner eller hule Projectiler til Flaaden. Hvad det bedste Musketkrudt angaaer, da vil dette maaskee snart udfindes af Landartilleriet, eller vi kunne maaskee, uden stort Tab, sætte et eller andet nyt Kanonkrudt i Stedet for det.

13. Tredeedeels og Fierdeedeels Ladninger bør man strax aldeles ophøre med til de 36, 30 og 24pundige Kanoner. Siettedeels Ladning bør være bestemt for disse Kanoner, paa Afstande fra 6 til 2 Rabbellængder; Niendeedeels Ladning fra $1\frac{1}{2}$ Rabbet:

længde til Kloss paa Livet; og i overordentlige Tilfælde, som Capitainerne eller Admiralerne bestemme, kunne to Niendeels-Ladninger paa eengang anvendes. Fierdeels Ladning bør anvendes i Kanoner af en ringere Caliber, end 24 Pd., paa Afstande af fra 5 til 2 Kabbellængder; Siettebeels Ladningen paa fra $1\frac{1}{2}$ Kabbellængde til Kloss paa Livet. Med de smaa Calibre kan man paa eengang anvende 2 Siettebeels Ladninger.

14. Da de fleste Batailler imellem enkelte Skibe leveres paa en Afstand af 2 Kabbellængder og derunder, bør de to Tredele af de fyldte Karbuser til 36, 30 og 24pundige Kanoner bestaae af Niendeels Ladninger, og en Tredele af Siettebeels Ladninger. Halvdelen af de fyldte Karbuser til Kanoner, under 24pundigere, bør bestaae af Siettebeels Ladninger, og den anden Halvdeel af Fierdeels.

15. Alle fyldte Karbuser til Granatkanoner paa 8 Tommer bør bestaae af $2\frac{1}{2}$ Kilogr. Krudt. Paa længere Afstand, end 3 Kabbellængder, kan man bruge to Karbuser paa eengang.

16. Halvdelen af de fyldte Karbuser til 30pundige Granatkanoner bør bestaae af Lovtebeels Ladninger, og den anden Halvdeel af Niendeels. Af de første bør man betjene sig indtil paa en Kabbellængdes Afstand, og af de andre indtil paa 2 Kabbellængder; paa større Afstand kan man tage to Lovtebeels-Ladninger paa eengang.

17. Til Carronader af alle Calibre bør Tredele af de fyldte Karbuser bestaae af Lovtebeels Ladninger og de to Tredele af Niendeels Ladninger. Af de første betjene man sig indtil paa en Kabbellængdes Afstand, og af de andre, naar man er længer borte.

18. Man bør saasnart muligt gjøre Forsøg med Karbusernes Forlængelse, hvilket maaskee vil tillade at anvende, uden Fare, Fierdeels Ladning i 36 og 30pundige, og Tredele Ladning i 24 og 18pundige Kanoner.

19. Man bør ogsaa gjøre Forsøg med Krudt uden Svovl,

og med Krudt, som indeholder mindre Svovl og Salpeter, end alle de Slags, der ere forsøgte i Esquerdes.

20. Man bør endeligen giøre Forsøg over Explosionen af Kanonkrudtet, Jagtkrudtet og Krudt af Chlorate de Potasse, indesluttet i hule Projectiler.

Montgéry

membre du Conseil des travaux
de la marine.

Om Gavnigheden af at give Tillæg i Lønning til visse Poster i Skibene, som Kanon-Commandeurer, Skamfilingsgaster ic.

Jannales maritimes for August Maaned d. N., partie officielle, findes en kongelig Ordonnance, contrasigneret af Frankrigs berømte Admiral Duperré, der forekommer mig at være et nyt Beviis for, at det ikke er Mangel paa gode Institutioner, naar ikke Frankrigs Marine staaer høit, og maaskee høiest, blandt alle europæiske Sømagter. Denne Ordonnance angaaer Tillæg i Lønninger, som gives de Matroser, der ere Commandeurer ved Kanonerne, Formænd og Skamfilingsgaster i Mersene, Qvarttermestere i Skibene og paa Fartøierne, Korgiængere, Lodbivere, Lømmemænd, Seilmagere ic. Indretningen er ikke ny i den franske Marine, jeg troer den fandt Sted allerede i Napoleons Tid, hvorfor dens velgiørende Indvirkning maa have været kiendt af de af vor Marines Officierer, som have tient paa Flaaden i Antwerpen. Det maa altsaa være Nødvendigheden af nærmere Bestemmelser og af Forhøielser i Tillæggene, der har fremvirket den ovenommeldte Forordning. Principet er, at Tillægget følger med Tjenesten, kan altsaa faaes og mistes med lige Lethed, hvorfor det ogsaa er bestemt dagviis. Det afhænger ganske af Chefen, eller ret-

tere af det saakaldede conseil d'avancement, bestaaende af Chef, Næstcommanderende og alle Qvarteer-Cheferne, om en Mand, der hører til den Kanon, det Mers, det Fartoi o. s. f. hvor han for Tiden er ansat, skal have eller miste det Tillæg. Man vil indsee, at det maa være en mægtig Drivfjeder for Matrosen, til at gjøre sig Umage med hvad der er ham betroet.

At henlede Bedkommendes Dpmærksomhed paa en formeentlig nyttig og dog kun lidet bekostelig Institution, og til samme Tid mulig at fremkalde en nærmere Drostelse af Maaden, det kunde udføres paa, har været det Maal jeg sigtede til, da jeg nedskrev de følgende Betragtninger over dens Anvendelse i den danske Marine. Jeg gjorde det med saa meget mere Mod og Haab om, at Tingen maa vorde ændset, som det seneste, allernaadigst tilstaaede Tillæg, i Folkenes Lønninger til Søes, har givet os et nyt Beviis paa Regjeringens ufravendte Dpmærksomhed for Marinens Bedste.

Jeg troer, det vilde være ubilligt at klage over vore Matrosers Lønning, saaledes som den nu senest, ved Forordningen af 2den og 4de Decbr. f. A., er bestemt. En heelbefaren Matros tiener paa 8 Rbd., en Halvbefaren, Sovant og Usovant, respective paa 5 Rbd. 4 Mk., 4 Rbd. og 2 Rbd. 3 Mk. maanedlig, foruden Raasten, fri Transport &c. Dette er ikke nogen ubetydelig Lønning. Vi see ogsaa jevntilgen ordentlige Folk komme hjem med Dragsmændene, efter et Aars à 16 Maaneders Campagne, og have indtil 40 à 50 Rbd. tilgode, og være ligesaavel og stundom meget bedre klædt, end da de gik ud; og i den Tid have de levet ikke alene frit, men godt, ja yppeligt, og havt fri Forpleining, i Sygdoms Tilfælde, af Læge og Medicamenter. Drage vi Paralleler med hvad der betales i andre Mariner, ja, da finde vi rigtignok at der i England, Frankrig og Amerika gives mere, ja endog meget mere, til de heelbefarne Folk, end hos os; men det vilde være ubilligt, ikke ogsaa at tage Hensyn paa de andre Mariner, og da skulde vi vel ogsaa finde de Lande, hvor der betales endog meget mindre. Giøre vi Sammentiligningen med hvad Svende og Drengene have

i Haandværksstanden, eller private Tjenestefolks Løn (en Maalestok der vel før har været brugt, men som jeg tilstaaer jeg ikke finder ganske passende) da vil det vise sig, at ogsaa fra denne Side ere vore Folk godt lønede: en heelt befaaren Matros har mere, end nogen Tjenestekarl i Land; er han tillige Tømmermand, Smed, Seilmager, da kan han tiene paa 15 til 10 à 9 Rbd. maanedlig, foruden Kaaften, hvilket er mere end en Haandværksvend i Almindelighed har i Land. Vi vide Alle, at om han besidder et andet Haandværk, som Skræbber eller Skomager eller Barbeer, da kan han tiene en meget god Skilling extra, inden Skibsborde. See vi hen til Koffardi-Matrosen, da finde vi, at denne ofte, især i England og Amerika, er bedre, stundom meget bedre lønnet. Men, for det første, er det kun de meget duelige, som lønnes saa høit, eller saadanne som tillige forstaae et Haandværk, som Tømmermand og Seilmagere; og disse kunne jo i Drlogsmændene ogsaa tiene som Underofficierer eller Haandværkere. For det andet, forlanges der i Handelsflibene langt betydeligere Arbeide af hver enkelt Mand; der foresalder langt større, paa Kræfter og Helse, som paa Klæder og Linned, fortærende Strabadser, end i Drlogsmændene; og for det tredje, og det kunne vi sige med Stoltthed, er Forpleiningen i vore Skibe, Kaaften og den hele Behandlingsmaade virkelig saa ypperlig i den danske Drlogsmænd, at heri ganske vist kan søges fuldkommen Erstatning for den større Pengafortieneste, Koffardi-Matrosen kan have. Men derfor høres ogsaa Desertioner fra vore Krigsflibe til de allerfielbteste Phænomener, skøndt der, navnlig i St. Thomas Havn, vist aldrig mangler paa den ypperligste Leilighed dertil. Vi opvække fremmede Drlogsmænds Forbauselse, ved den Liberalitet, hvormed vi tillade vore Folk Lov at gaae i Land, for deres Fornøielse, i fremmede Havne, medens de kun med den allerstørste Forsigtighed tør sende deres Mandskab ind til Arbeide. Landlov for Fornøielse tilstaaes i den franske Marine aldrig, efter nogen Tid, i en fremmed Havn kun enkelte meget betroede, ordentlige Folk gjøre Undtagelser heri. Jeg har seet en fransk Admiral roe i Land, ved høi lys Dag, i

fin Slup, med en Cabet, en Qvarteermester og 12 Mand Sluproere. Da Admiralen vilde gaae ombord igien, var Qvarteerme-
steren med 5 Mand deserteret; Cabetten var gaaet fra Fartoi-
et for at søge dem op. Admiralen styrede selv ombord; Cabetten
kom tilbage med 2 Mand; Qvarteermeesteren og de 3 Mand
bleve borte.

Endelig er der et Synspunkt, fra hvilket man absolut maa
betragte Tingen, isald man endnu skulde tvivle om, at vore Ma-
troser efter den seneste Forordning ere tilbørlig og godt lønede.
Det er dette, at vore indrullerede Folk, i det de fare til Drlogs,
kun opfylde den dem paaliggende Bærnepligt.

Et andet Spørgsmaal bliver det derimod, om disse Lønning-
er altid falde paa de rette Individier, med andre Ord, om Folke-
nes Classification altid er efter Fortieneste. Jeg kiender ikke hvilke
Regler der følges ved Sessionen, for at bestemme Folkenes Befar-
renhed; men jeg veed, saavel af egen som af andres Erfaring, at
vi meget ofte faae Folk ombord, som kaldes Heelbefarne paa Kul-
len, og betales derefter, og som neppe kunne præstere Sovantes,
endfige Halvbefarnes Tjeneste; hvorimod man ofte seer flinke, unge
Sovante og Halvbefarne, som i kort Tid udmærke sig saaledes,
at man kan lade dem gjøre Skamfilings,asters og anden Tjeneste,
betroer dem Fartoiere, kort bruger dem til Heelbefarnes Arbeide.
At jeg ikke har andre, end de Indrullerede for Die, haaber jeg
Enhver vil forstaae. Vore faste Folk ere i en ganske anden Cate-
gorie. De ere, saa at sige, for Livstid i kongelig Tjeneste. Saa-
længe de ikke, ved uværdig Opførsel, forbyrde deres Tjeneste, for-
blive de i Divisionerne, hvori de, deres Fædre og Forfædre have
staaet, deres Børn ville indtræde — det er deres og deres Fami-
lies Levebrod for Livstid. Ere de duelige, avancere de
frem uden Hensyn paa Anciennetet; og her have vi da (det
være sagt i Forbigaaende) meget nær for Die et flaaende og prac-
tisk Exempel, paa denne Bestemmelses heldige Virkning paa Tie-
nesten. Enhver Sø-Officier, der har faret i danske Drlogsmænd,
mange af vore dueligste Koffardi-Capitainer, vide at skatte den

herlige Kierner af flinke Underofficierer, som vore tvende Corps'er uddanne. Skulde Ancienniteten her været vedligeholdt absolut, hvad saa!?

Man kunde maaskee raade Bod paa det ovenanførte Onde, ved at forandre Folkenes Befarenhed, naar man havde lært dem at kende ombord, og saaledes, holdende sig indenfor det reglementerede Antals Grændser, uden større Bekostning for Regieringen, betale Folkene efter den Tjeneste de præstere, opmuntre de Dygtige, straffe de Uduelige. Men foruden at jeg intet Lovbud har kunnet finde, hverken i Indrollerings-Forordningen eller Krigs-Artiklerne, der hiemler en saadan Omflytning, synes mig ogsaa at den meget let kunde give Anledning til Misbrug, og aabne en altfor vid Mark for det Arbitraire. Det vilde i Praxis blive fast umuligt, ikke tildeels at støtte sin Mening om Mandskabet paa Baadsmænds og Kanonerers Omdømme. Men disse iøvrigt saa agtværdige Folk have vel ikke altid den rette Maalestok for deres Dom; de staae stedse for nær de Menneker, de skulle bedømme, til at beskue dem fra Upartiskhedens ophøiede Standpunkt. Det vilde derfor falde vanskeligere, end man troer, at være retfærdig, og man vilde maaskee ofte betænke sig længere, end det var gavnligt for Tjenestens Lærv, paa at berøve en Mand endeel af den Lønning han dog har gjort Regning paa, maaskee til sin Families Ophold, og som i alle Tilfælde er ham tilkiendt af hans nærmeste Autoritet i sit Hiem. Jeg veed vel, at flige Omflytninger undtagelsesviis og ved enkelte Leiligheder have fundet Sted, især ved Dødsfald, eller fra og til Qvarteermesterposten, men det forekommer mig imidlertid, at naar det blev almindelig autoriseret og befalet, vilde det forvolde meget Bryderie ved Regnskabsvæsenet, og Vanskelighed ved Rulleholdningen, Sessions-Protocollerne &c.

Derfom disse Anskuelser ere rigtige, bør altsaa Folkene beholde den Befarenhed, dem er givet ved Logtets Begyndelse, og først omflyttes, efter deres Duellighed, ved Campagnens Ende, ifølge det Skudsmaal Cheferne ere befalede at afgive. Hørfra undtager

jeg imidlertid Quartiermesterposterne. I disse fordrer Tjenestens absolute Tarv, ikke at taale uduelige Subjecter; heller, naar Dndt skal være, slet ingen Underofficierer, end daarlige; thi man kan til Nød giøre deres Tjeneste selv, naar man veed man ingen har, men intet er saa farligt som upaalidelige, betroede Mænd; og intet er saa svækkende for Skibets Disciplin, som at Folkene kunne oversee deres Underofficierer, og altsaa tabe den Ugtelse for dem, de absolut maae have, naar de uden Modvillie skulle lade sig commandere af Folk, som, Dagen før Vimpelen heises og Dagen efter den blev strøget, vare deres Ligemænd.

Men paa den anden Side er det vist et ikke mindre billigt Dnske, paa en passende Maade at kunne opmuntre og lønne de udmærkede Folk i Skibet. Enhver, som har faret noget, vil vist mindes, hvorlunde der gives Matroser, som man altid seer i Forhaanden. Det er enten den gamle Skamfilingsgast, som i sin begede Trøie gaaer langsomt og abstadig op ad luv Vantet, men som, naar der rebes, altid sees ved luv Stikbout; naar en Stang eller Raa gaaer overbord, uforfærdet firer sig ud paa det knækkede Hundholt, og, medens det skjørede Seil puffer og volder hans usikre Sæde de voldsomste Bevægelser, svævende langt ud fra Skibet over den oprørte Sø, sidder med uforandret Mine ved sit Arbeide, til han er klar, og entrer saa ind ved Hjælp af sin kraftfulde Arm og de smidigste Bevægelser. Han er ikke blandt de faste Rorgængere paa Quarteret, men kniber det engang i en Løndsér, eller man skal kappe og klare en Løger fra sig, saa kommer han af sig selv og byder sig til at tage Roret, og med vante Haand og øvet Die letter han da sit Ror mellem Duvningerne, og styrer fri af Braadsærne. Han kommer ellers selden agter ud, undtagen om Søndagen, ved Substienesten; dog seer man ham stundom om Natten, at glide sig langs læ Kanoner hen til Nathuset, for at kaste et Blik paa hvad vi lægge an; thi han giør sit Bestik for sig selv, og veed godt, naar man kan vente at see Land i Canalen, eller naar man skal see ud for Skagens Fyr. Eller det er

den flinke, raske Constabel, der vaager over sin Kanon og hvad dertil hører, som over sit Barn; har han intet andet at bestille, saa pynter han paa den, men er der noget at gjøre for Ulvor, saa er ogsaa han i Forhaanden; skal der gøres noget pent, net extra Arbeide, saa kalder man paa ham; men skal der gøres et Skud for Ulvor, skal der, medens man jager et mistænkeligt Fartoi, som man begynder at tvivle om at man naaer, kastes en Kugle efter ham fra Boug-Kanonen, skal denne bringes tilborde under Skibets voldsomme Bevægelser, medens Søen staaer over Bakken hen, saa kalder man ogsaa paa den flinke Constabel. Med Behændighed bringer han sin Kanon tilborde, i det Skibet reiser sin vaade Boug af den fraadende Sø, just i det rette Dieblæk brænder han paa, og den flygtende Fiende, der allerede troede sig sikker, hører med Forbauselse Kuglen pibe imellem sine Master. Eller det er den eller de flinke unge Knøse, som altid ere de Første hvor der er noget at bestille, altid med glade Ansigter, som blot forlange at arbeide og at lære, og som derfor ogsaa i kort Tid blive dem, hvis Navne man altid hører kalde paa, naar Baadmanden har noget særdeles at lade gjøre. Skal der flere Folk tilveirs, saa er det dem; skal der pludselig et Fartoi fires af, saa flyve de did; skal der loddes, ere de de Første udenbords; kort, vi kende dem, paa vor Vagt, som vore Venner vi kunne lide paa, medens der gives andre Folk, især i et stort Skib, som man saa at sige aldrig seer; og kryber saa af og til et saadant Ansigt frem, og man spørger hvad er det for Een? faaer man desværre ofte det Svar: det er en gammel Heelbefaren; han feier paa Batteriet. eller han er Roksmath.

Til at lønne og opmuntre saadanne duelige Folk er det, jeg antager, at den ovenberørte franske Methode, med smaa Tillæg, beregnede dagviis til faste Poster i Skibet, og som erholdes og mistes med disse, er særdeles hensigtsmæssig, da den ingen præjudicerer, og vækker Kappelyst iblandt Mandskabet. Jeg vilde f. Ex. foreslaae, at give hver Qvartiermester paa Fartøierne, forsaavidt de

ikke vare faste Underofficerer i Skibet, 4 Sk. daglig*) dette gjør for et Linieskib à 4 Fartøier	16 Sk. daglig.
Ober-Flagmanden 3 Sk.	3 — —
Batterie = Kanon = Commandeuren 3 Sk. à 15 Kanoner paa underste og 16 paa øverste	93 — —
Skands og Vaks Kanon = Commandeur 2 Sk. à 10 Kanoner	20 — —
Formænd i Mersene og paa Sprydet, Kryds- mers undtaget, 4 Sk., beregnet til 2 For- mænd til hvert Mers og 2 paa Sprydet	24 — —
Formænd til Krydsmers 3 Sk. à 2 Formænd	6 — —
De Første blandt de andre Skamfilingsgaster 3 Sk., i Krydsmers 2 Sk., beregnet til 4 Mand pr. Vagt i hvert Mers = 16, 2 Mand paa Sprydet pr. Vagt = 4, og 3 Mand pr. Vagt i Krydsmers, ialt	72 — —
Til 4 bedste Korgiængere pr. Vagt 4 Sk.	32 — —
og to Lodbivere 2 Sk.	8 — —

16) 274 Sk. daglig.

17 Mk. 2 Sk.

Dette synes mig et rimeligt Forhold omtrentlig
proportioneret efter de præsterende Lienstefter, og
dette vilde volde en forøget Udgiwt for et Linie-
skib af circa 3 Rbd. daglig
eller 90 Rbd. maanedlig.

*) For at bestemme Fra- og Tilgangen til disse Tillæg, maatte en
Commission udnævnes, bestaaende af Chef, Næstcommanderende,
3 Quarteer-Chefer, Ober-Kanoneer og Baadsmand. Den borde
samles i det mindste 1 Gang maanedlig fast, men forresten saa
ofte, som Chefen maatte bestemme det, hvorefter denne da fore-
tog Forandringerne, og lod Forvalteren holde den tilbørlige Con-
trol med Regnskabet derved.

Altsaa atter Udgivter, hører jeg Nogen svare mig, atter større Bekostning ved de allerede saa kostbare Udrustninger, paa en Tid da man gjør alt for at spare og indskrænke sig! Skulde jeg virkelig behøve mange Beviser, for at forsvare min Sag fra denne Side? behøver jeg at bringe i Erindring den, til Trivialitet gien- tagne, almindelige Sætning, at naar en Udgivt er til sand Nytte, saa er den nødvendig, altsaa Besparelsen utidig, og Deconomien derved daarlige. Nei, men for at retfærdiggjøre min Dverbeviis- ning om, at man, saafremt Tingene i sig selv maa erkjendes at være nyttig, ikke vil frygte den dog kun ubetydelig større Bekost- ning, da beder jeg dem som tvivle, kun at kaste Blikket paa den materielle Deel af vor Marine. Paa samme Tid som man har gjort Indskrænkninger og Besparelser, hvor man har kunnet, fordi det var nødvendigt, har man ikke skyet nogen hensigtsmæssig Ud- givt, for at gjøre vort Materielle, ikke alene solid og godt, men endog for at bringe det saa nær muligt samme Trin af Elegance og Skjønhed, som andre europæiske Somagter, fordi man indsaae, at det var til Marinens sande Lærv. Og man skulde da frygte en forsøgt Udgivt af henved 100 Rbd. maanedlig, ved en Udrust- ning der koster mange tusinde, naar noget virkelig Nyttigt derved kunde opnaaes? — Nei, visseilig ikke! Spørgsmaalet er kun her om Tingens Nytte. — Har disse Linier bevirket Erkjendelse der- af, eller blot Betænkning derover, da har jeg naaet mit Maal.

S. B.

Forbedringer ved Ankerne

af Lieutenant Rodgers i den engelske Marine.

(Dinglers Polytechnisches Journal. Band. LVII. Hest. 3.)

Erfarne Sømand have allerede for længe siden vidst, at naar et Anker, af den sædvanlige Construction og med brede Flige, flæ-

bes igiennem en feig Grund, belægges det let med en svær Mæsse af Jord, der sætter sig fast paa de brede Flige. Dette bevirker, at Ankeret enten ganske eller tildeels hæves ud af Grunden, og man kan da ikke stole paa, at det fatter fast Hold igien, selv om man stikker Toug. I et saadant Tilfælde bliver det da nødvendigt, at lade et andet Anker falde, omendskiøndt det ellers var ønskeligt kun at ride for et enkelt Anker.

Ursagen til denne Virkning har hidtil ikke været angiven, medens Hensigten med de af mig opfundne Forbedringer ved Ankernes Dannelselse er, at undgaae Fligens Belæggelse med en feig Jordmæsse og tillige at forsøge Ankerets Hold i Grunden. Dette Sidste opnaaes nemlig derved, at Ankeret fatter bedre Hold i Grunden, og tillige ved at det bedre modstaaer Skibets flæbende Kraft, end det hidtil, med en given Qvantitet Material, hvoraf et Anker til en vis Længde skulde forfærdiges, har været muligt. Vel kunde man, ved at forsøge deres Længde, forfærdige Ankere, som i Forhold til deres Vægt havde en større Holdkraft; men det er indlysende, at Ankeret herved vilde tabe saameget i Styrke, at Læggen ikke var istand til at udholde den store Kraft, som der gaaer paa den, naar Fligen skal brækkes af Grunden. Man kunde anføre mange Beviser herfor, blandt Andre ogsaa det, at man, siden Jerntouge ere indførte, har fundet det nødvendigt, at forkorte saavel Arme som Læg paa Ankrene, for at forsøge deres Styrke. Ja Læggen paa de lange Ankere brak saa hyppigt med Fernankertouge, og især i Letningen, at Fabrikkerne begyndte at frygte for, at deres Vare skulde komme i ondt Udraab, hvorfor de faldt paa, for at forebygge dette, at gjøre Ankrene kortere, hvorved dog Ankeret tabte betydeligt i Holdkraft, endskiøndt dette Tab nogenslunde opveiedes af Jerntougets store Vægt.

Man skænkede hidtil Principet for Ankerets Virksomhed saa liden Opmærksomhed, at man nu anbringer ligesaa store Flige paa Ankere, der have kortere Læg og Arme, som forhen paa dem, der havde en meget større Længde, skjøndt de vare af samme

Vægt; hvoraf man maa slutte, at der hidtil ikke gaves faste og bestemte Regler at gaae frem efter.

Ved en Sammenligning, saavel af trykte Tabeller over Dimensionerne af de Ankere, der i de sidste 20 Aar ere forfærdigede til den kongelige Flaade, som utrykte Tabeller over Dimensionerne af Ankere, der i Aaret 1812 ere forfærdigede til Flaaden, saavel paa de kongelige Verfter, som af Private, efter Contract, sees det, at Længden og Bredden af Ankerfligene var omtrent liig med den halve Længde af Armene, og at man siden bestandig har holdt sig til den samme Længde og Brede, omendskiøndt Læg og Arme ere giorte kortere, saa at de nubrugelige Flige som oftest ere længere og bredere i Forhold til Armens Længde. Omendskiøndt det nu er indført ved de kongelige Verfter, at giøre Fligene ligesaa brede som de ere lange, Spidsen eller Sandspaanen fraregnet, var dog forhen deres Længde noget større, end Bredden, og det $1\frac{1}{2}$ Tom. paa Ankere, der veiede over 4000 Pd., og 1 Tom. paa de mindre. Selv endnu er det brugeligt, ved private Fabrikker, at giøre Fligene 1 Tom. længere, end de ere brede, uden Hensyn paa Ankerets Størrelse og Vægt. Til denne Længde maa endnu Sandspaanen regnes, som almindeligviis udgør $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ af hele Fligens Længde.

For at hæve disse store Mangler, har jeg forandret saavel Størrelsen som Formen af Fligene paa mine Ankere, hvorved opnaaes, at Ankeret ikke alene hurtigere og bedre griber fat i Grunden, men Faren for, at det i seig Bund bliver belagt, er saameget ringere. Omendskiøndt mine Ankere mangengang ville gaae med, ville de dog meget sieldent eller aldrig ganske slippe deres Hold; thi om de end slæbes med, bliver Læggen dog bestandig i Berøring med Bunden, og Fligen vil aldrig rippe ud af Grunden, som ved de ældre Ankere ofte er Tilfældet. Gaaer derfor et af mine Ankere med, behøver man blot at stille mer Toug, for at faae Skibet til at ligge fast; og Enhver veed, hvor stor Fordeel det har, at kunne ride af for eet Anker alene. For uden disse Forbehold har mit Anker ogsaa den, at det bortstuve

bequemmere; og hvilken Giennemsnitform man end giver dets Læg og Arme, vil det dog besidde større Styrke, i Sammenligning med ældre Ankere af samme Vægt og Størrelse, og det af den Grund, at det Quantum Jern, som spares fra Fligene, bliver fordeelt over de andre Steder paa Ankeret. Alligevel anbefaler jeg den paa Tegningen afbildede Giennemsnitform, som den bedste, fordi den giver større Styrke og Bøielighed, end man ved de hidtilbrugelige Giennemsnitformer, med samme Quantum Jern, kan opnaae; uden at tale om, at Jernet derved vinder i Kvalitet.

Som Resultat af virkelige Forsøg, vil jeg bemærke, at Ankere med Flige af meget mindre Dimensioner, og selv Ankere uden Flige have viist langt større Holdkraft, end de ældre Ankere af samme Størrelse og Vægt. Der gives alligevel en Grændse for Fligens Formindsfælse, som ikke bør overskrides, naar man, med en vis Længde af Armen, vil opnaae den største Holdkraft. Sa man bør endog ikke komme denne Grændse for nær, da det er nødvendigt at Fligene have en vis Brede, for med Lethed at kunne hugge Riphagen og fiske det i Bunden. Af den Grund har jeg antaget en Femtedeel af Armens Længde for at være en passende Proportion for Fligens Længde og Brede, omendskiøndt man neppe kan bemærke nogen Forskiel paa Holdkraft, naar Fligene reduceres til Siette- eller Syvendebelen af Armens Længde. Men hvilken Længde man end giver Fligen, maa dens Brede forholde sig til Længden som 3: 2, naar den ingen Sandspaan har, eller som 8: 5, naar den har Sandspaan, hvis Længde omtrent bør udgiøre Fierdebelen af Fligens Længde.

De ovennævnte Proportioner skulle bevirke, at den største Brede af Fligen kommer saa dybt som muligt i Grunden, hvorved, med en given Overflade, den størstmulige Modstand opnaaes tilligemed den gunstigste Vinkel for Ankerets Griben og Fastholden. Stod Fligens Brede i et endnu større Forhold til dens Længde, vilde den uden tvivl holde endnu bedre i enhver blød Grund; men da vilde den ikke saa let synke i den haarde Grund

og dette er dog ogsaa af Bigtighed, især hvor man under Dp-ankring ikke har noget Driverum. Spidsen og Kanterne af Fligen bør derfor ogsaa gøres tilstrækkelig tynde.

Med Ankere, der have Jernstok, hænder det sig undertiden, især naar Grunden er blød, at Stokken, naar Ankeret er kommet til at falde paa den, æder sig saa dybt ned med Enden, at Ankeret ikke vil kandre sig og at Stokken bøies krum. For at forebygge dette sætter man undertiden Træklodse eller Knapper paa Enderne af Stokken. Derimod naar mine Ankere have naaet Grunden, blive de kun liggende et Dieblisk paa Krydset og Enden af Stokken; thi Fligene ere saa smaa og saa langt fra Krydset, at de slet ikke berøre Grunden, saa at en ringe Kraft i Louget vil kandre Ankeret. Saa nødvendige ansaae man forhen store Flige at være, at naar man fandt, at et Anker ikke havde en Vægten tilsvarende Holdekraft, tilfæres man det altid den Omstændighed, at Fligene vare for smaa. For at forandre de forrige lange Ankere til Riettingankere lod man sig hidtil nøie med, at forforte Læggen oventil, uden at gjøre nogen videre Forandring ved Arme eller Kryds. Denne Fremgangsmaade var saa langt fra at gjøre Ankeret stærkere, at det snarere lader sig bevise, at det tabte i Styrke derved; thi naar Armen er nedsunken i Grunden til Krydset, saa fordrer Modstanden, naar det skal lettes, en større Kraftanvendelse med den forfortede Læg, for at brække det ud af Grunden, og det er klart at denne forsøgede Kraft gaaer paa Læggen og Krydset. Ligeledes, naar man rider for ligemeget hvilken Bugt Loug, besidder den korte Læg ingen Fordele for den lange. Sæt t. Ex., at to Ankere ligge i Grunden med $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$ eller $\frac{3}{4}$ af Armens Længde, saa er det indlysende, at det længere Ankers Læg danner en spidsere Vinkel med Grunden og ligesaa med Retningen af Trækkekraften, end det korte Ankers Læg. Denne Forkortelse af Læggen forarsager at Armene danne en Vinkel, der mindre egner sig for Ankerets Indtrængen i Grunden. Jeg har Tegninger af saadanne forfortede Ankere, hvis Arme, naar Stok og Sandspaan laae i et Plan,

8de Bind 1ste Hæfte.

dannede en ret Vinkel med dette Plan; Fligene en Vinkel af 80 til 85 Grader og med Læggen Aris en Vinkel af 52° . I den samme Stilling danne Fligene af mine Ankere kun en Vinkel af 58° med Grundens Overflade og med Aris af Læggen en Vinkel af 38° .

Førend Riettingtougge bleve indførte i England var det Skik, at give Armene, fra den yderste Spidse af Sandspaanen og indtil Læggen regnet, en Længde, der forholdt sig til Læggen største Længde som 1: 3. Paa de danske, hollandske og nogle andre Nationers Ankere, staaer Armenes Længde i et endnu større Forhold til Længden af Læggen. For nærværende Tid bruge de meest ansete Ankersmedde vel at give Armene en lidt større Længde, end Trediedelen af Læggen største Længde. Den almindelige Methode er, at lade Armen danne den ene Side af en ligesidet Triangel, hvis anden Side fremkommer ved at opsætte Armens Længde fra Krydset opefter paa Læggen, og Linien fra dette Punkt til Sandspaanens Spidse er den tredje Side. Dette gøres imidlertid paa tre forskjellige Maader, idet Nogle maale fra Læggen Yderside til Sandspaanens Spidse; Andre maale fra Fierdebelen af Læggen Tykkelse og atter Andre fra dens Aris; hvilket naturligtvis giver forskellige Vinkler og tre forskellige Perpendiculærer, med den samme Længde af Læg og Arme. Men det man stedse bør have for Øie er, at erholde den største perpendiculaire Dybde med en given Længde af Armen, og at denne Arm gives en saadan Krumning, at den danner den gunstigste Vinkel til Indtrængning og Fastholden i Grunden. Det er derfor indlysende, at naar Armene ere korte i Forhold til Læggen, behøve de ikke at være saameget krumme som ellers, for at danne den samme Vinkel med Grundfladen. Jeg har antaget den Regel, at Længden af Armene, fra Sandspaanens Spidse til Dværken, skal forholde sig til Læggen virkelige Længde (fra Indersiden af Armen til Centrum af Diet til Ankerringen) som 1 : 3; at Afstanden fra Spidse til Spidse, maalt tværs over Læggen hen, er tiig to Gange Armens Længde, følgelig at Spidsens Afstand fra

Læggenes Aris er liig Armens Længde, saaledes som er vist Fig. 2 Tab. I. Af samme Tegning vil man ligeledes see, at Armens Bægtstangkraft aldrig kan udgiøre mere end Trediedelen af Læggenes, hvilket kan tiene til at regulere Armens Styrke efter. Thi paa de fleste Ankere, som jeg har undersøgt, er Giennemsnitsfladen af Armene, indtil nogle Tommer fra Læggen, større end Læggenes Giennemsnitsflade i lige Afstand fra Armene, hvilket dog slet ikke kan være nødvendigt, da Læggen altid blev anseet for den svageste Deel og den der snarest bræktes ved Letningen.

Da nu dette er et erkjendt Factum, saa har jeg anvendt det Jern, som spares ved at giøre Fligene mindre, til at forstærke den Deel af Læggen, der ligger nærmest ved Armene. For at vise, hvilken Qvantitet Jern, der spares ved Ankerfligene, bemærker jeg kun, at de sædvanlige Flige udgiøre Syvendebdelen af hele Ankerets Bægt, hvorimod Bægten af mine forbedrede Flige ikke udgiøre $\frac{1}{6}$ af Ankerets hele Bægt; saa at en Besparelse af omtrent $\frac{2}{3}$ af det Jern, der før anvendtes til disse Dele, nu vindes, og dette Jern, som før befandt sig paa Steder, hvor det kun var til Skade, nu anvendes til at forstærke de Dele, der meest behøve det.

Da jeg allerede har anført, at Armens Længde staaer i et vist Forhold til Læggenes Længde, som 1 : 3 nemlig, har jeg endnu kun at bemærke, at, for at opnaae den største Regelmæssighed i Constructionen af mine forbedrede Ankere, uleder jeg alle Ankerets Dimensioner fra Læggenes virkelige Længde, hvilken Størrelse jeg kalder mit Primair-Mal og betegner med Bogstavet L. Krydssets Tykkelse sætter jeg til $\text{Ex.} = \frac{L}{19}$, Læggenes Bredde ved Dværken $= \frac{L}{20}$; Læggenes Dybde (største Tykkelse) ved den smale Ende $= \frac{L}{20}$; Bredden af Armen ved Læggen $= \frac{L}{21}$ o. s. v. for enhver anden Deel af Ankeret; hvorved dog er at bemærke, at Bredden af Giennemsnittet forholder sig til Dybden af Samme, som 3 : 4; med Undtagelse af Firkanten, hvor Stokkens Plads er. Ved Dybde forstaaes de Dimensioner af Læg og Arme, i hvis Retning den største Kraft gaaer paa Ankeret, ved Letning t. Ex.

Maade, eller efter Hr. Perings Methode, som er viist i Fig. 25. Skulde denne Methode vinde Antagelse, hvilket jeg anbefaler der, hvor de forøgede Bekostninger ikke komme i Betragtning, og isærdeleshed ved store Ankere, saa foreslaaer jeg at forfærdige Læggen af to flade Stænger, saaledes som er viist i Fig. 26 og 27. Disse Stænger smeddes foreløbigen indtil $\frac{2}{3}$ af den bestemte Længde af Læggen, efter at de derpaa ere sammensveisede blive de reducerede til den behørig Form og Dimension og siden strækkes de i et Forhold af omtrent 4 Tom. paa en Fod, for derved at forbedre Jernet's Qvalitet.

Af sidstberørte Figurer seer man, at Tyl-Enden af disse Stænger ikke behøver at sammensveises, da et Stykke paa omtrent $\frac{2}{3}$ af Armenes Længde bliver ombøiet, for at danne Stumperne, til hvilke da Armene sveises i lange Sammensøininger. For at de sammensveisede Dele af Læggen ikke skulle stilles ad igien, ved Dmbøiningen af Stumparmene, bør man, efter at Stængerne ere sammensveisede saalangt ned mod Tylenden som de skulle, indsmedde Baandstykker paa begge Sider af Læggen tæt ovenfor Dmbøiningen. Dette skeer bedst paa følgende Maade: Først lægger man et Stykke af en kold, flad Jernstang, af en til Ankerets Størrelse passende Dimension, over Spalten (Fig. 28) og driver, med nogle Slag af Hammeren, denne Stang ind næsten i Flugt med Overfladen; derpaa lægger man et andet Stykke af en flad Jernstang, men af større Dimensioner, end den forrige (see Fig. 28) og giver det Hele en god Sveisehede. Naar man bærer sig ad paa samme Maade med den anden Side, saa forhindres derved Læggen fra at splittes, og man forbruger mindre Jern til at udfylde Krydset med. Dette Jern maa da siden sveises til disse Dele, for at give Krydset og Dværkene den tilbørlige Styrke. Til endnu større Sikkerhed er det ogsaa godt at indlægge saadanne Baand paa hver Side, for at Krydset og Armstumperne kunne forenes endnu fastere. For lettere at udføre dette kan man borttage en stor Huulspaan fra Oversiden af Stumparmene og fra Undersiden af Kryds-Stykket, for disse blive sammensveisede: I disse

Fuger nedlægges Baandstykker, der forenes ved en god Sveisehede, og derpaa tildannes Forløbningerne (Fig. 25), som sammensveises med Armene efter Perings Methode. Fligene kunne enten udsmeddes af Stykket selv, (som Fig. 5 og 6) eller de kunne paa sædvanlig Maade sveises til Armene (som i Fig. 7 og 8).

Ved at kaste Diet paa Fig. 5, 6, 7, 8 og 14 vil man finde, at Fligens Overkant eller bredeste Deel er gjort concav, hvilket er for at lette Hugningen af Hagen, naar Ankeret skal kippes. Blev Ankeret uden Flige anvendte til Sværankere maatte man have en Strop eller Ketting fast omkring Krydset, til at hugge Kiptaklet i.

I de kongelige Ankersmedier pleier man, saavel i Læggen som i Armene, at lægge Jernet med Høikanten i den Retning, hvor den største Kraftvirkning falder, altsaa i en Retning der er modsat den, jeg bruger, og hvis Fortrin mangfoldige Forsøg have godtgjort. Om Sandheden heraf kan Enhver overbevise sig, naar han sammensmeder 5—6 flade Jernstænger til en firkantet Stang af 2—3 Tommers Tykkelse. Naar man gjør et Indsnit paa tværs i denne Stang og lader en Kraft virke paa den, for at brække den efter Høikanten af de sammensveiede Stænger, saa vil Bruddet skee pludseligen; gjør man derimod paa samme Maade et Indsnit og lader Kraften virke i modsat Retning, eller paa Jernets Gladkant, saa vil Stangen først bøie sig betydeligt, før den brækker, og Bruddet vil fremvise en trævlet Flade, ligesom et overbrækket Stykke Træ.

I Repertory of Patent-Inventions findes en Beretning om Hr. Rodgers Anker, af hvilken deres Fortrin endnu klarere sees. Den lyder saaledes:

Man var hidtil af den Mening, at et Ankers Holdkraft stod i et directe Forhold til Størrelsen af Fligene; dette er aldeles urigtigt; og det er en afgjort Sandhed, at den Første staaer, indtil en vis Grændse, i omvendt Forhold til de Sidste. Hr. Rod-

gers har benyttet denne Størrelse i Forhold til Armenes Længde, for at give et Anker af en given Vægt og Størrelse den størstmulige Kraft; og det med en Flig, der i Sammenligning med de almindelige er meget lille. Ved Formindskelsen af Fligene bliver meer end en Niendedeel af det hele Ankers Vægt disponibel, og derved er Opfinderen istand til ikke alene at forsænge Læggen, hvilket allerede i og for sig selv maa betragtes som en onskværdig Sag, men ogsaa til at forhøje dens Styrke, ved at forstørre dens Lverdimensioner. Var det ikke for at hugge Kiptalliehagen, kunde Fligene gøres endnu mindre, uden derved væsentlig at formindske deres Holdkraft; thi allerede den blotte Arm er meget virksommere, end de almindelige store Flige, og det saavel til at gribe fat i Grunden, som til at holde fast, selv i en blød Grund.

Man vil maaskee ansee denne Paastand for at være altfor dristig, men Opfinderen har flere end 250 Forsøg at fremvise, som alle fuldkommen bekræfte hans Paastand. Han gjorde disse Forsøg med Ankere af lige Vægt, og med Flige i 18 forskjellige Størrelser, hvorved han gjorde Begyndelsen med Flige, der vare halv saa store som de almindelige. Efter at han havde sammenlignet det Resultat, som flere Forsøg med disse Ankere i Henseende til Holdkraft havde givet, med de almindelig brugelige Ankere, gjorde han sine forbedrede Ankerflige endnu mindre, igien: nem 18 Gradationer, indtil endelig Forsøgene endtes med et Anker, der var aldeles uden Flige. Og saa besynderligt det end kan synes, viste det sig dog herved, at omendskøndt Armen med den store Flig næsten var begravet lige til Læggen, behøvedes der dog en meget mindre, i horizontal Retning virkende Kraft til at overvinde dens Modstand, og virkelig rive den ud af Grunden, end der behøvedes til at flæbe et Anker uden Flige med. Ogsaa fandtes det, at et Anker tabte i Holdkraft, altsom det med lige Længde af Arme fik større Flige. Denne Artikels Grændser tillade ikke nogen fuldstændig Forklaring af alle disse Paradoxier, desuagtet maane de vedføjede Forsøg forskaffe Paastandene Liltro hos enhver Sagkyndig. I Korthed lader sig dog sige, at de store

Læggens Aris er liig Armens Længde, saaledes som er vist Fig. 2 Tab. I. Af samme Tegning vil man ligeledes see, at Armenes Vægtstangskraft aldrig kan udgiøre mere end Trediedelen af Læggens, hvilket kan tiene til at regulere Armens Styrke efter. Thi paa de fleste Ankere, som jeg har undersøgt, er Giennemsnitsfladen af Armene, indtil nogle Tommer fra Læggen, større end Læggens Giennemsnitsflade i lige Afstand fra Armene, hvilket dog slet ikke kan være nødvendigt, da Læggen altid blev anseet for den svageste Deel og den der snarest bræktes ved Letningen.

Da nu dette er et erkendt Factum, saa har jeg anvendt det Jern, som spares ved at giøre Fligene mindre, til at forstærke den Deel af Læggen, der ligger nærmest ved Armene. For at vise, hvilken Qvantitet Jern, der spares ved Ankerfligene, bemærker jeg kun, at de sædvanlige Flige udgiøre Syvendebelen af hele Ankerets Vægt, hvorimod Vægten af mine forbedrede Flige ikke udgiøre $\frac{1}{10}$ af Ankerets hele Vægt; saa at en Besparelse af omtrent $\frac{2}{3}$ af det Jern, der før anvendtes til disse Dele, nu vindes, og dette Jern, som før befandt sig paa Steder, hvor det kun var til Skade, nu anvendes til at forstærke de Dele, der meest behøve det.

Da jeg allerede har anført, at Armens Længde staaer i et vist Forhold til Læggens Længde, som 1 : 3 nemlig, har jeg endnu kun at bemærke, at, for at opnaae den største Regelmæssighed i Constructionen af mine forbedrede Ankere, uleder jeg alle Ankerets Dimensioner fra Læggens virkelige Længde, hvilken Størrelse jeg kalder mit Primair-Maal og betegner med Bogstavet L. Krydssets Tykkelse sætter jeg til $Ex = \frac{L}{19}$, Læggens Brede ved Dværken $= \frac{L}{20}$; Læggens Dybde (største Tykkelse) ved den smale Ende $= \frac{L}{20}$; Bredden af Armen ved Læggen $= \frac{L}{21}$ o. s. v. for enhver anden Deel af Ankeret; hvorved dog er at bemærke, at Bredden af Giennemsnittet forholder sig til Dybden af Samme, som 3 : 4; med Undtagelse af Fiirkanten, hvor Stokkens Plads er. Ved Dybde forstaaes de Dimensioner af Læg og Arme, i hvis Retning den største Kraft gaaer paa Ankeret, ved Letning t. Ex.

En Folge af denne Methode er, at de forskjellige Dimensioner kunne forandres med største Letthed ved nye Tegninger, saa at man kan skaffe et længere eller kortere Anker til en given Vægt, alt efter de forskjellige Diemeed. Skulde det f. Ex. findes, at mit forbedrede Anker besad en Holdekraft, som oversteeg dets Styrke, selv efter at det fra Fligene vundne Quantum Jern var fordeelt over dets Læg, saa vilde jeg saaledes forandre alle mine Divisorer, at alle transversale Dimensioner af dets forskjellige Dele bleve forøgede i samme Forhold; som f. Ex. Tykkelsen af Krydset til $\frac{L}{18}$ istedetfor $\frac{L}{19}$, Læggen's Brede ved den tykkeste Ende til $\frac{L}{19}$ istedetfor $\frac{L}{20}$ o. s. v.

Ved de gamle Ankere med store Flige brod man sig ikke stort om Krumningen af Armene, idet man ansaae det for nok, naar de dannede en ligesidet Triangel med Læggen. Heraf fulgte hyppigen at Armene havde ligesom en Albue umiddelbar ovenfor Fligene, hvilket jeg anseer for en Feil. Jeg har derfor ogsaa antaget til Regel for mine Ankere, at boie Armene efter en Radius, hvis Længde er liig Sandspaan=Spidsens Afstand fra Midten af Krydset, saa at Middelpunktet til denne Bue ligger i Læggen's Axis (Fig. 2). De samme Radier, kun med forskjelligt Centrum, kunne ogsaa anvendes til at aflaae Ydersiden af Armene og Krydset; og det paa denne Maade, imellem de indvendige og udvendige Buer, dannede Rum vil meget nær stemme overeens med de forlangte Dimensioner. Med nogen Ovelse vil Arbejderen let være istand til at give Armene den rette Krumning efter Diemaal alene, uden at behøve at gjøre de omnævnte Udmaalinger; dog maa han nøie see til, at Afstanden fra Fligenes Spidse til Axis af Læggen bliver liig Armens Længde, for at Fligene komme til at danne den tilbørlige Vinkel, omtrent 38° , med Læggen's Axis.

Fig. 2 (Plade I.) viser Grundritset af et Anker paa omtrent 10 Centner, hvis Dimensioner ere vedføiede. Fra dette lade Dimensionerne til Ankere af hvilken som helst Vægt sig ublade, efterdi Vægten altid forholder sig som Cubus af Ankerets Længde.

Fig. 3 viser de forskjellige Former af Ankerflige, som for nærværende Tid ere brugelige i England. Fig. 4 er en Afbildning af de saakaldte hollandske Ankerflige.

Fig. 5 viser Forsiden og Fig. 6 Bagsiden af en af mine forbedrede Arme, med en lille Flig, hvis Længde og Brede forholde sig som 2 : 3. Ved Fig. 7 og 8 er viist en anden Arm med lille Flig, hvis Længde, Sandspaanen fraregnet, forholder sig til Bredden som 5 : 8.

Fig. 9, 10 og 11 vise Arme uden Flige, hvilke med en forøget Længde af Læg og Arme kunne bruges med Fordeel til Warpankere, som ikke behøve at have Flig, for at kunne Fippes, saaledes som er Tilfældet med Sværankerne. Disse fligløse Ankere ville, som Folge af Armens smale Overflade, gribe hurtigt, og deres Læg er mindre udsat for at krumboies, end de almindelige Warpankere med brede Flige, foruden at de ogsaa lettere bortstuves. Skulde disse Arme uden Flige blive antagne, saa maatte deres bageste Deel gives samme Dannelse, som er viist i Fig. 12, hvor et af mine forbedrede Ankere fremstilles fra Siden. Fig. 13 viser det samme Anker, hvilende paa Stokken, seet fra oven; og Fig. 14 Krydset, Arme og Flige seet fra Enden.

Fig. 15 og 16 ere Giennemsnit af Læggen. Fig. 17 og 18 ligesledes Giennemsnit af Samme, hvoraf man kan see den Maade paa hvilken Stængerne, hvoraf den er sammensat, blive lagte. Disse Stænger maae nemlig sammensættes fladeviis og i Retningen af den største Kraftanvendelse, for at Læggen kan erholde større Boielighed og ikke saa let være udsat for at brækkes ved pludselige Stød i Louget, under Letningen.

Fig. 19 og 20 vise Læggens Firkant fra Siden og i Grundriss. Fig. 21 viser Stokken, seet ovenfra. Fig. 22 og 23 vise Pladen til Stokken i Plan og fra Kant; og Fig. 24 er Ring og Split til Samme.

Jeg kommer nu til at omtale Armenes Forening med Krydset, hvilket paa mine Ankere kan see enten paa den almindelige

Maade, eller efter Hr. Perings Methode, som er vist i Fig. 25. Skulde denne Methode vinde Antagelse, hvilket jeg anbefaler der, hvor de forøgede Bekostninger ikke komme i Betragtning, og isærdeleshed ved store Ankere, saa foreslaaer jeg at forfærdige Læggen af to flade Stænger, saaledes som er vist i Fig. 26 og 27. Disse Stænger smeddes foreløbigen indtil $\frac{2}{3}$ af den bestemte Længde af Læggen, efter at de derpaa ere sammensvefede blive de reducerede til den behørig Form og Dimension og siden strækkes de i et Forhold af omtrent 4 Tom. paa en Fod, for derved at forbedre Jernets Qualitet.

Af sidstberørte Figurer seer man, at Tyl-Enden af disse Stænger ikke behøver at sammensveises, da et Stykke paa omtrent $\frac{2}{3}$ af Armenes Længde bliver ombøiet, for at danne Stumperne, til hvilke da Armene sveises i lange Sammensøininger. For at de sammensvefede Dele af Læggen ikke skulle skilles ad igien, ved Umbøiningen af Stumparmene, bør man, efter at Stængerne ere sammensvefede saalangt ned mod Tylkenden som de skulle, indsmedde Baandstykker paa begge Sider af Læggen tæt ovenfor Umbøiningen. Dette skeer bedst paa følgende Maade: Først lægger man et Stykke af en kold, flad Jernstang, af en til Ankerets Størrelse passende Dimension, over Spalten (Fig. 28) og driver, med nogle Slag af Hammeren, denne Stang ind næsten i Flugt med Overfladen; derpaa lægger man et andet Stykke af en flad Jernstang, men af større Dimensioner, end den forrige (see Fig. 28) og giver det Hele en god Sveisehede. Naar man bærer sig ad paa samme Maade med den anden Side, saa forhindres derved Læggen fra at splittes, og man forbruger mindre Jern til at udfylde Krydset med. Dette Jern maa da siden sveises til disse Dele, for at give Krydset og Qværkene den tilbørlige Styrke. Til endnu større Sikkerhed er det ogsaa godt at indlægge saadanne Baand paa hver Side, for at Krydset og Armstumperne kunne forenes endnu fastere. For lettere at udføre dette kan man borttage en stor Huulspaan fra Oversiden af Stumparmene og fra Undersiden af Kryds-Stykket, for disse blive sammensvefede: I disse

Fuger nedlægges Baandstykker, der forenes ved en god Sveisehede, og derpaa tildannes Forløbningerne (Fig. 25), som sammensveises med Armene efter Perings Methode. Fligene kunne enten udsmeddes af Stykket selv, (som Fig. 5 og 6) eller de kunne paa sædvanlig Maade sveises til Armene (som i Fig. 7 og 8).

Ved at kaste Diet paa Fig. 5, 6, 7, 8 og 14 vil man finde, at Fligens Overkant eller bredeste Deel er gjort concav, hvilket er for at lette Hugningen af Hagen, naar Ankeret skal kippes. Blev Ankere uden Flige anvendte til Sværankere maatte man have en Strop eller Ketting fast omkring Krydset, til at hugge Kiptaklet i.

I de kongelige Ankersmedier pleier man, saavel i Læggen som i Armene, at lægge Jernet med Høikanten i den Retning, hvor den største Kraftvirkning falder, altsaa i en Retning der er modsat den, jeg bruger, og hvis Fortrin mangfoldige Forsøg have godtgjort. Om Sandheden heraf kan Enhver overbevise sig, naar han sammensmeder 5—6 flade Jernstænger til en firkantet Stang af 2—3 Tommers Tykkelse. Naar man gjør et Indsnit paa tværs i denne Stang og lader en Kraft virke paa den, for at brække den efter Høikanten af de sammensveiede Stænger, saa vil Bruddet skee pludseligen; gjør man derimod paa samme Maade et Indsnit og lader Kraften virke i modsat Retning, eller paa Jernets Fladkant, saa vil Stangen først bøie sig betydeligt, før den brækker, og Bruddet vil fremvise en trævlet Flade, ligesom et overbrækket Stykke Træ.

I Repertory of Patent-Inventions findes en Beretning om Hr. Rodgers Ankere, af hvilken deres Fortrin endnu klarere sees. Den lyder saaledes:

Man var hidtil af den Mening, at et Ankers Holdkraft stod i et directe Forhold til Størrelsen af Fligene; dette er aldeles urigtigt; og det er en afgjort Sandhed, at den Første staaer, indtil en vis Grændse, i omvendt Forhold til de Sidste. Hr. Rod-

gers har benyttet denne Størrelse i Forhold til Armenes Længde, for at give et Anker af en given Vægt og Størrelse den størstmulige Kraft; og det med en Flig, der i Sammenligning med de almindelige er meget lille. Ved Formindskelsen af Fligene bliver meer end en Tiendedeel af det hele Ankers Vægt disponibel, og derved er Opfinderen istand til ikke alene at forlænge Læggen, hvilket allerede i og for sig selv maa betragtes som en onskværdig Sag, men ogsaa til at forhøje dens Styrke, ved at forstørre dens Tverdimensioner. Var det ikke for at hugge Kiptalliehagen, kunde Fligene gøres endnu mindre, uden derved væsentlig at formindskede deres Holdekraft; thi allerede den blotte Arm er meget virksommere, end de almindelige store Flige, og det saavel til at gribe fat i Grunden, som til at holde fast, selv i en blød Grund.

Man vil maaffee ansee denne Paastand for at være altfor dristig, men Opfinderen har flere end 250 Forsøg at fremvise, som alle fuldkommen bekræfte hans Paastand. Han gjorde disse Forsøg med Ankere af lige Vægt, og med Flige i 18 forskellige Størrelser, hvorved han gjorde Begyndelsen med Flige, der vare halv saa store som de almindelige. Efter at han havde sammenlignet det Resultat, som flere Forsøg med disse Ankere i Henseende til Holdekraft havde givet, med de almindelig brugelige Ankere, gjorde han sine forbedrede Ankerflige endnu mindre, igien nem 18 Gradationer, indtil endelig Forsøgene endtes med et Anker, der var aldeles uden Flige. Da saa besynderligt det end kan synes, viste det sig dog herved, at omendskiødt Armen med den store Flig næsten var begravet lige til Læggen, behøvedes der dog en meget mindre, i horizontal Retning virkende Kraft til at overvinde dens Modstand, og virkelig rive den ud af Grunden, end der behøvedes til at slæbe et Anker uden Flige med. Dgsaa fandtes det, at et Anker tabte i Holdekraft, altsom det med lige Længde af Arme fik større Flige. Denne Artikels Grændser tillade ikke nogen fuldstændig Forklaring af alle disse Paradoxier, desuagtet maae de vedføjede Forsøg forskaffe Paastandene Tiltro hos enhver Sagkyndig. I Korthed lader sig dog sige, at de store

Ankerfliges Uvirkosomhed maa tilskrives den Omstændighed, at de gjøre Grunden løs og flør, og at de belægges med en Jordmasse, hvorved de faae Tilbøielighed til at slippe Grunden, og naar dette flør, kunne de siden vanskeligt faa nyt Hold.

De smaa Flige derimod oprobe ikke Grunden saameget, efterdi de danne en fordeclagtigere Vinkel med Overfladen, hvorved Ankeret faaer en naturlig Tendens til at trænge dybere ned, indtil det standses af Bunden, uden i mindste Maade at blive beslagt. Under disse Omstændigheder vil et Skib færdent eller aldrig drive for et Anker med smaa Flige, og dette Anker vil, om det end gaar med, dog gribe fat igien, naar man stikker Loug. Ankere med smaa Flige ere ogsaa stærkere, end de almindelige Ankere af samme Vægt, af den Grund, at den Quantitet Jern, som hidtil blev anvendt til de store Flige, bliver fordeelt over Læg og Arme. Deres Giennemsnittsform fortæner desuden at lægges Mærke til, da den med en given Quantitet Material besidder mere Styrke og Bøielighed, end nogensomhelst anden af de almindelig brugelige Giennemsnittsformer, uden at tale om at Jernet's Quantitet derved betydeligen forbedres. Endnu fortæner at bemærkes, at Læggen af de nye Ankere med smaa Flige er længere i Forhold til Armene, end hidtil har været brugelig; Ankeret lader sig derved meget lettere brække af Grunden, under Letningen; det griber fat i Grunden siebliffelig efter at det er faldet, og holder fastere, end et Anker af samme Vægt og Armlængde, men kortere Læg. De smaa Flige lette Omkæntningen af Ankeret, da de ikke berøre Grunden, naar Ankeret hviler paa Krydset og Enden af Stokken.

Vi tilføie her et Uddrag af nogle af de Forsøg, som Lieut. Rodgers har anstillet, saavel med Anker med smaa Flige, som med Warpankere uden Flig, begge Slags i Sammenligning med Ankere af den ældre Construction.

De første Forsøg foretoges ved Gatehead, i November 1833, med et Patent-Anker, der veiede 4 Centner 6 Pd., og et almindeligt Anker, hvis Vægt var 4 Centner 9 Pd. Kraften

bestod af to trefaarne Tallier med 16 Mand i hver. Under det ene af tvende Forsøg lagde man paa Læggen af det almindelige Anker en Vægt af omtrent 150 Pd. Bunden bestod af reent Sand. Medium af to Forsøg gav for Patentankeret 34 Fod, som det lod sig flæbe, og det almindelige Anker 92 Fd. 6 To.

Samme Aar, d. 5 Decbr. gientoges Forsøgene med samme Ankere, ved Landingspladsen i South-Shields. Kraften var den samme, som ved de første Forsøg, undtagen at denne gang var der 20 Mand i hver Tallie. Grunden bestod af en Blanding af Sand og Leer. Medium af to Forsøg gav for Patent-Ankeret 17 Fod, og for det almindelige Anker 86 Fod. Tvende andre Forsøg, som foretoges paa samme Dag og Sted, alle Omstændigheder de samme, gavede til Medium for Patent-Ankeret 12 Fd. 3 To., og for det andet Anker 104 Fod.

Den 12te December s. A. skete atter Forsøgene ved Sunderland. Grunden bestod af en Blanding af Sand og Kisel. Alle øvrige Omstændigheder vare som ved Forsøgene i Shields. Medium af tre Forsøg gav for Patent-Ankeret 8 F. 2 To., og for det almindelige Anker 52 Fod.

Med Barpankere uden Flige, i Sammenligning med almindelige Barpankere, gjordes Forsøg i Juli 1834, paa tvende Steder, nemlig paa Sydkysten ved Gateshead og paa ovenomtalte Sted ved South-Shields. Paa det første Sted bestod Grunden af reent Sand. Den anvendte Kraft var to trefaarne Tallier og 52 Mand. Patent-Ankerets Vægt var 1 Centner, og det almindelige Ankers 1 Cent. 40 Pd. Medium af 6 Forsøg gav for det Rodgerske Anker 54 Fod 4 To. og for det andet 83 F. 6 To. Ved Shields var Grunden Sand og Leer. 3 Tallierne vare kun 40 Mand; igrigt vare alle Omstændigheder som før. Her gavede 6 Forsøg et Medium af 50 F. 6 To. for Patent-Ankeret, og 84 F. 7 To. for det almindelige Anker.

Ved alle disse Forsøg vare Ankerne udlagte i Niveau med hinanden, og bleve trukne sammen ved den ovenangførte Kraft-anvendelse. Ved hvert Forsøg lod man Ankerne omskifte Plads.

Resultatet af Forsøgene med Barpankerne bliver til Fordeel for Ankeret uden Flig, som noget meer end 3:2, omendskiøndt Vægten af det almindelige Barpanker var næsten Halvdelen større. Der er ingen Tvivl om, at dersom Grunden havde været håardere, eller ogsaa af en seigere eller mere sammenhængende Beskaffenhed, vilde Resultatet have været endnu mere til Fordeel for det nye Anker.

Redactionen af ovennævnte Tidsskrift, *Repertory of patent Inventions*, tilføjer, at den er i Besiddelse af en stor Mængde Attester fra Capitainer og Styrmand, som Alle have fundet de nye Ankere høist fortrinlige under de forskielligste Omstændigheder. De anbefales ligeledes af de meest ansete Assurancecompanier i England.

Efterretninger for Søfarende.

Belle-Ile Fyr.

Departement Morbihan, Vestkyst af Frankrig.

De Søfarende underrettes herved om, at fra 1ste Januar 1836 tændes det ny opførte Fyr paa S. B. Kanten af Den Belle-Ile, beliggende paa $47^{\circ} 18' 40''$ NB. og $5^{\circ} 33'$ Længde B. Dette Fyr er et Blinkfyr, hvis Blink følge paa hinanden med en Minuts Mellemrum.

Fyrapparatet staaer 146 Fod over Jorden og 266 Fod over Vandfladen med Jevnbøgens Høivande. I smukt Veir ville Blinkene, der have samme Stykke som dem ved Corduans Fyr, kunne sees indtil i en Afstand af 24 Qvartmile, og Formørkelserne ville ikke være totale, uden man er over 12 Qvartmile fra Fyret.

Dette nye Fyr kunde muligen forveksles med Four, som ligger 24 Qv. Mile Ost for Belle-Ile, dersom man blot tog Hensyn til Tiden imellem Blinkene; men man bør tillige lægge Mærke til:

- 1) At Belle-Ile Fyr vil være meget stærkere i Skinet, end det ved Four;
- 2) At det Første vil imellem Blinkene vise sig som et stadigt Fyr, paa Mere end 9 Qvartmiles Afstand, i almindeligt Veir, medens det andet Fyr, paa denne Afstand, vil synes totalt formørket;
- 3) At Belle-Ile Fyr ligger 212 Fod høiere, end det paa Four, og at man desuden, naar man nærmer sig det Første, kan om Natten sielne det høie Land af Den.

Det er desuden ikke rimeligt, at et Skib, der kommer ind fra Søen, skulde faae Sigte af Four, uden at have havt Kiending enten af Fyret paa Den d'Veu, Fyret Pillier eller dette nye Fyr paa Belle-Ile.

Foruden disse Midler til sikker Kiending vil det endnu med det Første blive opført et lille stadigt Fyr paa Den Hædic, $9\frac{1}{2}$ Qvartmile i N. 75° W. fra Four, hvilket i godt Veir vil kunne sees paa denne Afstand.

(Officielt meddeelt.)

Grund ud for Cap Antonio, Cuba.

Skibet Kingston, Capitain Benjamin Baynton, og Skibet David Lyon, Capitain Selby, vare i Selskab med hinanden d. 27de Mai 1835, Kl. 9 L. 40 M. F. M. Cap Antonio i S. D. t. S. 7 til 8 Qv. Miles Afstand, da man tydelig kunde see Bunden, og fik Lodbud af 10 Favne. Man holdt af til N. W. og løb af Banken, hvis Udstrækning ikke blev undersøgt. Loddet viste Grunden at være grov Sand. Om Middagen peiltes Cap Antonio i S. D. $\frac{1}{2}$ S.; observerede Brede var $22^{\circ} 4'$ N. Vi gis- seede os omtrent 15 Qv. Mile fra Pynten, der tydeligen kunde sees endnu fra Dækket.

De vare idetmindste et Qvarteerstid paa Banken, og der kan gierne have været meget grundere Steder paa den, end der de vare. Der var ingen Forandring i Farven af Vandet at see østerefter fra Toppen, hverken om Middagen eller da de vare paa Banken.

Giesede Brede var $22^{\circ} 0'$ N. og Længden $85^{\circ} 0'$ B. af Grwch.
(Naut. Mag. Oct. 1835.)

Indseiling til Lowestoft Red.

Fra Trinityhouse i London er udstedet Bekjendtgørelse om, at der paa hver Ende af Grundten, der ligger paa den søndre Red ved Lowestoft, er udlagt en hvid Boie.

Boien paa Syd-Enden ligger paa 3 Favne Vand, med Lavvande, i følgende Veilinger:

Lowestoft høieste Fyr, naabent østenfor det lave

Fyr, omtrent dets egen Brede . . . i N. $\frac{1}{2}$ D.

Reefingland Kirke S. V. t. V.

Stanford Fyrskib D. $\frac{1}{2}$ N.

Nordvest Inner-Newcome Boie S. D. t. S.

Boien paa den nordre Ende ligger paa samme Dybde, i følgende Veilinger:

Reefingland Kirke i S. V. t. V.

Gorleston Kirketaarn fire Gange dets tilsyns-

ladende Længde, østenfor Gorton Cliff N. $\frac{3}{4}$ D.

Stanford Fyrskib D. $\frac{1}{2}$ S.

Nordre Newcome Boie S. D. $\frac{3}{4}$ S.

(Naut. Mag. Octbr. 1835.)

Farligt Sted under Livien, paa omtrent
 $23^{\circ} 20'$ N. Længde.

Barkskibet Crown, fra Liverpool bestemt til Bombay, stødte, den 9de Februar 1835, paa Noget, som man antog for at have været et Rev. I nogle Kaarter findes paa samme Brede og imellem 17° og 22° B. Længde, ikke færre, end 5 farlige Steder antegnede, skøndt tvivlsomt. Da dette er det Strøg, som baade ud og hjemgaaende Skibe passere, tør man haabe at den engelske Regjering vil lade denne Parallel undersøge, nogle faa Længdegrader over. Beretningen om den ovenberørte Dpdagelse lyder saaledes:

„Vi passerede Equator den 9de Febr. med en frisk Brise af N. S. D., Løseil til og en Fart af $6\frac{1}{2}$ Mil. Om Aftenen Kl. 10 L. 45' forfrækkedes jeg ved at fornemme, at Skibet rørte Grunden og skræbde over den med Risen, ligesom over et Coral-Rev. Jeg skyndte mig op paa Dækket; Skibet vedblev at skræbe over Grunden. Saasnart jeg følte det var klar af den, blev Skibet kastet bak, et Fartoi affiret, i hvilket jeg selv gik ud for at lodde, efter at jeg havde givet Ordre til at kaste Loddet fra Skibet, hvilket skete, efter at jeg var sat af, men uden at faae Bund med 120 Favne. Jeg søgte, saa godt jeg kunde, at roe over det samme Strøg vi vare passeret over med Skibet, men efter $2\frac{1}{2}$ Times frugtesløse Forsøg, vendte jeg tilbage uden at have opdaget noget Rev eller Grund. Vor Brede, da vi rørte, var $0^{\circ} 57'$ Syd og Længden var efter Chronometerne, $23^{\circ} 25' 45''$ V. f. Grønch. efter Distanceobservation var den $23^{\circ} 12' 15''$."

(Naut. Mag. Octbr. 1835.)

Lots-Skib ved Skagen.

En meget priselig Foranstaltning har iaar taget sin Begyndelse, idet at et Fartoi med Lotser har taget sin Station i Indløbet til Kattegattet, for at forsyne Skibe, der maatte forlange det, med Lots, saavel til Havnene paa Sydke-Kysten, som Kattegattet ind, giennem østre og vestre Løb, til Sundet eller Belterne. Ogsaa dette Forsøg, som man maa ønske alt opmuntrende Held, vidner med saamange andre om, at der begynder at røre sig en Virkelyst og Driftighedsaand hos det danske Folk, som vil berede Fædrelandet en lysere Fremtid. Det er ikke usandsynligt, at denne Foranstaltning, i Forening med de flere, der stadigen tværkættes og paatænkes, vil yttre en velgiørende Indflydelse paa Handel og Skibsfart i vore Egne.

Savnelyr paa Trekroner.

Efter Forlydende skal det nu for Alvor være paatænkt, at anbringe et simpelt Havnesyr her ved Staden, til Veiledning for

Skibe og Fartøier, som i Storm og Mørke søge Livs Frelse paa vor indre Kød. Vi have i disse Dage havt Exempel paa, at saadanne Tilfælde kunne indtræffe. En Skonnert her fra Staden maatte, efter at have forliist begge Ankere ved Helsingør, lade staae ad Risbenhavn til, og var saa heldig, i Mulm og Mørke at slippe ind og landsætte Skibet paa Maa og Faa i Kastelsbugten. Flere mindre Fartøier vare i samme Tilfælde. Hvert et Fyr, som en menneskekærlig Regiering tænder for Sømanden paa hans farefulde Vei, bringer den Tak og Velsignelse af hver den, som flyder det Frelse paa Liv og Guds.

En anden ligesaa værdig og ligesaa gavnlig Foranstaltning vilde det i vore Tanker være, om Batteriet blev gjort til Lots-Station, istedetfor den nærværende, ved Toldeboden, hvorfra det er langt vanskeligere og mere tidspildende at komme ud i stormende Veir og under farlige Omstændigheder.

Hartlepool Havn, Østkyst af England.

I Morning Chronicle for 15 December stod følgende Indrykkelse, som vi have fundet passende at optage: „Skibsredere og Capitainer, som befare Nordsøen i den tilstundende farlige Aars-tid, bør erindres om den Sikkerhed og Ly, som Havnen ved Hartlepool tilbyder Skibe i alle Storme fra N. D. og Ost, da den er fuldkommen tillukket af Landet i disse Compassstreger, og kan søges til enhver Tid, naar der paa hele Kysten ikke er en eneste Havn, som man kan tænke paa at anløbe under hine Omstændigheder.“

Denne Annonce er ubestvigeligt af Havnenes Eiere. Speculationsaanden viser sig her med Menneskekærlighedens Dragt og Miner. Men hvad skaber det? Man har fundet, at der er større Fordeel at hente, ved at oprette Fyre og bygge gode Frelsehavne, end ved Grandretten og Plyndring af Drag. Englands Østkyst er, som bekjendt, en yderst farlig Kyst, og mangfoldige Skibe forlise aarlig paa den. Den lange Strækning, Kysten løber hen, i næsten den samme Retning, udsætte Skibe for, let at

faae en Læger paa den, og den uhyre Mængde af Skibe, der til alle Aarets Tider befare Kysten, lokkes af de mange ypperlige Fyre, Kystfeiladsens Hurtighed og andre Fordele, til at holde sig saa nær under Landet, at deres Stilling siebtikkelig med en opkommende Kuling af Paalandsvind bliver betænkelig; thi der findes paa den hele lange Strækning meget faa Havne, hvor Skibe med stormende Paalandsvind kunne søge ind, og den uhyre Søe, der meget snart vælter ind og brydes paa en frygtelig Maade af Strøm, Banker og Grunde, forbyder at tænke paa at kunne holde noget Skib fri af Landet, endog om kun for et Etmaal eller to. Man har derfor i de sidste Aar speculeret paa, at anlægge flere Frelsehavne paa enkelte passende Punkter af Kysten. En saadan, Port William, ved Redcar paa York-Kysten, har været meget omtalt i de periodiske Skrifter, som fortrinlig eynet til en Frelsehavn, den ville kunne rumme mange Skibe, have 30 Fods Dybde med laveste Vand, og anløbes til alle Tider, Dag og Nat, uden Lots. Actiehaverne ansogte ikkun om en Penny af hver Ton af de Skibe, der benyttede Havnen. Saavidt os er bekendt, er Sagen ikke afgjort endnu.

B l a n d i n g e r.

Dampskibe af Jernplader i Holland.

Dampmachine-Fabrikkerne ved Berstet i Rotterdam drives med megen Virksomhed. De beskæftige daglig flere end 300 Arbeidere. Paa Berstet staaer i denne Tid et Dampskib færdigt, som er bygget af valtsede Jernplader, og er bestemt til Java, hvor det skal bruges mod Søroverne. Det erholde kun 3 Fods Dybgaende, for at kunne løbe ind paa alle grunde Steder. Der anbringes et Ruf eller Hytte, for og agter paa Dækket, under hvilket Mandskabet kan retirere, dersom det gøres nødvendigt i en Entring. Fra Skodderne i disse Ruf kan Dækkets midtskibs Deel beskydes med Svingbasser, der ere indrettede til at lades fra Agterstykket

For og agter bliver dette Dampskib desuden bevæbnet med en 12pundig Kanon eller forholdsmæssig svær Carronade: Balget herimellem overlades til den Sø-Officier, der medsendes til Java for at besørge Sammensætningen af Fartøi og Machinerie, hvilket Alt fillæs ad i dets enkelte Dele og oversendes paa et Transportskib.

Machineriet er af en ny, meget simpel Construction. Prøverne skulle have beviist, at ved denne er opnaaet, hvad man hidtil havde savnet ved Dampmachiner til Fartøier, nemlig først at benytte Dampen under Høitryk og dernæst, istedetfor at lade den undslippe, lade den igennem Rør, for atter at virke under Lavtryk. Røderne optage saaledes mindre Plads i Fartøiet, og koste mindre; ligeledes bespares i Forbruget af Brændsel. Machinen har 80 Hestes Kraft, og udfordrer $3\frac{1}{2}$ à 4 Centner Kul om Timen. Hjulene ere fulde 10 Fod i Diameter og rotere efter Overslag 30—40 Gange pr. Minut i Vandet. Ved Prøver paa Land (altsaa uden Modstand) og med sagte Jld giøre de 70 Omdreininger i Minutten, og med ringe Forøgelse af Damp 90.

Flere 24pundige Kanoner blive udborede til at lades fra Agterstykket, og de Indvendinger, som giordes imod denne Methode, paastod man letteligen at kunne hæve, især tilskibs. De Marshallske Raporter yndes og bruges. Efter Sigende har man gjort nogen Forbedring ved dem.

Nogle Dampfartøier, som vare bestemte til Brug paa Floderne, vare halede paa Land for at overflaeres i Midten, og gøres 20—30 Fod længere. To Fartøier, som havde erholdt en saadan Forandring, have siden været brugte i flere Maanedes, og man har fundet, at de fuldkommen svarede til Hensigten, da de havde conserveret deres oprindelige Hastighed.

Rotterdam i Decbr. 1835 (meddeelt).

Den nye Baadebygning i England.

I 1833 erholdt man et Beviis paa Stykken af de med dobbelte Diagonalplanker byggede Baade, idet at en 21 Fods Baad, 1ste Bindes 8de Hæfte.

tilhørende Paketten *Thais*, som forliste med Mand og Muus, blev funden, opløst af Søen, høit oppe imellem nogle Klipper paa Kysten af Irland. Skaden, den havde lidt, var høist ubetydelig.

Strømsætning i Nordsøen.

Fra Ringkøbing Amt er til Admiralitetet indsendt et engelsk Brev, fundet i en Flaske, der midt i December Maaned f. A. var inddreven ved Huusby Strand, hvilket i Oversættelse lyder saaledes:

H. Br. Mjs. Gutter Badger,
29de Sept. 1835.

Flasken, som indeslutter dette Papir, er idag udkastet fra Galopper Fyrskib. Man beder Finderen deraf, at have den Godhed at bekendtgjøre Indholdet i Aviserne, til Nytte for Videnskaberne, idet derved kan bidrages til at oplyse Strømningernes Gang.

W. Robinson,
J. Stuart, Medhjælper.

Tilbageblik paa Marinen i Aaret 1835.

Ligesom i forrige Bind, skulle vi ogsaa her i Korthed berøre, hvad Mærkeligt der i det forløbne Aar har tilbraget sig i Marinen. Vore Læsere, haabe vi, ville erkende, at det paaligger os, at gjøre Forskiel paa, hvad der kan være Gienstand for Dagskrøniken, og hvad der tilhører Memoirerne. Igiennem disse Sidste, som vor Tids Dannelse giver Efterlægten Ret til at fordre af os, er det at en kommende Tid skal hente de Oplysninger om mange nøiere Forhold, som ene kan sætte den istand til at bedømme os efter Fortieneste og drage Lærdomme af vort Exempel. Redactionen har selv havt Anledning til at beklage, at saa faa af den forgangne Tids udmærkede Mænd i vor Stat have efterladt sig saadanne personlige Optegnelser om de Begivenheder, hvori de selv have taget Deel, og hvis nøiere Sammenhæng vi nu mangel

gang ikkun ufuldkomment kunne slutte os til, af de magre officielle Beretninger, der ikke engang altid kunne være tilgængelige. Forst naar det her bliver almindeligere Skik, som det allerede længe har været det hos andre, paa et vist Culturtrin staaende Nationer, at Enhver benytter den Leilighed, hans Stilling giver ham, til med opmærksomt og roligt Blik at iagttage Begivenhedernes Gang, og med Upartiskhed og Sandhedskjærlighed optegner sine Bemærkninger til Efterlægtenes Kundskab; først da vil der være Materialier forhaanden til en fuldstændig og sammenhængende Historie af Marinen saavel som til Biographier af de enkelte Mænd, der have haft Indflydelse paa deres Tid. Det er Mangel paa saadanne Optegnelser, der hidtil har gjort Redactionen det umuligt at opfylde et Løfte til vore Læsere, at levere en Biographie af en eller anden af Statens udmærkede Afsøde; thi vi vilde at en saadan bog skulde indeholde noget mere, end de nøgne Dataer af Avancementer og Udcommandoer.

Med den ovenberørte Indskrænkning altsaa kunne vi ikke sige, at Aaret 1836 var rigt paa Begivenheder af sær Vigtighed eller Interesse for Marinen. Af Udcommandoer fandt, foruden de faste Stationer, en Expedition Sted til Middelhavet: Fregatten *Bellona* afgik nemlig først i Mai directe til Livorno, hvor den, efter at have ligget i Quarantaine, indtog endeel Kunstværker, Thorvaldsens og andre danske Kunstneres Arbejder, og ankom dermed her tilbage i Slutningen af August, da den aftakledes og oplagdes. En Koppe-Epidemi, som udbrød derombord kort efter at den var kommen i Søen, og udbredte sig til den største Deel af Besætningen, var altid en uheldig Omstændighed for Togtets Resultat som Dvelfestogt for Mandskab og Officierer. Gadetribet, Corvetten *Najaden*, og Briggen *St. Jan*, bestemt til Vestindie-Stationen, fulgte Fregatten saalangt, som deres forskjellige Bestemmelser tillode det. Midt i August hjemkom Briggen *Alart* fra Vestindien og udgik atter til samme Station midt i October, under Cap. Lieut. Kierulfs Commando. Briggen *St. Thomas* hjemkom fra Vestindien i Slutningen af August.

Flaaden har i dette Aar mistet en Fregat, *Venus*, den ældste

af de fire Fregatter, der efter Krigen ere byggede efter Hohlenbergs Tegning, hvilken, som utienstdygtig, er ophugget; derimod er den bleven forøget med en Brig, St. Croix, som først paa Sommeren løb af Stabelen. Under Bygning befinde sig det i 1834 reiste Linieskib, 2 Kanonchalouper og en Kanonjolle efter de nye Tegninger, og Tilhugningen af Tømmeret til en 46 Kanons Fregat af ny Tegning blev paabegyndt. Den nordre Linieskibsbeding erholdt en Hovedreparation. Kanonbaadshusene fuldfortes og alle Kanonfartøjerne henflyttedes og de gamle forfaldne Skure bleve nedrevne.

Observationer over Ebbe og Flod bleve anstillede langs Hertugdømmernes og Sjyllands Kyst, i Forbindelse med lignende paa Englands Kyster. Resultaterne af disse interessante Jagtagelser ere meddeelte England, og kunne forventes publicerede i Forening med de der, og paa Skotlands og Norges Kyster, foretagne Observationer.

Capitainlieutenant Braëms Reise til England for at indhente Oplysninger om Lakkelvæsenet have vi omtalt; han retournerede i November. Endnu befinde sig udenlands Premierlieutenant L. Grove, der reiser paa kongelig Bekostning, for at studere Constructionsvidenskaben, og Polytechnikeren E. Grove.

Forelæsninger ere holdte og holdes for Statens Officierer i Mathematik af Sø-Statens Lector, Magister Jürgensen, over Astronomien af Hr. Petersen, Observator ved Kiøbenhavns Observatorium, og over Algebra af Sec. Lieut. Marstrand.

De i Marinen foresaldne Dødsfald og Avancementer have vi berettet i Løbet af Aaret, under vor officielle Artikel.

Af fremmede Orløgsmand er ikkun den engelske Fregat Cleopatra passeret vore Farvande. Paa Hidreisen stødte den paa Læsø-Grundene; men da ogsaa den var bygget efter Langs Princip, med Saferykeel, fortsatte den uden Hinder sin Reise frem og tilbage. I vort næste Hefte skulle vi meddele en interessant Beretning om tvende andre engelske Fregatter af samme Tegning og Bygmester, der have denne Bygningsmaade at takke for deres vidunderlige Frelse.

Om Chronometer: Reguleringen og Længdebestemmelsen ved Chronometer.

Af Capitain Lieutenant Tegner, R. af Ob.

Befinder Middelsolcenteret sig i Meridianen af et Sted A, vil Middeldagen begynde paa dette Sted; efterhaanden som Middelsolcenteret, formedelst Himsens Omdreining, kommer i et andet Sted B's Meridian begynder Middeldagen der; efter 24 Timers Forløb kommer Middelsolcenteret atter i Meridianen af Stedet A og der begynder en ny Middeldag. Da Middelsolen har bevæget sig jevnt, og i een Middeldag har beskrevet en Cirkellinie eller 360° , vil man, naar Længdeforskiellen imellem A og B er bekendt, let finde hvormange Timer Middagen begynder senere i B end i A, ved følgende Proportioner:

$$360^\circ : 1^\circ = 24^t : t,$$

hvor l betegner Længdeforskiellen og t hvormange Timer Middeldagen begynder senere i B end i A.

Af Længdeforskiellen findes altsaa Tidsforskiellen ved at dividere med 15; og omvendt: af Tidsforskiellen findes Længdeforskiellen, ved at multiplicere med 15.

Det indsees, at paa et Sted, der ligger østligere end et andet, er Klokkeslettet nogle Timer forud for dette Klokkeslet, og at Tidsforskiellen er samme Antal Timer og Dele af Timer, hvad enten man regner efter Middeltid eller efter Stjernetid; thi man kunde, i det Foregaaende, ligesaavel have forklaret den af Længdeforskiellen følgende Tidsforskiel, ved at have betragtet $0^\circ \checkmark$ Culminationsmoment, der er Stjernerhedens Begyndelse.

Af det Foregaaende vil det være klart, at man kan bestemme Længdeforskiellen imellem to Steder, ved at transportere et jevntgaaende Uhr, hvis Gang og Stand mod det ene Steds Middelsklokkeslet ere bekendte, til det andet Sted og der sammenligne det med dette Steds Middelsklokkeslet.

Det Slags Uhre, man anvender til Længdebestemmelsen, ere de saakaldte Chronometere, Souhre eller Længdeuhre, der ere udarbejdede med største Nøiagtighed, saaledes at de have en fuldkommen jevn Gang. Hovedindretningen er den samme, som ved det sædvanlige Kommeuhr, i det det drives ved en Fieder og reguleres ved en Uro, kun er det noget større og er ialmindelighed indfattet i en Messingkasse, der er ophængt i Slingrebøiler. Det udmærker sig fra det sædvanlige Kommeuhr:

1) ved en aldeles fri Gang (*échappement libre*).

2) ved Isochronismen, der bestaaer i, at de større Svingninger, som Uroen gjør, medens Olien er frisk, ere af samme Varighed, som de mindre, der indtræffe nogen Tid efter, naar Olien er styrket.

3) ved Compensationen, som bestaaer i, at Uhret gaar lige hurtigt saavel i Kulde som i Varme. Iøvrigt ere alle Dele af et saadant Uhr udarbejdede med allerstørste Nøiagtighed, og Frictionen maa være muligst afhiulpen, ved at Tapperne gaae i Steenhuller.

Ved Bestræbelser af de meest udmærkede Kunstnere: Garrison, le Roi, Berthoud, Breguet, Arnold, Urban Jürgensen og Kessel ere Chronometerne bragte til en høi Grad af Fuldkommenhed, og de afgive de fortrinligste Midler til Længdebestemmelsen tilføes.

Om Chronometer Reguleringen.

For at kunne bestemme Længden ved et Chronometer, maa dette først reguleres; det er:

1) dets Stand, eller Forskiellen imellem Chronometerklokketallet og Observationsstedets tilsvarende Middelsklokket, samt

2) dets Gang, eller dets Vinden eller Taben i 24 Timer Middeltid eller een Middeldag, maae bestemmes.

Lad os antage at have faaet et Chronometer, hvis Gang, under Transporten, har været standset. Chronometeret holdes horisontalt, optrækkes og gives en svag circular Bevægelse, som strax sætter Uhret igang. Chronometeret optrækkes dagligen

omtrent ved samme Klokket, og man maa vaagte sig for at give det nogen circular Bevægelse, hvilken kan forandre Gangen eller aarsage, at Uhret gaaer istaa.

Nogle Dage efter at Chronometeret er sat igang, undersøges dets Stand mod Observationsstedets Middeltlokket, enten ved Solhøide, eller ved Stiernehøide, eller ved corresponderende Høider, eller ved Sol- eller Stierneculminationer. Nogle Dage efter anstilles lignende Observationer for Chronometerstanden mod samme Steds Middeltlokket. Forskiellen imellem disse to Chronometerstande er Chronometergangen (n Tissecunder) i den forløbne Middeltid imellem Observationerne (m Dage) og Chronometerets daglige Gang, som erholdes ved denne Proportion:

$$m^D : n^S = 1^D : \frac{1^D n^S}{m^D},$$

$$\text{liig: } \frac{n^S}{m^D} \dots \dots \dots I.$$

Exempel.

Den 1ste Januar 1836, $64^d 51' 45''$ Længde Vest for Greenwich, da Observationsstedets Middeltlokket var $7^T 54^m$ \mathcal{E} . \mathcal{M} ., viste Chr. A. $8^T 44^m 59^s, 9$; og 8 Januar, da samme Observationssteds Middeltl. var $4^T 10^m$ \mathcal{E} . \mathcal{M} ., viste Chr. A. $5^T 0^m 40^s, 5$. Find Chronometerets Stand og daglige Gang. Observationsst. Middeltl. $\frac{1}{2}$ 1836 $7^T 54^m 0^s, 0$ \mathcal{E} . \mathcal{M} .

Chr. A. viste 8. 44. 59, 9

Chr. A. f. f., da Middeltl. $\frac{1}{2}$ 36

var $7^T 54^m$ \mathcal{E} . \mathcal{M} ., . . . 0. 50. 59, 9 . . . $0^T 50^m 59^s, 9$.

Observationsst. Middeltl. $\frac{1}{2}$ 36 4. 10. 0, 0 \mathcal{E} . \mathcal{M} .

Chr. A. viste 5. 0. 40, 5

Chr. A. f. f., da Middeltl. $\frac{1}{2}$ 36

var $4^T 10^m$ \mathcal{E} . \mathcal{M} ., . . . 0. 50. 40, 5 . . . 0. 50. 40, 5.

$m = 7^D 8^T 16^m$

$n = 0^T 0^m 19^s, 4$.

$$7^D, 3444 : 19^s, 4 = 1^D \frac{1^D 19^s, 4}{7^D, 3444}, \text{ som ved Logarithmer ud-}$$

føres saaledes:

$$1'. 7^D, 3444 = 9,13404$$

$$1. 19^s, 4 = 1,28780$$

$$1. 2^s, 64 = \underline{9,42184}$$

Utsaa: d. 8de Januar 1836, da Middellokkeslettet paa Observationsstedet var $4^T 10^m$ E. M., var Chronometerstanden $0^T 50^m 40^s$, 5 f. f. (for fast) og dets daglige Gang $2^s, 64$ r. (retarderende).

Ulmærkn. I den senere Tid er det blevet Brug blandt Astronomerne at betegne: den accelererende Gang ved — og den retarderende Gang ved +; Standen forudfor Middellokkeslettet ved — og Standen efter Middellokkeslettet ved +; kort: at betegne Gangen og Standen saaledes, som de skulde anvendes. Her betegnes, overeensstemmende med Instruxen for Observations-Protocollens Førelse, den accelererende Gang ved a, den retarderende Gang ved r, Standen forudfor Middellokkeslettet ved f. f., Standen efter Middellokkeslettet ved f. l.

Naar Observationerne, for at bestemme Chronometerstanden, anstilles paa et Sted (Vest eller Øst for Greenwich), hvis Længde er nøagtigt bekendt, og man vil bestemme Chronometerstanden mod Greenwich's Middellokkeslet, da udføres Regningen efter denne Formel:

$$S = (K + L) - U \dots II.$$

Blt man bestemme Chronometerstanden mod Greenwich's påsereede Middeldag, da efter denne Formel:

$$S = K + L - U + e(K + L) \dots III, \text{ og,}$$

i det specielle Tilfælde, naar $L = 0$, efter Formel:

$$S = K - U + eK \dots IV.$$

I Formlerne II, III, IV betegner S Chronometerstanden efter (for langsomt) Greenwich's Middellokkeslet; K Observationsstedets Middellokkeslet; L Længden Vest for Greenwich og udtrykt i Tid; U Chronometerklokkeslettet; e Chronometerets accelererende Gang i 1 Time.

Naar S bliver negativ, er Chronometerstanden forudfor (for fast) Greenwich's Middellokkeslet.

L er —, naar Observationsstedet ligger Øst for Greenwich;
e er —, naar Chronometergangen er retarderende.

Exempel.

St. Thomas, $64^{\circ} 51' 45''$ Længde Vest for Greenwich,
1ste Januar 1836, befandtes, da Middelsklokkeslettet var $11^T 49^m 15^s$, 8 F. M., Chronometerklokkeslettet $3^T 24^m 58^s$, 1 og dets daglige Gang var $35^s, 54$ r.

Find Chronometerstanden mod Greenwich's Middelmiddag.
Observationsstedets Middelskl. $\frac{1}{2}$

1836 F. M. $11^T 49^m 15^s, 8$. . K.

Længden Vest for Greenwich 64°

$51' 45''$ $+ 4. 19. 27, 0$. . L.

Lilsvarende Middelskl. i Green-

wich G. M. $4. 8. 42, 8$. . K + L.

Chronometerkl. $-- 3. 24. 58, 1$. . U.

Chronometeret f. l. mod Middelskl.

i Gr. $\frac{1}{2}$ 36 Kl. $4^T 8^m 42^s, 8$ G. M. $0. 43. 45, 7$. . K + L - U.

Chronomet. retard. i $4^T 8^m 42^s, 8$ — $0. 0. 6, 7$ + ($-e(K+L)$).

Chronometeret f. l., mod Middels-

middag i Gr. $\frac{1}{2}$ 36, $0^T 43^m 38^s, 6$. . S.

Naar Observationerne, for at bestemme Chronometerstanden og Gangen, anstilles paa to forskjellige Steder, hvis Længder man altsaa maa kiende nøiagtigt, da er det beqvemlest at bestemme, efter Formel II, begge Chronometerstandene mod Greenwich's Middelsklokkeslet; dernæst at bestemme Gangen efter Formel I og Standen mod Greenwich's Middelmiddag efter Formel IV.

Exempel.

Dover castle, beliggende paa $51^{\circ} 7' 47''$ Nord Brede, $1^{\circ} 19' 7''$, 0 Længde Øst for Gr., d. 1ste Januar 1836, da Middelskl. var $11^T 49^m 15^s, 00$ F. M., viste Chr. A. $3^T 46^m 26^s, 3$.

Sunchal, beliggende paa $32^{\circ} 37' 0''$ Nord Brede, $16^{\circ} 58' 0''$, 0 Længde Vest for Gr., d. 11te Januar 1836, da Middelskl. var $11^T 54^m 34^s, 40$ F. M., viste Chr A $5^T 3^m 46^s, 5$.

Find Chronometergangen og Standen mod Greenwich's Midd-
belmiddag d. 11te Januar 1836.

1ste Observationssteds Middelfl. † 36	. . . . .	11 ^r 49 ^m 15 ^s , 00 $\mathfrak{F}.$ $\mathfrak{M}.$	
Dover castle 1° 19' 7", 0 D. f. Gr.	. . . . .	0. 5. 16, 50	
		<hr/>	
Hilsvarende Middelfl. i Gr. † 36.	. . . . .	11. 43. 58, 50 $\mathfrak{F}.$ $\mathfrak{M}.$	
Chr. A viste . . . . .	. . . . .	3. 46. 26, 30	
Chr. A f. f., da Middelfl. i Gr. † 36 var	11 ^r 43 ^m 58 ^s , 5 $\mathfrak{F}.$ $\mathfrak{M}.$,	4. 2. 27, 80	4 ^r 2 ^m 27 ^s , 80
2det Observationssteds Middelfl. † 36	. . . . .	11. 54. 34, 40 $\mathfrak{F}.$ $\mathfrak{M}.$	
Funchal 16° 58' 0", 0 D. f. G.	. . . . .	1. 7. 52, 00	
		<hr/>	
Hilsvarende Middelfl. i Gr. † 36.	. . . . .	1. 2. 26, 40	
Chr. A viste . . . . .	. . . . .	5. 3. 46, 50	
Chr. A f. f., da Middelfl. i Gr. † 36 var	1 ^r 2 ^m 26 ^s , 4 $\mathfrak{G}.$ $\mathfrak{M}.$,	4. 1. 20, 10	4. 1. 20, 10
		<hr/>	
	$m = 10^D 1^T 18^m$		$n. = 0^T 1^m 7^s, 70 r.$
	l'. m. (= 10 ^D , 054) = 8,99766		l'. 24 ^r 0 ^m 0 ^s = 5,06349
	l'. n. (= 67 ^s , 70) = 1,83059		l. 1. 2. 26 = 3,57357
	<hr/>		
	l. 6 ^s , 73 = 0,82825		l. 6 ^s , 73 = 0,82825
			l. 0 ^r 0 ^m 0 ^s , 29 = 9,46531
Chr. A retarderet i 1 ^r 2 ^m 26 ^s.	. . . . .	+ 0. 0. 0, 29	
		<hr/>	
Chr. A f. f. mod Middelmiddag i Gr. † 36	. . . . .	4 ^r 1 ^m 20 ^s , 39	

Udfaa den 11te Januar 1836 Middelmiddag i Greenwich var
Chronometer A's Stand 4^r 1^m 20^s, 39 f. f. og dets daglige
Gang 6^s, 73 r.

At bestemme Chronometerstanden og Gangen ved Solhøider.

Paa den for Tidbestemmelsen fordeelagtigste Tid observeres, over artificiel Horizont, med en Sextant eller en Cirkel, en Række af 4 eller 6 Høider af Solranden, noterende Chronometerklokketallet for hver Høide især. Man observerer 2 eller 3 lignende Rækker; Mediet af enhver Række af Høider og Mediet af enhver Række af tilsvarende Chronometerklokketallet findes.

Dernæst beregnes, med enhver Middels-Centralhøide især, efter Formel:

$$\sin \frac{1}{2} t = \sqrt{\frac{\cos S' \sin (S' - h)}{\cos p \sin d'}}$$

Observationsstedets Sandklokketallet, som reduceres til Middelsklokketallet. I Formelen betegner p , h , d' , t respective Bredden, Centralhøiden, Polardistancen og Timevinkelen og $S' = \frac{p+h+d'}{2}$.

Nogle Dage efter anstilles lignende Observationer for Chronometerstanden, og dernæst bestemmes, for enhver Række af Høider især, efter Formlerne II og I, Chronometerets Stand mod Greenwich's Middelmiddag og dets daglige Gang.

Derfom de enkelte Resultater ere overeensstemmende, da er det en Prøve paa Observationernes Nøjagtighed og Chronometergangens Eensformighed. Viser der sig Differencer, maa man undersøge, hvilke af Observationerne, der ere feile, udskyde disse og tage Middeltallet af de resterende.

Smaa Variationer i Chronometergangen kunne ikke ved denne Slags Observationer bestemmes, men kun ved Sammenligning med et velreguleret, astronomisk Pendeluhr.

Det bemærkes:

1) At Observationsstedets Middelsklokketallet maa beregnes skarpt; Refractionen corrigeres for Temperaturen, i det mindste 6 Decimaler og Tiendedelen af Secunden i hele Regningen.

2) Af Erfaring veed man, at en Observator ialmindelighed, enten stedse maaler Vinklerne for store, eller stedse for smaa. Der-

som en saadan Observator, paa samme Dag og under samme Omstændigheder, maaler to Solhøider, den ene om Formiddagen, den anden om Eftermiddagen, for, af enhver Især, at bestemme Chronometerstanden og ved disse Gangen, da er det sandsynligt, at begge Høiderne, enten ere for store, eller for smaa og omtrent ligemeget; som en Folge heraf, vil den ene Observation angive Standen ligesaameget for stor, som den anden angiver den for lille, og desaarfag Gangen i Intervallet imellem Observationerne blive feil, nemlig saameget som Summen af Feilene i Standene. Lager man derimod den halve Sum af de to Stande, da ville Feilene kompensere hinanden, og en nøiagtig Chronometerstand erholdes til Mediet af de to, til Observationerne svarende Middelsklokket, og Observationsfeilenes Indflydelse saaledes hæves.

Som en Folge hetaf bør man, naar man, paa forskjellige Dage og under lige Omstændigheder, baade Morgen og Aften, har anstillet Observationer, for at regulere et Chronometer, enten alene sammenlignede Resultaterne af Morgenobservationerne, eller alene af Aftenobservationerne, eller alene af Mediet af Morgen- og Aftenobservationerne, thi da formindskes Observationsfeilenes Indflydelse.

Intervallet imellem Observationsdagene bør ikke være under 8 til 10 Dage; jo større Interval, jo mindre Indflydelse har Observationsfeilene.

Da et Chronometer, ved at flyttes, let forandrer Gangen, saa bruger man under Observationerne et Observationsuhr, som før og efter Observationerne sammenlignes med Chronometeret, saaledes t. Ex:

Da en Observation anstilledes, viste Observationsuhret $3^T 44^m 35^s$, 5. Find det tilsvarende Chronometerklokket, naar Sammenligningerne imellem Chronometeret og Observationsuhret ere:

før Observationen	{	Chronometeret . . .	$4^T 40^m 0^s, 0$
		Observationsuhret . . .	$3. 34. 35, 5$
efter Observationen	{	Chronometeret . . .	$5. 10. 0, 0$
		Observationsuhret . . .	$4. 4. 24, 9$

Chronometeret forud for Observationsuhret ved første Sammenligning $1^T 5^m 24^s, 5$
 Observationsuhret ved anden Sammenligning $1. 5. 35, 1$
 Observationsuhret retarderet i Intervallet imellem

Sammenligningerne 0. 0. 10, 6

Imellem Observationsuhrets Viisning ved første Sammenligning og dets Viisning, da Observationen anstilledes, er forløben 10 Minuter. For at erholde Observationsuhrets Retardation for dette Interval, sættes:

$$29^m 49^s : 10^m = 10^s, 6 : x = 3^s, 5;$$

altsaa: Observationsuhrets Stand mod Chronometeret, da Observationen anstilledes, $1^T 5^m 24^s, 5 + 3^s, 5 = 1^T 5^m 28^s, 0$, og

Chronometerklokkesl. $3^T 44^m 35^s, 5 + 1^T 5^m 28^s, 0 = 4^T 50^m 3^s, 5$.

At bestemme Chronometerstanden og Gangen ved corresponderende Solhøider.

Om Culminationsforbedringen.

Af den sphæriske Triangel, imellem Pol, Zenith og Sol, erholdes, naar Høiden, Bredden, Declinationen og Timevinkelen respectivt betegnes ved h , p , d og t .

$$\sin h = \sin p \cdot \sin d + \cos p \cdot \cos d \cdot \cos t.$$

Hvad enten t er negativ eller positiv, er $\cos t$ den samme, altsaa vilde, naar p og d vare constante, Solen to Gange opnaae samme Høide, den ene Gang Øst for, den anden Gang Vest for Meridianen, og Mediet, imellem de to Tidsmomenter, da Solen havde ligestore Høider, observerede efter et jævntgaaende Uhr, svare til Culminationsmomentet.

Hvis Declinationen forandrer sig, saa er, naar d betegner Declinationen til Observationsstedets Sandmiddag, bd en lille Forandring i Declinationen, og dt en lille Forandring i Timevinkelen:
 $\sin h = \sin p \cdot \sin(d - bd) + \cos p \cdot \cos(d - bd) \cos(t - dt) \dots 1$
 og $\sin h = \sin p \cdot \sin(d + bd) + \cos p \cdot \cos(d + bd) \cos(t + dt) \dots 2$;

subtraheres 1 fra 2, erholdes:

$$0 = \sin p (\sin(d + bd) - \sin(d - bd)) + \cos p (\cos(d + bd) \cos(t + dt) - \cos(d - bd) \cos(t - dt)).$$

$$0 = 2 \sin p \cdot \cos d \cdot \sin bd - 2 \cos p \cdot \cos d \cdot \sin t \cdot \sin bt - 2 \cos p \cdot \sin d \cdot \sin bd \cdot \cos t,$$

divideres med $2 \cos p \cdot \cos d$, erholdes:

$$0 = \operatorname{tg} p \cdot \sin bd - \sin t \cdot \sin bt - \operatorname{tg} d \cdot \sin bd \cdot \cos t, \text{ eller:}$$

$$\sin t \cdot \sin bt = \operatorname{tg} p \cdot \sin bd - \operatorname{tg} d \cdot \sin bd \cdot \cos t, \text{ og}$$

$$dt = bd \frac{\operatorname{tg} p}{\sin t} - bd \frac{\operatorname{tg} d}{\operatorname{tg} t} = bd \left(\frac{\operatorname{tg} p}{\sin t} - \frac{\operatorname{tg} d}{\operatorname{tg} t} \right).$$

Betegner K Formiddagsklokkeslettet og K' Estermiddagsklokkeslettet, da Solen havde ligestore Høider, da er:

$$K = 12^T - (t \mp dt),$$

$$K' = 12^T + (t \mp dt) \text{ og}$$

$$\frac{K+K'}{2} = 12^T \mp dt.$$

Nu er $\frac{K+K'}{2}$ Tidspunktet, som ligger midt imellem de to Klokkeslet, da Solen havde ligestore Høider, Ost og Vest for Meridianen, altsaa dt det som Sandmiddag indtræffer før eller efter dette Tidsmoment, følgelig:

$\mp dt$ *) = Middags-Culminationsforbedringen,

= den Correction, som, formedelst Declinationsforandringen, skal anvendes paa Mediet af Chronometerklokkeslettene, da Solen havde ligestore Høider, for at erholde Chronometerets Viisning Culminationsmomentet.

*) Det øverste Tegn bruges, naar Solen nærmer sig, det nederste Tegn, naar Solen fierner sig fra, den ophøiede Pol.

Ved Solhverv forandres Solens Declination i 24 Timer kun $4''$; ved Foraars-Jevnbøgn voxer den $23' 40''$ og ved Esteraars-Jevnbøgn aftager Declinationen ligesaameget i 24 Timer. I Marcks stiger Solen, fra Formiddags- til Estermiddags-Observationen, og naaer besaarfag senere den corresponderende Estermiddags-høide; om Esteraaret finder det modsatte Sted, altsaa vil Tidsmomentet, midt imellem Observationerne, i første Tilfælde indtræffe efter Sandmiddag, i sidste Tilfælde før Sandmiddag; og besaarfag maa paa dette Tidsmoment anbringes en Correction, som er subtractiv, naar Solen nærmer sig den ophøiede Pol, additiv, naar den fierner sig, for at erholde Tidsmomentet, svarende til Culminationsmomentet.

Betegner D Declinationsforandringen i 48 Timer, da er:

$$bd = \frac{K' - K}{2} \cdot \frac{D}{48^T} \text{ og}$$

$$dt = \frac{K' - K}{2} \cdot \frac{D}{48^T} \left(\frac{\text{tg } p}{\sin t} - \frac{\text{tg } d}{\text{tg } t} \right), \text{ idet } dt \text{ er udtrykt i}$$

Bue, eller:

$$dt = \frac{\frac{K' - K}{2}}{15 \cdot 48^T \sin t} D \cdot \text{tg } p - \frac{\frac{K' - K}{2}}{15 \cdot 48^T \text{tg } t} D \cdot \text{tg } d, \text{ i}$$

det dt er udtrykt i Tidsecunder

$$\text{Factorerne } \frac{\frac{K' - K}{2}}{15 \cdot 48^T \sin t} \text{ og } \frac{\frac{K' - K}{2}}{15 \cdot 48^T \text{tg } t} \text{ kunne beqvemt}$$

indsluttes i Tabeller, afhængende af $\frac{K' - K}{2}$; saaledes er i Tab.:

$$I. A = l. \frac{K' - K}{2} + l'. 15 \cdot 48^T + l'. \sin t,$$

$$I. B = l. \frac{K' - K}{2} + l'. 15 \cdot 48^T + l'. \text{tg } t.$$

Formelen for Middags Culminationsforbedringen bliver altsaa:

$$+ D (A \cdot \text{tg } p - B \cdot \text{tg } d) \dots \dots \dots V.$$

Det øverste Tegns bruges, naar Solen nærmer sig, det nederste, naar den fjerner sig fra den ophøiede Pol. d er positiv eller negativ, eftersom den er af samme eller modsat Navn med Bredden.

$\frac{K' - K}{2}$ skal være Sandtid, imidlertid begaaes ingen Felt, om det er Middeltid, da Forskielen imellem Sandtid og Middeltid, i saa kort et Tidsforløb, kan ansees for Nul. Dersom Chronometerets Gang var meget afvigende fra Sandtid, eller Klokkeslettene vare noterede efter et Stierneuhr, da maatte den forløbne Tid imellem Observationerne reduceres til Sandtid.

Uf Formel V vil man let kunne vise:

at Culminationsforbedringen dt er mindst ved Solhverv, størst ved Jevndøgn; mindre paa lavere Breder, større paa høiere Bre-

der; mindre eller større eftersom Mellemtiden imellem Observationerne er lille eller stor.

Derfor den første Observation anstilles om Eftermiddagen, og den anden den næstfølgende Formiddag, vil Solen culminere Sandmidnat. I dette Tilfælde bliver Midnats-Culminationsforbedringen:

$$\pm D' (A. \text{ tg } p \pm B. \text{ tg } d'), \dots VI,$$

i hvilken Formel D' betegner Solens Declinationsforandring i 48 Timer, fra den foregaaende Sandmidnat til den efterfølgende Sandmidnat, og d' Solens Declination til Observationsstedets Sandmidnat. Det øverste Tegn bruges, naar Solen nærmer sig, det nederste, naar den fierner sig fra den ophøiede Pol.

Regel

for Beregningen af Middags-Culminationsforbedringen.

1) Den halvforløbne Tid imellem de corresponderende Observationer, Bredden og Solens Declination til Observationsstedets Sandmiddag, samt Declinationsforandringen, fra den foregaaende Dags Sandmiddag til den efterfølgende Dags Sandmiddag, findes; denne sidste Størrelse reduceres til Secunder og betegnes med D .

2) Med den halvforløbne Tid findes i Tabellen log. A og log. B ; dernæst er:

$$3) \log. D + \log. A + \log. \text{tg Brede} = \log. \text{første Correction,} \\ \log. D + \log. B + \log. \text{tg Declinat.} = \log. \text{anden Correction.}$$

4) Den algebraiske Sum af Correctionerne er Middags-Culminationsforbedringen.

For at undgaae Tvivl, om hvilke Tegn der skulle anvendes, tilføies efterfølgende Tabel:

	Nord Brede.		Syd Brede.	
	1 Correct.	2 Correct.	1 Correct.	2 Correct.
Aftagende Syd Declination	—	—	+	—
Tiltagende Nord Declination	—	+	+	+
Aftagende Nord Declination	+	—	—	—
Tiltagende Syd Declination	+	+	—	+

E x e m p e l.

Corresponderende Solhøider ere observerede. Tiden imellem Observationerne $6^{\text{T}} 1^{\text{m}} 36^{\text{s}}$. Nord Brede $54^{\circ} 20'$. Solens Nord Declination, til Observationsstedets Sandmiddag, $19^{\circ} 42'$ og Declinationsforandringen i 48 Timer $25' 48''$. Find Middags-Culminationsforbedringen. $6^{\text{T}} 1^{\text{m}} 36^{\text{s}}$

<p>3. O. 48 halvforløben Tid</p> <p style="padding-left: 2em;">Første Correction.</p> <p>log. D = 3,1898</p> <p>log. A = 7,7707</p> <p>log. tg Br. = 0,1441</p> <hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/> <p>log. første Corr. = 1,1048</p> <p style="padding-left: 2em;">første Corr. = + 12^s, 71</p> <p style="padding-left: 2em;">anden = - 2, 31</p> <hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/>	<p>D = 25' 48" = 1548"</p> <p style="padding-left: 2em;">Anden Correction.</p> <p>log. B = 7,6187</p> <p>log. tg Declin. = 9,5539</p> <hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/> <p>log. anden Cor. = 0,3624</p> <p style="padding-left: 2em;">anden Correct. = - 2^s, 31</p> <hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/>
---	--

Culminationsforbedr. + 10^s, 40.

Ved corresponderende Solhøider at bestemme Chronometerstanden, mod Greenwich's Middelmiddag, samt dets daglige Gang.

Om Formiddagen, imellem Klokken 8 og 10, observeres, med en Sextant eller en Cirkel, over artificial Horizont, en Række af Solhøider, og de tilsvarende Chronometerklokkeslet tilligemed Høiderne nedskrives. Om Eftermiddagen, naar Solen har samme Høider, nedskrives atter de tilsvarende Chronometerklokkeslet.

Man finder Mediet af Formiddagsklokkeslettene og Mediet af Eftermiddagsklokkeslettene; den halve Sum af disse to Medier er Chronometerklokkeslettet midt imellem Observationerne; den halve Forskiel er den halvforløbne Tid.

Efter Formel V:

$$\frac{+}{-} D (A. \text{ tg } p - B. \text{ tg } d)$$

findes Culminationsforbedringen, som, efter Tegnet, adderes til eller subtraheres fra Chronometerklokkeslettet midt imellem Observationerne; det Udkommende er Chronometerklokkeslettet til Culminationsmomentet eller $12^{\text{T}} 0^{\text{m}} 0^{\text{s}}$ Sandklokkeslet.

Eldsæqvationen, til Observationsstedets Sandmiddag, adderes til eller subtraheres fra $12^{\text{T}} 0^{\text{m}} 0^{\text{s}}$, efter Tegnet i Ephemeriden; det Udkommende er Observationsstedets Middellokkeslet i det Moment Solen culminerer. Dernæst findes, efter Formel II, Chronometerstanden mod Greenwich's Middellokkeslet.

Nogle Dage efter anstilles atter Observationer for Chronometerstanden mod Greenwich's Middellokkeslet, og dernæst findes Chronometerets daglige Gang efter Formel I, og dets Stand, mod Greenwich's Middeldag, efter Formel IV.

Bemærkn. Skiondt det gunstigste Diebtik vilde være naar Solen passerede den første Vertical, eller Verticalen nærmest denne, dersom den ikke kommer i første Verticalen, saa er det dog rigtigst, at anstille Formiddagsobservationerne imellem Kl. 8 og 10, og Eftermiddagsobservationerne imellem Kl. 2 og 4, da man ikke tør stole paa Chronometergangens eensformighed i altfor stor Mellemtid, ei heller at Atmosfærens Stand forbliver den samme.

Det er ikke nødvendigt at kende de virkelige Høider, det er nok, at de ere ligestore, eller: at Utidaden om Eftermiddagen stilles paa de samme Mærker som om Formiddagen, naturligvis i omvendt Orden.

Man bør altid, for større Nøiagtighed, anstille en Række af corresponderende Observationer; de enkelte Resultaters Dverreensstemmelse vil da være en Prøve paa Nøiagtigheden. Viser der sig Differencer, maa man undersøge, hvilke af Observationerne, der ere feile, udskyde disse og tage Middeltallet af de resterende.

Exempel.

I. St. Thomas, 1ste Decbr. 1835, $18^{\circ} 21'$ Nord Brede, $64^{\circ} 51' 45''$ Længde Vest for Greenwich, anstilledes efterfølgende Observationer. Atmosfærens Stand uforandret.

Chronometer A viste:

Øst. Vest for Gr. $64^{\circ} 51' 45''$

om F. M.		om E. M.	Større Kl. i Gr.	$4^{\text{T}} 19^{\text{m}} 27^{\text{s}}$	☉ Syd Declination	Tidsæqvationen.
$0^{\text{T}} 46^{\text{m}} 52^{\text{s}}, 5$	☉ $68^{\circ} 0'$	$6^{\text{T}} 2^{\text{m}} 54^{\text{s}}, 5$	$\frac{1}{2} 35$, S. M. D. i Gr.	$21^{\circ} 45' 42''$		$10^{\text{m}} 54^{\text{s}}, 3$
47. 49, 0	68.20	1. 58, 0	Corr. $4^{\text{T}} 19^{\frac{1}{2}\text{m}}$ E. M.	$+ 1. 41$		$- 4, 1$
48. 51, 0	68.40	0. 55, 0	Til Øststedets S. M. D.	$21^{\circ} 47' 23''$		$10^{\text{m}} 50^{\text{s}}, 2$
49. 51, 0	69. 0	5. 59. 55, 0	D = 1141"	log. D 3,0573		3,0573
193. 23, 5		5. 42, 5		log. A 7,7590	log. B 7,6487	
$0^{\text{T}} 48^{\text{m}} 20^{\text{s}}, 9$	Mebiet	$6^{\text{T}} 1^{\text{m}} 45^{\text{s}}, 6$		log. tg p 9,5207	log. tg d 9,6018	
6. 1. 25, 6		0. 48. 20, 9				
6. 49. 46, 5		5. 13. 4, 7		$0,3370$		$0,3078$
		$2^{\text{T}} 36^{\frac{1}{2}\text{m}}$	halvforløben Tid.	$+ 2^{\text{s}}, 17$	$+ 2^{\text{s}}, 03$	
3. 24. 53, 3	Chronometerkl. midt imellem	Observationerne		$+ 2, 03$		
$+ 0. 4, 2$	Culminationsforbedringen			$+ 4^{\text{s}}, 20$		
3. 24. 57, 5	viste Chr., da Solen culm. eller	$12^{\text{T}} 0^{\text{m}} 0^{\text{s}}$	Sandkl.			
	Tidsæqvation	$- 0. 10. 50, 2$				
	Middelkl. da Solen culm.	11. 49. 9, 8				
	Større Klokket i Greenwich	4. 19. 27, 0				
4. 8. 36. 8	Middelkl. i Gr. da Solen culm.	4. 8. 36, 8	E. M.	$\frac{1}{2} 35$.		
$0^{\text{T}} 43^{\text{m}} 39^{\text{s}}, 3$	Chr. A f. L., da Middelkl. i Gr. d.	$\frac{1}{2} 35$	var	$4^{\text{T}} 8^{\text{m}} 36^{\text{s}}, 8$	E. M.	

II. St. Thomas, 11te December 1835 omt. $4^T 0^m$ E. M. Sandkl., $18^{\circ} 20' 45''$ Nord Brede; $64^{\circ} 51' 0''$ Længde Vest for Greenwich; Indexfeilen — $1' 20''$; B. $28^{\circ}, 25$; T. $+ 20^{\circ} R$, anstilledes efterfølgende Observationer:

Chr. A viste:

da $\odot 36^{\circ} 56' 15''$	$7^T 20^m 39^s, 0$ E. M.
<u>36. 29. 0</u>	21. 48, 0
36. 2. 10	22. 56, 6
35. 38. 30	23. 55, 5
35. 7. 45	25. 15, 0
<u>13. 40</u>	<u>114. 34, 0</u>
$\odot 36^{\circ} 2' 44''$ Med.	$7^T 22^m 54^s, 8$
— 1. 20 Indexfeilen.	

Dbstedets omt. Sandkl. $1\frac{1}{2} 35$ E. M.	$4^T 0^m 0^s$
Dbstedet Vest for Gr. $64^{\circ} 51'$	4. 19. 24
Greenwich's omt. Sandkl. $1\frac{1}{2} 35$ E. M.	$8^T 19^m 24^s$
\odot Syd Declination	Lidsæqvationen.
$1\frac{1}{2} 35$, E. M. D. i Gr.	$22^{\circ} 59' 14'', 8$ $6^m 42^s, 6$
Corr. $8^T 19\frac{1}{2}^m$ E. M. . . .	$+ 1. 42, 2$ $- 9, 7$
Til Observationsmomentet	$23^{\circ} 0' 57'', 0$ $6^m 32^s, 9$

36. 1. 24	
18. 0. 42. \odot observerede Høide	
$+ 13. 37. 2$	
<u>18^{\circ} 14' 19'' 2</u> \odot sande Centralhøide.	
$p = 18^{\circ} 20' 45'', 0$	$l'. \cos 0,0226542$
$d' = 113 0. 57, 0$	$l'. \sin 0,0360249$
$h = 18. 14. 19, 2$	
<u>149. 36. 1, 2</u>	

		$2' 57'', 4$
		$B - 9, 8$
		$T - 0, 4$
		<u>$2' 47'', 2$</u>
Refractionen	$- 2' 47'', 2$	}
Høideparallaxen	$+ 8, 2$	
Halvdiameteren	$+ 16. 16, 2$	
Correctionen	$+ 13' 37'', 2$	

9,3987869

30° 1' 56",2 log sin. 9,6993935

4^T 0^m 15^s,5 G. M. Sandfl. $\frac{1}{2}$ 35, da Observationen anstilledes.

— 6. 32, 9 Tidæquationen.

3.53. 42, 6 G. M. Middelfl. $\frac{1}{2}$ 35, da . . . = . . . =

4.19. 24, 0 Længden Vest for Greenwich

8.13. 6, 6 G. M. Middelfl. i Gr. $\frac{1}{2}$ 35 = . . . =

7.22. 54, 8 viste Chronometer A . . . = . . . =

0.50. 11, 8 Chr. A f. l., da Middelfl. i Gr. $\frac{1}{2}$ 35 var 8^T 13^m 6^s,6 G. M. 0^T 50^m 11^s,8

0.43. 39, 3 Chr. A f. l., = = = $\frac{1}{2}$ 35 var 4. 8.36, 8 G. M.

0. 6. 32, 5 Chr. A retarderet i 10^D 4^T 4^m.

l'. 10^D,17 = 8,99268 | log. 24^T 0^m 0^s = 5,06349

l. 6^m 32^s, 5 = 2,59384 | log. 8.13. 6,6 = 4,47110

l. 0^m 38^s,59 = 1,58652 = 1,58652

log. 0. 0.13,2 = 1,12111 0. 0. 13, 2

Chr. A f. l., da det var Middelmiddag i Greenwich $\frac{1}{2}$ 35, 0^T 49^m 58^s,6

Altsaa: Chronometer A's Stand, mod Middelmiddag i Greenwich, den 11te December 1835, 0^T 49^m 58^s,6

f. l. og dets daglige Gang 38^s, 59r.

For ikke at forfeile den corresponderende Eftermiddagshøide, bør man forud omtrentlig beregne dens tilsvarende Chronometerklokkeslet.

Sættes Chronometerstanden, som ialmindelighed omtrentlig kendes, = S , Tidæquationen = α , Chronometerklokkeslettet til Formiddagshøiden (h) = K , da er det tilsvarende Middelsklokkeslet = $K - S$, Sandklokkeslet = $K - S - \alpha$ og Limevinkelen = $12^T - K + S + \alpha$; altsaa Sandklokkeslettet til den corresponderende Eftermiddagshøide (h) = $12^T - K + S + \alpha$, Middelsklokkeslettet = $12^T - K + S + 2\alpha$ og Chronometerklokkeslettet = $12^T - K + 2S + 2\alpha = 12^T + 2(S + \alpha) - K$.

Saaledes er i Exemptet, Pagina 131, $K = 0^T 49^m 51^s$, $S = 3^T 35^m 47^s$ f. f., og $\alpha = -10^m 50^s$, altsaa $2(S + \alpha) = 6^T 49^m 54^s$ og $12^T + 2(S + \alpha) - K = 18^T 0^m 3^s$; følgelig, naar Chronometeret viser $5^T 59^m$, maa man begynde at observere.

Hidindtil har man antaget, at Refractionen forblev den samme til de corresponderende Formiddags- og Eftermiddagshøider, hvilket næsten aldrig er Tilfældet, da saavel Barometer- som Thermometerstanden forandre sig. Som en Følge heraf, maa paa Resultatet anvendes en Correction (c), isærdeleshed naar Høiderne ere lave.

Sættes den sande Formiddagshøide = h , den tilsvarende Refraction = r , da er den apparente Høide = $h + r$. Sættes, i Analogie hermed, den apparente Eftermiddagshøide = $h' + r'$, da er, ifølge Hypotesen:

$$h + r = h' + r', \text{ eller: } h = h' - (r - r').$$

Er nu $r > r'$, bliver $h' > h$ og Eftermiddags-Chronometerklokkeslettet K' altsaa for lille. Som en Følge heraf, maa til K' adderes en Correction (c), der er lig det Antal Tidsecunder, som Solen behøver til at dale $r - r'$ Secunder i Bue.

Uf Formiddagsobservationerne findes let, at Solen i 1 Tidminut stiger n Secunder, altsaa vil

$$n'' : 60^s = (r - r')'' : c^s, \text{ og}$$

$$c^s = \frac{60^s (r - r')''}{n''},$$

som bliver det Correction, der skal anvendes paa Eftermiddags-Chronometerklokkeslettet, og

$$\frac{c^s}{2} = \frac{30^s(r-r')''}{n''}$$

den Correction, som skal anvendes, paa Mediet af Formiddags- og Eftermiddags-Chronometerklokkeslettene, for Refractionsforandringen.

Correctionen bliver at tillægge eller at fradrage, eftersom $r >$ eller $< r'$.

For at kunne beregne denne Correction, maa man kiende den virkelige Høide, hvilket ellers ikke er nødvendigt. Man behøver imidlertid kun den omtrentlige Høide, da en lille Feil i denne har liden eller ingen Indflydelse paa Forskiellen imellem Refractionerne r og r' .

Af Exemplet Pagina 132 sees, at Middelhøiden $h = 18^{\circ} 0'$, og, ved at tage Forskiellen imellem første og sidste Høide, at Sølten i 1 Tidminut stiger $10' 5''$, altsaa bliver $n = 605''$.

Viste t. Ex.:

om Formiddagen B. $29^{\circ} 6$ Eng., og T. 70° F,
om Eftermiddagen B. $29^{\circ} 7$ Eng., og T. 90° F,
da blev $r = 2' 48'', 0$; $r' = 2' 42'', 5$; $r - r' = 5'', 5$ og

$$\frac{c^s}{2} = \frac{30^s \times 5'', 5}{605''} = 0^s, 27,$$

Tom bliver at addere til Mediet af Formiddags- og Eftermiddags-Chronometerklokkeslettene, da $r > r'$. Dernæst anvendes Culminationsforbedringen.

Derksom Skyer eller andre tilfældige Uarsager forhindrer Observationen af en af de corresponderende Eftermiddags-høider, saa at den bliver anstillet lidt for seent, da et Correctionen (i Tidsecunder), som skal anvendes paa det forseent observerede Klokkeslet, for at erholde det corresponderende Klokkeslet, liig

$$\frac{n'' \cdot \cos h}{15 \cdot \cos p \cdot \cos d \cdot \cos t.}$$

Denne Formel udledes let; thi:

$\sin h' - \sin h = \cos p \cdot \cos d (\cos t' - \cos t)$; eller: $\sin \frac{1}{2} (h' - h)$
 $\cos \frac{1}{2} (h' + h) = \cos p \cdot \cos d \cdot \sin \frac{1}{2} (t - t') \sin \frac{1}{2} (t + t')$.

Da Observationerne ere anstillede meget nær hinanden, er Forskiellen, imellem h' og h saavel som imellem t' og t , meget lille; man kan derfor, istedetfor $\sin \frac{1}{2} (h' - h)$ og $\sin \frac{1}{2} (t - t')$, sætte Buerne $\frac{h' - h}{2}$ og $\frac{t - t'}{2}$; istedetfor $\cos \frac{1}{2} (h' + h)$ og $\sin \frac{1}{2} (t + t')$ sætte $\cos h$ og $\sin t$, altsaa:

$$(h' - h) \cos h = (t - t') \cos p \cdot \cos d \cdot \sin t,$$

hvor $h' - h$ er den lille Bue, som Solen har dalet i Tidssforløbet $t - t'$. Sættes $h' - h = n$ Secunder i Bue, $t - t' = m$ Secunder i Tid = 15 m Secunder i Bue, da er:

$$n'' \cdot \cos h = 15 \cdot m'' \cdot \cos p \cdot \cos d \cdot \sin t,$$

$$m'' = \frac{n'' \cdot \cos h}{15 \cdot \cos p \cdot \cos d \cdot \sin t} \text{ } ^{\circ}g$$

m det Antal Tidsecunder, som Observationen er anstillet for seent.

I Exemplet (Pag. 131) har man ikke faaet det corresponderende Klokketiet til $69^{\circ} 0'$ men vel de øvrige. Find det manglende Klokketiet.

Her er $n = 600''$, $h = 34^{\circ} 20'$, $p = 18^{\circ} 21'$, $d = 21^{\circ} 45'$,
 t omtrent = $3^T 24^m 53^s - 0^T 48^m 51^s = 2^T 36^m 2^s$ omt. = 39° ;
 altsaa:

$$\log. 600'' = 2,7782$$

$$\log. \cos 34^{\circ} 20' = 9,9169$$

$$\log. 15 = 8,8239$$

$$\log. \cos 18^{\circ} 21' = 0,0227$$

$$\log. \cos 21. 45 = 0,0321$$

$$\log. \sin 39. 0 = 0,2011$$

$$\log. m = 1,7749$$

$$m = 59^s, 5 \text{ } ^{\circ}g$$

det manglende Klokketiet = $6^T 0^m 55^s, 0 - 59^s, 5 = 5^T 59^m 54^s, 5$.

Salmindeligheid veed man hvormeget Solens verticale Bevægelse er i 1 Tidminut, og, da denne Bevægelse, i saa kort et Tidssforløb og saa langt fra Meridianen, kan ansees for jevn og

proportioneret med Tiden, vil man let, ved en simpel Proportionering, finde Correctionen og saaledes undgaae denne vidtloftige Beregning.

At bestemme et Chronometers Gang ved corresponderende Stiernehøider, observerede, fra samme Observationssted, paa forskjellige Dage paa samme Side af Meridianen.

Paa høie Breder, naar Solens Declination er af modsat Navn med Bredden, er denne Methode ikke alene den nærmeste og den nøiagtigste (Indflydelsen, som Forandringen i Præcessionen, Nutationen og Aberrationen haver, kan ansees for Null), men næsten den eneste som kan anvendes, naar Observator kun er forsynet med Sextant og artificiel Horizont.

Naar en Stjerne, af første eller anden Orden, er i Nærheden af det for Tidsbestemmelsen fordeelagtigste Sted, og Høiden imellem 10° og 60° , da observeres dens Høide over artificiel Horizont og Chronometerklokkeslettet noteres.

Nogle Dage efter noteres atter Chronometerklokkeslettet, naar samme Stjerne har, paa samme Side af Meridianen, samme Høide, som da den første Gang observeredes.

Stjerne-Accelerationen i de forløbne Dage imellem Observationerne, nemlig: $3^m 55^s, 909$ multipl. med Antallet af disse Dage, subtraheres fra det første Chronometerklokkeslet; Resten er det Klokkeslet som Chronometeret bør vise ved den anden Observation, isald det gaaer nøiagtigt efter Middeltiden. Dersom Chronometerklokkeslettet ved den anden Observation er større end denne Rest, da har Chronometeret vundet; dersom det er mindre, da har det tabt; i begge Tilfælde er Forskiellen, divideret med Antallet af de forløbne Dage, Chronometergangen (a Secunder) i een Stierne dag.

For at erholde Chronometergangen i een Middeldag, opsættes følgende Proportion:

$$23^T 56^m 4^s, 09 : 24^T = a^s : x^s, \text{ eller:}$$

$$1 : 1,0027 = a^s : x^s, \text{ og}$$

$$x^s = 1,0027 a^s,$$

hvilken Coefficient netop er den Factor, som anvendes, for at reducere Middeltid til Stjernetid; altsaa findes den søgte Gang x , naar a ansees som Middeltid og reduceres til Stjernetid ved Tabellen i Nautical Almanac Pag. 504.

Man bør dagligen anstille en Række af Observationer, deels for at undersøge om Gangen er eensformig, deels for at formindske de mulige Observationsfeil.

Exempel.

Øst for Meridianen anstilledes, over artificial Horizont, følgende Observationer af α Leonis. Find Chronometergangen i een Middeldag.

d. 5te Februar 1836.

d. 10de Februar 1836.

Chr. A viste:

Chr. A viste:

Forskiel i 5

Stjernerbage.

$7^T 20^m 35^s,0$	$\star 20^\circ 20'$	$7^T 0^m 44^s,5$	$19^m 50^s,5$
21. 11, 0	20. 30	1. 20, 5	19. 50, 5
21. 44, 5	20. 40	1. 55, 0	19. 49, 5
22. 20, 5	20. 50	2. 30, 0	19. 50, 5

$7^T 21^m 27^s,75$

Mediet

$7^T 1^m 37^s,5$

0. 19. 39, 55 Stjerne=Acceleration i 5 Dage = $3^m 55^s,909 \times 5$

7. 1. 48, 20 Klokkeslettet som Chr. A bør vise $\frac{1}{2} 36$, da anden Række af Observationer anstilledes.

7. 1. 37, 5 Chronometerkl. var $\frac{1}{2} 36$. . .

$0^T 0^m 10^s,70$ Chronometer A retarderet i 5 Stjernerbage.

0. 0. 2, 14 Chronometer A retarderet i 1 Stjernerbage.

0. 0. 2, 14 Chronometer A retarderet i 1 Middeldag.

Hidindtil har man antaget, at Refractionen forblev den samme paa de forskiellige Observationsdage, hvilket næsten aldrig er Tilfældet, da Atmosfærens Stand ideligen forandrer sig. Som en Folge heraf, maa paa Mediet, af den sidste Observationsdags Chronometerklokkeslett, anvendes en Correction (c), isærdeleshed naar Hoiborne ere lave.

Sættes den første Observationsdags sande Høide, Øst for Meridianen, $= h$, den tilsvarende Refraction $= r$, da er den apparente Høide $= h + r$. Den sidste Observationsdags sande Høide, Øst for Meridianen, $= h'$, og den tilsvarende Refraction $= r'$, da er den apparente Høide $= h' + r'$. Ifølge Hypothesen er:

$$h + r = h' + r', \text{ eller } h = h' - (r - r').$$

Er $r > r'$, bliver $h' > h$ og følgerigen den sidste Observationsdags Chronometerklokket K' for stort. Som en Folge heraf, maa man fra K' subtrahere en Correction (c), der er liig med det Antal Tidsecunder, som Stierneen behøver til at stige $r - r'$ Secunder i Due.

Uf Observationerne findes let, at Stierneen i 1 Tidminut stiger n Secunder, altsaa vil

$$n'' : 60'' = (r - r')'' : c'' \text{ og}$$

$$c'' = \frac{60''(r - r')''}{n''},$$

hvilken Correction bliver, naar Observationerne ere anstillede Øst for Meridianen, at fradrage eller at tillægge den sidste Observationsdags Chronometerklokket, eftersom $r >$ eller $< r'$. Omvendt, naar Observationerne ere anstillede Vest for Meridianen.

At bestemme et Chronometers Gang og Stand ved Observationer, anstillede tilføes.

Derfom Omstændighederne ikke have tilladt at regulere Chronometeret førend Afreisen, eller Chronometeret, formedelst Forsømmelse med Optrækningen, er gaaet istaae, kan man tilføes ved en af efterfølgende to Methoder, skjøndt mindre nøiagtige end de foregaaende, bestemme Standen og Gangen.

1ste Methode.

Man observerer en Række af Distancer og noterer de tilsvarende Chronometerklokket. Middeldistancen og det tilsvarende Mittel-Chronometerklokket findes. Den sande Centraldistance beregnes, og det tilsvarende Mittelklokket i Greenwich findes. Forskiellen, imellem dette Klokket og Mittel-Chronometerklokket, er Chronometerets Stand.

Observationerne gientages om muligt flere Dage efter hinanden, for at erholde en Middelftand.

Efter Forløbet af 10 eller 14 Dage, anstilles lignende Observationer for atter at erholde en Middelftand, dernæst findes efter Formerne I og IV, Pagina 119-120, Chronometerets daglige Gang og dets Stand mod Greenwich's Middelmiddag.

Exempel.

Lissøes anstillede en Række af Distanceobservationer, hvis Resultater vare som efterfølgende. Find Chronometerets Stand mod Greenwich's Middelmiddag og dets daglige Gang.

Distanzen imellem Raanen og	Tilsvarende Middelftøffeslet i Greenwich.	Tilsvarende Chronometerstøffeslet.	Chronometerstanden.
Solen	7 Oct. 1 ^T 1 ^m 10 ^s , 5 E. M.	9 ^T 10 ^m 10 ^s , 0 F. M.	3 ^T 51 ^m 0 ^s , 5 f. l.
Solen	8 2. 15. 20, 7	10. 24. 49, 0	50. 31, 7
Solen	8 4. 15. 15, 5	0. 24. 46, 0	50. 29, 5
Solen	9 3. 4. 16, 5	11. 14. 4, 0	50. 12, 5
Somalhaut	9 7. 10. 25, 5	3. 20. 18, 0	50. 7, 0
Solen	10 4. 6. 0, 7	0. 16. 27, 0	49. 33, 7
α Pegasi	11 9. 30. 28, 8	5. 41. 28, 5	49. 0, 3
Solen	12 4. 8. 30, 0	0. 19. 51, 1	48. 38, 9
α Pegasi	12 10. 24. 10, 0	6. 35. 38, 2	48. 31, 8
Solen	13 5. 0. 8, 0	1. 11. 52, 9	48. 15, 1
Antares	13 10. 4. 50, 3	6. 16. 41, 0	48. 9, 3
α Pegasi	13 10. 18. 5, 2	6. 29. 54, 8	48. 10, 2
Sum	127. 23. 18. 41, 7		45. 52. 40, 5
Mediet	10. 15. 56. 33, 5		3. 49. 23, 4

Altsaa var Chronometerstanden, mod Greenwich's Middelflokket den 10de October $15^T 56^m 33^s,5$, $3^T 49^m 23^s,2$ f. l.

Ved en Række af lignende Observationer fandtes Chronometerstanden, mod Greenwich's Middelflokket den 21de October $6^T 1^m 1^s,5$ E. M., $3^T 44^m 35^s,2$ f. l.

Chronometeret har altsaa i 10 Dage 14 Timer $4^m 28^s,0$ accelereret $4^m 48^s,2$, følgelig i 1 Dag $27^s,2$, og dets Stand, mod Greenwich's Middelmiddag den 21de Octbr., $3^T 44^m 42^s,0$ f. l.

2den Methode.

Under Seil, isigte af en Landgjenstand, hvis Afstand, Direction og geographiske Beliggenhed ere bekendte, anstilles, paa den for Tidsbestemmelsen fordeelagtigste Tid, en Række af Observationer, for at bestemme Chronometerstanden mod Greenwich's Middelflokket. Efter 10 eller 14 Dages Forløb, idet man passerer forbi en anden bekendt Landgjenstand, bestemmes atter Chronometerstanden mod Greenwich's Middelflokket. Dernæst findes efter Formlerne I og IV, Pagina 119-120, Chronometerets daglige Gang og dets Stand mod Greenwich's Middelmiddag.

Exempel.

Paa et Skib, som forløb Hamborg med et Chronometer, der ikke havde været reguleret, befandtes, da Helgolands Fyrtaarn havde i retv. Nord 2,5 Lv. Mill, d. 23de April 1835 J. M. Middelflokket at være $6^T 36^m 10^s,4$, da Chronometeret viste $6^T 44^m 45^s,5$.

Den paafølgende 3die Mai J. M., da Portsmouth havde i retv. N. N. V. 6 Lv. Mill, befandtes Middelflokket at være $6^T 52^m 0^s,0$, da Chronometeret viste $7^T 36^m 30^s,8$.

Find Chronometerets daglige Gang og dets Stand mod Greenwich's Middelmiddag.

Helgolands Fyrtaarns Nord Brede $54^{\circ} 10' 50''$

Forandrede Brede $2. 30$

1ste Observationssteds Nord Brede $54^{\circ} 8' 20''$

Helgolands Fyrtaarns Længde Øst

for Grw.	7° 53' 6''
Forandrede Længde . . .	0. 0. 0
<hr/>	
1ste Observationsstedes Længde	
Øst for Grw.	7. 53. 6
i Tid	0 ^r 31 ^m 32 ^s , 4
<hr/>	
1ste Observationsstedes Middelfl.	
$\frac{2}{3}$ 35	6. 36. 10, 4 \mathcal{F} . M.
Tilsvarende Middelfl. i Grw. $\frac{2}{3}$ 35	6. 4. 38, 0 \mathcal{F} . M.
Chronometeret viste . . .	6. 44. 45, 5
<hr/>	
Øst. f. f., da Middelfl. i Grw.	
$\frac{2}{3}$ 35 var 6 ^r 4 ^m 38 ^s , \mathcal{F} . M.,	0. 40. 7, 5 . . . 0 ^r 40 ^m 7 ^s , 5
<hr/>	
Portsmouths Nord Brede	50° 48' 3''
Forandrede Brede	5. 32
<hr/>	
2det Observationsst. Nord Brede	50. 42. 31
Portsmouths Længde Vest f. Grw.	1. 5. 58
Forandrede Længde	0. 3. 38
<hr/>	
2det Observationsstedes Længe Vest	
for Grw.	1. 2. 20
i Tid	0 ^r 4 ^m 9 ^s , 3
<hr/>	
2det Observationsstedes Middelfl.	
$\frac{3}{4}$ 35	6. 52. 0, 0 \mathcal{F} . M.
Tilsvarende Middelfl. i Grw. $\frac{3}{4}$ 35	6. 56. 9, 3 \mathcal{F} . M.
Chronometeret viste	7. 36. 30, 8
<hr/>	
Øst. f. f., da Middelfl. i Grw.	
$\frac{3}{4}$ 35 var 6 ^r 56 ^m 9 ^s , 3 \mathcal{F} . M.,	0. 40. 21, 5 . . . 0 ^r 40 ^m 21 ^s , 5
Chronom. accelereret i 10 Dage 0 ^r 51 ^m	0. 0. 14 ^s , 0,
altsaa i 1 Dag 1 ^s , 39 a og dets Stand, mod Greenwich's Middeldag d. 2den Mai 1835, 0 ^r 40 ^m 20 ^s , 40 f. f.	

Passage-Instrumentet.

Det Instrument, hvormed man iagttager Himmellegemernes Culminationsmomenter, kaldes Passage-Instrumentet eller Meridiankikkertten. Det bestaaer af en Kikkert, som er befæstet retvinklet paa en Axe, der viser mod Horizontens Ost- og Vestpunkt, eller staaer retvinklet paa Observationsstedets Meridianplan. Axens yderste Ender, der ere cylindriske og af fuldkomment ligestore Diameter, hvile i Metalpander, som, ved store Instrumenter, bæres af store Steenpiller og kunne modtage fine Rettelser, ved Hjælp af Skruer, saavel i vertical, som i horizontal Retning. Ved den første Rettelse kan Axen stilles nøiagtigt horizontal, ved et sensibelt Niveau, der er indrettet til at hvile paa Tapperne. Ved den anden Rettelse kan Axen bringes i øst-vestlig Retning, hvilket prøves ved Observationer, der anstilles med selve Instrumentet, eller ved et Meridianmærke, der er en skarpt begrændset Gienstand, som er opstillet i en lang Afstand, nøiagtig i Middagslinien, der gaaer igiennem Instrumentets Midtpunkt.

Det er indlysende, naar Kikkertens Midtlinie, den der forener Centrene af Objectivet og Ocularret, og som kaldes Collimationslinien, een Gang er stillet retvinklet paa Instrumentaxen, vil den, naar Instrumentet dreies rundt om denne Axe, ikke komme ud af Meridianplanet og altsaa beskrive Meridianen.

I Brændpunktet af Ocularret og perpendicular paa Kikkertaxen er stillet et System af een horizontal og fem verticale Traade, der altid sees i Synsfeltet, naar dette er oplyst, om Dagen ved Dagslyset, om Natten ved Skinet af en Lampe. Stillingen af dette Traadsystem kan forandres ved Correctionskruer, der give det en Side- eller Horizontal-Bevægelse, og derved bringe det i en saadan Stilling, at den midterste af Verticaltraadene fikserer Kikkertens Collimationslinie, hvor det da standses og befæstes. I denne Stilling vil den midterste Traad altsaa være en synlig Fremstilling af den Deel af den cælestiske Meridian, mod hvilken Kikkerten er rettet, og, naar en Stjerne sees at passere denne Traad, da er den ifærd med at culminere. Det Moment, da dette

ffeer, bemærkes ved Hjælp af Uhret eller Chronometeret. For større Skarphed, bemærker man Momenterne, da den gaaer over enhver af de fem verticale Traade, og tager et Medium, hvilket, da Traadene ere i ligestor Afstand fra hinanden, maatte noiagtig give det samme Resultat, hvis alle Observationerne vare fuldkomment skarpe, og nu følgerig vil tiene til at fordele Feilene ved dem, og hæve dem tildeels i Middelværdien af dem alle,

Angaaende den Methode, hvorefter man foretager Rettelserne, og holder Regning med de uundgaelige Feil, ved Brugen af dette Instrument; skal nu omhandles:

En Maade, at verificere Passage-Instrumentet paa, bestaaer i, at omslægge Enderne af Axen, eller vende dem fra Ost til Vest. Naar Instrumentet vedbliver at give samme Resultat og at fikere Meridianmærket, eller et fiernt Object, i samme Punkt, da danner Collimationslinien rette Vinkler med Axen og beskriver noiagtigt en Storcirkel paa Himlen. Afviger Resultatet, da rettes Feilen, der ikke kan være stor, ved at bevæge Traadsystemet. Man undersøger, om de verticale Traade staae perpendiculaire paa Axen, ved at bemærke, idet Rifferten bevæges, om de vedblive at følge et eller andet fast og tydeligt Object.

Polarstjernen, en meget kiendelig Stjerne, $1^{\circ} 36'$ fra Polen, der formedelt dens Klarhed kan, med Riffert af ringe Styrke, observeres om Dagen, anvendes bestandig til at opstille og verificere Instrumenter næsten af enhver Art.

Saaledes giver den et let Middel til at afgjøre, om det Plan, Passage-Instrumentet bevæges i, falder sammen med Meridianplanet. Da dette Plan fikerer Dagecirklen i to ligestore Dele, behøves der ligelang Tid til at beskrive den østlige og den vestlige Deel deraf. Man opstiller derfor Passage-Instrumentet i den omtrentlige Meridian, saaledes at det beskriver en Vertical; dernæst bemærkes Momenterne for den overste og den nederste Culmination; dersom de befindes at følge efter hinanden i lige Tidsforløb af n Stjernetimer, kunne vi slutte, at det Plan, hvori Rifferten bevæger sig, er i Meridianen, eller at Beliggenheden af

den horizontale Axe er næstagtig Ost og Vest; dersom der forløber ulige Tidsforløb, fra den ene apparente Culmination til den anden, maa der finde Afvigelse Sted fra Meridianen; hvis Tidsforløbet, imellem øverste og nederste Culmination, er større end imellem nederste og øverste, da er Afvigelsen positiv eller den midterste Traad staaer Vest for Meridianmærket. Axen maa altsaa overensstemmende hermed bevæges i Azimuth, indtil den omtalte Afvigelse, ved gjentagne Observationer, forsvinder. Methoden forudsætter, at Instrumentet forbliver uforandret i 12 Timer, samt at man kender Uhrets Gang.

Dersom (Fig. 1 Tab. II), ZN' var den sande Meridian, saa vilde der forløbe ligelang Tid, fra Stierne havde været i S indtil den kom i s , som fra s til S ; finder dette ikke Sted, ligger Polen, P , udenfor. Lad den sande Meridian være ZPN , Axen maa saa bevæges i Azimuth, indtil Rifferten nøie beskriver ZPN , eller til den kommer til den Vertical, som skærer Dagecirklen i to lige store Dele.

Differencen, imellem de paa hinanden følgende observerede Klokketid, er Tidsforløbet, som Himmelleget bruger til at gaae fra en Traad til den næste. Disse Differencer skulde være lige store, men afvige, for samme Himmelleget, ialmindelighed lidt, som en Følge af, at Traadene næsten aldrig ere æquidistante. Differencen er iøvrigt variabel, da den afhænger af Himmellegets Declination.

Lad t betegne Tidsforløbet, som en Stjerne S , hvis Declination er 0° , bruger til at gaae fra Traad 1 til den næste 2, eller til at beskrive Equatorbuen imellem Traadene 1 og 2; lad d betegne Declinationen af en anden Stjerne S' og t' Tidsforløbet, som denne bruger til at gaae fra Traaden 1 til den næste 2, saa vil, da Hastighederne forholde sig som Rummen, naar Tidsforløbene ere ligestore:

$$\text{Hastigheden af } S (h) : \text{Hastigheden af } S' (h') = 1 : \cos d.$$

Videre vil, da Hastighederne forholde sig som Rummen videre med Tidsforløbene, naar Rummen ere ligestore:

$$h : h' = 1 : \cos d = t' : t, \text{ og} \\ t = t' \cos d.$$

For et givet Traadsystem kan altsaa t bestemmes, enten ved at observere Tidsforløbet, som en Equatorialstjerne bruger, til at gaae fra en Traad til den næste, eller bedre, ved at observere Tidsforløbet, som en anden Stjerne bruger, og multiplicere dette Tidsforløb med Cosinus af Stjernens Declination. Polarstjernen er særdeles beqvem til denne Observation. Naar t er bestemt, kan man let, efter Formelen $\frac{t}{\cos d}$ beregne Tiden, som en hvilken-somhelst anden Stjerne behøver til at gaae fra en Traad til den næste, og man har saaledes et Middel, til at controllere Observationerne, samt at beregne de Passager, som af en eller anden Uarsag ikke blive observerede.

Man gjør klar til Observationen, ved at stille Rifferten paa Høiden (= Cobreden + Declinationen), og forud omtrentlig at beregne Culminationsmomentet.

Derfor Rifferten ikke beskriver Meridianen, men en anden Vertical, som danner en meget lille Vinkel med denne, men Axen isøvrigt fuldkomment horizontal, hvilket let erholdes ved Niveauet, samt Collimationslinien perpendicular paa Axen, da findes Correctionen, som skal anvendes paa det observerede Uhrklokket, da Himmelleget passerer Midttraaden, for at erholde Culminationsmomentet, saaledes:

Laad, i Fig. 2 Tab. II, P betegne Polen, Z Zenith, $SZPN$ Meridianen, s en Stjerne, der passerer Riffertens Midttraad, som antages at beskrive Verticalen AsZ , der danner en meget lille Vinkel med Meridianen; k det observerede Uhrklokket, i det Moment Stjernen er i denne Vertical; K Uhrklokket, i det Moment Stjernen er i Meridianen; AR Rectascensionen; d Declinationen; p Observationsstedets Brede, $\wedge ZPs = y$, $\wedge SZA = x$, da er:

$$\frac{\cos d}{\sin s Z} = \frac{\sin x}{\sin y}$$

Da x og y ere meget smaa, kan man sætte Buerne istedet for Sinusserne, altsaa:

$$\frac{\cos d}{\sin s Z} = \frac{x}{y}.$$

Da Forskiellen imellem sZ og $s'Z$ er meget lille, kan man sætte $sZ = s'Z = p-d$, altsaa:

$$y = \frac{x \cdot \sin (p-d)}{\cos d} = nx \quad \text{VII, ibet}$$

$$n = \frac{\sin (p-d)}{\cos d} \quad \text{VIII.}$$

Bidere er:

$$y = k - K = nx \quad \text{IX.}$$

Observeres kort Tid efter Uhrklokkeslettet af en anden Stier: nes Passage forbi Midttraaden, erholdes:

$$y' = k' - K' = n'x \quad \text{X, ibet}$$

$$n' = \frac{\sin (p - d')}{\cos d'} \quad \text{XI.}$$

Af Equationerne IX og X, erholdes:

$$x = \frac{k' - k - (K' - K)}{n' - n} \quad \text{XII,}$$

i hvilken Equation $K' - K = AR' - AR =$ Forskiellen imellem Stiernernes Rectascensioner; $k' - k =$ Forskiellen imellem de to observerede Stierneklokkeslet, da Stierne passerede Midttraaden; n' og n beregnes efter Formlerne XI og VIII.

For at Observationsfeil i $k' - k$ (Equation XII) skulde have saa lidt Indflydelse som muligt paa x , gøres $n' - n$ saa stor som muligt, eller: man vælger to Stierne, hvis Declinationer ere meget forskiellige, den ene saa nær Polen som muligt.

Naar d eller d' er større end Bredden og af samme Navn, bliver n eller n' negativ. Naar d eller d' er af modsat Navn med Bredden, bliver d eller d' negativ.

Det er bedst, at Tidsforløbet, imellem de to Stiernes Passager, er saa lille som muligt, for at undgaae de mulige Forandringer saavel i Kikkertaxen som i Uhrgangen.

Da n ene er afhængig af Declinationen og Observationsstedets Brede, kan den forud beregnes. Declinationen behøver man kun omtrentlig at kiende, saasom n varierer meget lidt for 1° .

Stjernernes apparente Rectascensioner maae beregnes med al mulig Noiagtighed.

Dersom Uhret er reguleret efter Stjernetid, da erholdes Tidsforløbet $k' - k$ ligefrem ved Observationerne; dersom Uhret er reguleret efter Middeltid, da maa Tidsforløbet imellem Observationerne, $k' - k$, reduceres til Stjernetid. Er Tidsforløbet $k' - k$ stort, maa der anvendes en Correction for Uhrets Gang i dette Interval.

Efterfom x er positiv eller negativ, er Riffertafvigelsen mod Vest eller Ost fra Meridianens Sydpunct.

Naar x er fundet ved Regning, da giver Equationerne IX og X:

1. $k - y = k - nx = K =$ Uhrklokkeslettet, da den første Stjerne culminerede, og $AR - K =$ Uhrstanden.

2. $k' - y' = k' - n'x = K' =$ Uhrklokkeslettet, da den anden Stjerne culminerede, og $AR' - K' =$ Uhrstanden.

$AR - K$ bør være liig $AR' - K'$.

Dersom man observerer den første Stjerne i dens øverste, den anden i dens nederste Culmination, maa Tegnet for d' (XI) forandres til $+$; dersom begge Stjernerne observeres i deres nederste Culminationer, maae Tegnene for d og d' forandres til $+$; dersom man observerer samme Stjerne, saavel i dens øverste som i dens nederste Culmination, maa man sætte $+d$ for $-d'$. Da i dette Tilfælde, Intervallet i Stjernetid, imellem Culminationsmomenterne, er 12 Stjernetimer, saa er $K' - K = 12$ Stjernetimer, og

$$x = \frac{k' - k - 12 \text{ Stjernetimer}}{2 \cos p. \operatorname{tg.} d} \quad . \quad . \quad \text{XIII,}$$

hvilken Equation er uafhængig af Stjernens Rectascension.

At bestemme et Uhrs Stand ved en Sol- eller Stjerne-Passage, observeret med et Passage-Instrument.

1ste Tilfælde.

Naar en Stjernepassage observeres efter et Stierneuhr, at bestemme dets Stand mod Observationsstedets StjerneKlokkeslet.

Forskjellen imellem Stjernens apparente Rectascention til Culminationsmomentet (som er StjerneKlokkeslettet i det Moment Stjernen culminerer) og Mediet af de observerede Klokkeslet er Uhrstanden.

Exempel.

St. Thomas, $64^{\circ} 51' 45''$ Længde Vest for Greenwich, d. 21de April 1835, observeredes Passagen af α Leonis saaledes:

Da Stjernen passerede Traad 1, viste Stierneuhret	9 ^T 58 ^m 28 ^s , 0	Diff.
" 2 "	9. 59. 13, 0	45 ^s , 0
" 3 "	9. 59. 58, 2	45, 2
	39, 2	

11 Da α Leonis culminerede $\frac{21}{4}$ 35 paa St. Thomas, viste Stierneuhret	9. 59. 13, 07
" " " var dens app. AR.	9. 59. 35, 32
Differencen	0 ^T 0 ^m 22 ^s , 25

Altsaa: den 21de April 1835, da StjerneKlokkeslettet paa St. Thomas var 9^T 59^m 35^s, 32, var Stierneuhrets Stand 22^s, 25 f. l.

2det Tilfælde.

Naar en Stiernepassage observeres efter et Chronometer, at bestemme Chronometerstanden mod Observationsstedets Middellokkeslet.

Med Stiernens apparente Rectascension (som er Stierneklokkeslettet i det Moment Stiernen culminerer) og Middelsolens Rectascension (Sideral time at mean noon) findes det tilsvarende Middellokkeslet.

Forskjellen, imellem dette og Mediet af Chronometerklokkeslettene, er Chronometerstanden.

Exempel.

St. Thomas, $64^{\circ} 51' 45''$ Vest for Greenwich, den 21de Juli 1835, observeredes, efter Chr. A., Passagen af α Scorpii saaledes:

Da Stiernen passerede Traad 1, viste Chr. A	$8^{\text{T}} 25^{\text{m}} 47^{\text{s}}, 5$	App. AR. af α Scorpii $2^{\text{h}} 35$	$16^{\text{T}} 19^{\text{m}} 19^{\text{s}}, 9$
" 2 "	26. 35, 8	Stiernekl., da det var Middelmid-	
" 3 "	27. 23, 8	dag $2^{\text{h}} 35$ paa Obsstedet .	7. 54. 50, 5
	<hr/>		
	19. 47, 1	Forsløbne Stiernetid fra M. M. D.	<hr/> 8. 24. 29, 4
Da α Scorpii culminerede, viste Chr. A . . .	8. 26. 35, 7	Da α Scorpii culmin. $2^{\text{h}} 35$ var	
" " var Middelfl. . . .	8. 23. 6, 8	Middelfl	8. 23. 6, 75
Differencen	<hr/> 3 ^m 28 ^s , 9		

Utsaa: d. 21de Juli 1835, da Middellokkeslettet paa St. Thomas var $8^{\text{T}} 23^{\text{m}} 6^{\text{s}}, 8$ E. M., var Chronometerstanden $3^{\text{m}} 28^{\text{s}}, 9$ f.

3die Tilfælde.

Naar en Solpassage observeres efter et Chronom., at bestemme Chronometerstanden mod Østledets Middelsklokkeslet.

Man observerer Chronometerklokkeslettet, naar Solrandene berøre Traadene. Enhver Traad giver altsaa to Klokkeslet, hvis Forskiel angiver Tiden, Solen behøver til at passere over een Traad. Denne Forskiel bør være dobbelt saastor som den Tid Halvdiametere brugt til at passere Meridianen, hvilket Tidsforløb er angivet i Stiernetid i Nautical Almanac Side I, og tjener til Control.

Forskiellen, imellem Middelsklokkeslettet ved Sandmb. og Mediet af de observ. Chronometerklokkeslet, er Chronometerstanden.

Exempel.

St. Thomas, $64^{\circ} 51' 45''$ Længde Vest for Grøn., d. 18de Mai 1835 observeredes, efter Chr. A., Solpassagen saaledes:

Da Solranden berørte Traad 1, viste Chr. A	$4^T 13^m 13^s, 2$		
" " " " " " " " " " " " " " " "	14. 0, 0		$46^s, 8$
" " " " " " " " " " " " " " " "	14. 46, 6		$46, 6$
" " " " " " " " " " " " " " " "	15. 27, 8		$4^T 15^m 7^s, 2$
" " " " " " " " " " " " " " " "	16. 14, 2		$46, 4$
" " " " " " " " " " " " " " " "	17. 1, 0		$46, 8$
	<hr/>		
	30. 42, 8		

^{11*} St. Thomas, $\frac{1}{8}$ 35 Sandmiddag, viste Chr. A	4. 15. 7,13
St. Thomas, $\frac{1}{8}$ 35 Sandmiddag, var Middelsklokkeslettet	11. 56. 6,58
Differencen	$4^T 19^m 0^s, 55$

Altsaa: d. 18de Mai 1835, da Middelsklokkeslet paa St. Thomas var $11^T 56^m 6^s, 58$ F. M., var Chronometerstanden $4^T 19^m 0^s, 55$ f. f.

4de Tilfælde.

Naar en Solpassage observeres efter et Stjerneuhr, at bestemme Uhrstanden mod Observationsstedets Stierneklokkeslet. Forfkiellen, imellem Solens Rectascension til Observationsstedets Sandmiddag og Mediet af de observerede Klokkeslet, er Uhrstanden.

Exempel.

St. Thomas, d. 15de April 1835, 64° 51' 45" Længde Vest for Greenwich, observeredes, efter et Stjerneuhr, Solpassagen saaledes:

Da Solranden berørte Traad 1, viste Stjerneuhret	.	.	.	.	1 ^T 31 ^m 18 ^s , 0	
=	2	=	.	.	32. 2, 5	44 ^s , 5
=	3	=	.	.	32. 47, 5	45, 0
=	1	=	.	.	33. 28, 5	<u>1^T 33^m 8^s *)</u>
=	2	=	.	.	34. 13, 0	44, 5
=	3	=	.	.	34. 58. 0	45, 0
					<u>18. 47. 5</u>	
St. Thomas, $\frac{1}{4}$ 35 Sandmiddag, viste Stjerneuhret	.	.	.	.	1. 33. 7. 92	
St. Thomas, $\frac{1}{4}$ 35 Sandmiddag, var Solens Rectascension	.	.	.	.	1. 32. 29. 87	
Differencen	.	.	.	.	<u>0^T 0^m 38^s, 05</u>	

Utsaa: d. 15de April 1835, da Stierneklokkeslettet paa St. Thomas var 1^T 32^m 29^s, 87, var Stjerneuhrets Stand 38^s, 05 f. f.

*) Man har taget Mediet af de to midterste Observationer for at have et Verificationsmiddel.

Exempel.

Den 27de Novbr. 1835, 18° 45' Nord Brede, 64° 51' 45" Længde Vest for Greenwich, observeredes
 Passagen af α Andromedæ, da Stjerneuhret viste 23^T 56^m 52^s,7
 " α Ursæ minoris, " 0. 52. 36, 0

Find Riffertafvigelsen fra Meridianen og Uhrets Stand.

Den øverste Passage af α Andromedæ, da Stjerneuhret viste k 23^T 56^m 52^s,7
 " " " α Ursæ minoris, " k' 0. 52. 36, 0

	$k' - k =$	0. 55. 43, 3
app. AR af α Andromedæ =	d = +	28° 11' l. sin (p-d) = 9,21458 —
app. AR af α Ursæ minoris =	d' = +	88. 26 l'. cos d = 0,05481
<u>K' - K =</u>	<u>n = -</u>	<u>0. 1. 24, 4</u>
<u>k' - k =</u>	<u>0. 55. 43, 3</u>	<u>l. n = 9,26939 —</u>
<u>k' - k - (K' - K) = -</u>	<u>0. 5. 41, 1</u>	<u>l. sin (p-d') = 9,97210 —</u>
	<u>n' = -</u>	<u>34,301</u>
	<u>n' - n = -</u>	<u>34,115</u>
		<u>l. n' = 1,53530 —</u>

$x = \frac{-341^s,1}{-34,115} = 10^s,00 = 2'30''$ Riffertafvigelsen mod Vest fra Meridianens Sydpunkt.

nx = - 1 ^s ,86	n'x = - 5 ^m 43 ^s ,01
k = 23 ^T 56 ^m 52 ^s ,7	k' = 0 ^T 52 ^m 36 ^s , 0
<u>nx = 1, 9</u>	<u>n'x = 5. 43, 0</u>
K = k - nx = 23. 56. 54, 6	K' = k' - nx = 0. 58. 19, 0
AR = 23. 59. 54, 6	AR' = 1. 1. 19, 0
<u>AR - K = 0^T 3^m 0^s, 0</u>	<u>AR' - K' = 0^T 3^m 0^s, 0</u>

Utsaa: d. 27de Novbr. 1835, da Stjernekløkket var 1^T 1^m 19^s,0, var Stjerneuhrets Stand 3^m 0^s,0 f. l.

Exempel.

Den 17de Novbr. 1835, $18^{\circ} 45'$ Nord Brede, $64^{\circ} 51' 45''$ Længde Vest for Greenwich, observeredes:
 Den øverste Passage af α Ursæ minoris, da Chronometer A viste $13^T 48^m 45^s, 2$
 " " " \ominus Ceti, " " " $13. 51. 35, 0$

Chronometerets daglige accelererende Gang $10^s, 5$.

Find Riffertafvigelsen fra Meridianen og Chronometerets Stand mod Greenwich's Middeltlokket.

App. AR af α Ursæ minoris	. . . . . $1^T 1^m 23^s, 8$	. . . . . $d + 88^{\circ} 26$	. . . . . $n = - 34,301$
App. AR af \ominus Ceti	. . . . . $1. 15. 49, 6$	. . . . . $d' - 9. 2$	. . . . . $n' = + 0,472$
	$K' - K = 0. 14. 25, 8$	. . . . . $0^T 14^m 25^s, 8$	. . . . . $n' - n = + 34,773$

Passagen af α Ursæ minoris, da Chr. A viste	$13. 48. 45, 2$
" " " \ominus Ceti	$13. 51. 35, 0$

Chronometeret accelereret:	$0. 2. 49, 8$	
Middeltid imellem Observationerne	$= 0. 2. 49, 8$	
Stiernetid imellem Observationerne $k' - k = 0^T 2^m 50^s, 3$		$0. 2. 50, 3$
$k' - k - (K' - K) =$		$- 0^T 11^m 35^s, 5$

$$x = \frac{- 695,5}{+ 34,773} = - 20^s, 00 = - 5' 0'' \text{ Riffertafvigelsen mod Vst fra Meridianens Sydpunkt.}$$

$nx = + 11^m 26^s, 02$ Stiernetid	$n'x = - 9^s, 44$ Stiernetid
$= 11^m 24, 15$ Middeltid	$= - 9, 41$ Middeltid

Bidere er:

$k = 13^T 48^m 45^s, 2$	$k' = 13^T 51^m 35^s, 0$
$nx = 0. 11. 24, 2$	$n'x = 0. 0. 9, 4$
$K = k - nx = 13^T 37^m 21^s, 0$	$K' = k' - n'x = 13. 51. 44, 4$

App. AR af α Ursæ minoris \ddagger 35	25 ^T 1 ^m 23 ^s ,8
Stierneklokket, da det var Middelmiddag \ddagger 35 paa Observationsstedet	15. 44. 0. 6
Forløben Stiernetid fra Middelmiddag	9. 17. 23. 2
Da α Ursæ minoris culm. \ddagger 35, var Middellokket	9. 15. 51, 9
Længde Vest for Greenwich	4. 19. 27, 0
Da α Ursæ minoris culm. \ddagger 35, var Middellokket i Greenwich	13. 35. 18, 9
" " = viste Chronometer A	13. 37. 21, 0
Chronometer A f. f.	0 ^T 2 ^m 2 ^s ,1
App. AR' af \odot Ceti \ddagger 35	25 ^T 15 ^m 49 ^s ,6
Stierneklokket, da det var Middelmiddag paa Observationsstedet	15. 44. 0. 6
Forløben Stiernetid fra Middelmiddag	9. 31. 49, 0
Da \odot Ceti culm. \ddagger 35, var Middellokket	9. 30. 15, 3
Længde Vest for Greenwich	4. 19. 27, 0
Da \odot Ceti culm. \ddagger 35, var Middellokket i Greenwich	13. 49. 42, 3
" " = viste Chronometer A	13. 51. 44, 4
Chronometer A f. f.	0 ^T 2 ^m 2 ^s ,1

Utsaa: Chronometer A's Stand, mod Greenwich's Middelfl. 13^T 49^m 42^s,3, d. 17de Novbr. 1836, 0^T 2^m 2^s,1 f.f.

Det bemærkes: at Collimationsfeilen kan bestemmes, ved at omlægge Instrumentet under Jagttagelsen af Polarstjernen. Er saaledes k Mediet af de første Traades Angivelse i den ene Stilling, k' Mediet af samme Traade i den anden Stilling, da er:

$$\text{Correction, } c, = \frac{1}{2} (k' - k) \cos d,$$

hvor det nederste Tegn gælder for nederste Culmination.

Naar Chronometerstanden mod Middelmiddag i Greenwich og dets daglige Gang ere fundne, opløses let Problemerne:

1) Greenwichs Middellokkeslet givet, at finde det tilsvarende Chronometerklokkeslet, og omvendt:

2) Chronometerklokkeslettet givet, at finde det tilsvarende Middellokkeslet i Greenwich.

Lad U betegne Chronometerklokkeslettet, svarende til en Middelmiddag i Greenwich; a Chronometerets accelererende Gang i en Middeldag og e Gangen i 1 Middeltime, saa er, efter n Middeldages Forløb, naar det er Middelmiddag i Greenwich,

$$\text{Chronometerklokkeslettet} = U + an.$$

Betegner U' et andet Chronometerklokkeslet, og K det tilsvarende Middellokkeslet i Greenwich, da er:

$$U' = U + an + K + eK \quad . . . \quad \text{XIV},$$

ved hvilken Formel det, til et givet Middellokkeslet i Greenwich, tilsvarende Chronometerklokkeslet kan findes.

Af Formel VII følger, at:

$$K = U' - (U + an) - eK \quad . . \quad \text{XV}, \text{ eller:}$$

$$K = \frac{(U' - (U + an))1^T}{1^T + e} \quad \quad \text{XVI},$$

ved hvilke Formler det, til et givet Chronometerklokkeslet, tilsvarende Middellokkeslet i Greenwich kan findes, i det man, i Formel XV, finder eK ved det omtrentlige K , og i Formel XVI finder K directe; dog bruges denne Formel, kun naar Gangen er meget stor.

Det bemærkes, at a og e ere negative, naar Gangen er retarderende.

Exempel.

Den 11te December 1835, da det var Middelmiddag i Greenwich, viste Chronometer A $11^T 10^m 1^s, 4$ F. M. og dets daglige retarderende Gang var $38^s, 59$. Find

1) Chronometerklokkeslettet, naar Middellokkeslettet i Greenwich, d. 15de December 1835 E. M., er $8^T 11^m 54^s, 7$;

2) Middellokkeslettet i Greenwich, naar Chronometer A, d. 15de December 1835 E. M., viser $7^T 19^m 8^s, 56$.

1.

Chronometerkl., da det var Middelmiddag i Grw. $\frac{1}{2}$ 35,	$11^T 10^m 1^s, 40$	U
Middelklokket i Greenwich G. M. $\frac{1}{2}$	$8. 11. 54, 7$,	+ K
Chronometer A retarderet i 4 Middeldage	— 2. 34, 36.	+ an
Chronometer A retarderet i $8^T 11^m 54^s, 7$	— 13, 18	+ eK
<hr/>		
Lilsvarende Chronometerklokket G. M. $\frac{1}{2}$ 35	$7^T 19^m 8^s, 56$	U'

2.

Chronometerklokket G. M. $\frac{1}{2}$ 35	$7^T 19^m 8^s, 56$	U'
Chronometerklokket, da det var Middelmiddag i Grw. $\frac{1}{2}$, . $11^T 10^m 1^s, 40$ G. M.		
Chronometer A retarderet i 4 Middeldage	— 2. 34, 36	
<hr/>		
Chronometerklokket, da det var Middelmiddag i Grw. $\frac{1}{2}$ 35, 11. 7. 27, 04	$11. 7. 27, 04$	U+an
Dmtr. Middelklokket i Grw. G. M. $\frac{1}{2}$ 35.	$8. 11. 41, 52$ U'—(U+an)	
Chronometer A retarderet i $8^T 11^m 42^s$	+ 13, 18	— eK
<hr/>		
Lilsvarende Middelklokket i Greenwich, G. M. $\frac{1}{2}$ 35,	$8^T 11^m 54^s, 70$	K

Dannede man sig en Tabel som efterfølgende :

Chronometer A viste, da det var Middelmiddag i Greenwich.	Chronometerets retarderende Gang i :
11 Decbr. 1835 11 ^T 10 ^m 1 ^s ,40 G. M.	1 Time . . . 1 ^s ,61
12 . . . 11. 9 22, 81	2 3, 22
13 . . . 11. 8. 44, 22	3 4, 82
14 . . . 11. 8. 5, 63	4 6, 43
15 . . . 11. 7. 27, 04	5 8, 04
16 . . . 11. 6. 48, 45	6 9, 65
17 . . . 11. 6. 9, 86	7 11, 26
⋮	⋮
31 . . . 10. 57. 9, 50	24 38, 59

kunde første Problem opløses efter denne Formel:

$$U' = u + K + eK \quad \dots \quad \text{XVII, og}$$

andet Problem efter en af disse Formler:

$$K = U' - (u + eK) \quad \dots \quad \text{XVIII, eller:}$$

$$K = \frac{(U' - u)1^T}{1^T + e} \quad \dots \quad \text{XIX,}$$

i hvilke Formler K betegner et Middeltlokketslet i Greenwich, U' det tilsvarende Chronometerlokketslet, u Chronometerlokketslet, svarende til den nærmest passerede Middelmiddag i Greenwich, og e Chronometerets accelererende Gang i 1 Middelttime.

Foregaaende Exempler vilse da kunne fremstilles saaledes:

1

Chronomkl., da det var Middelm. i Grw. $\frac{1}{2}$ 35, .. 11^T 7^m 27^s, 04 . . u
 Middeltkl. i Greenwich G. M. $\frac{1}{2}$ 8. 11. 54, 70 . + K
 Chronometer A retarderet i 8^T 11^m 54^s, 7 — 13, 18 + eK
 Tilsvarende Chronometerlokketslet G. M. $\frac{1}{2}$ 35 7^T 19^m 8^s, 56 . . U'

2.

Chronometerkl. G. M. $\frac{1}{2}$ 35 7^T 19^m 8^s, 56 . . U'
 Chronkl., da det var Middelm. i Grw. $\frac{1}{2}$ 35, 11. 7. 27, 04 . . — u
 Dmtr. Middeltkl. i Grw. G. M. $\frac{1}{2}$ 8. 11. 41, 52 U' — u
 Chronometer A retarderet i 8^T 11^m 42^s + 13, 18 — eK
 Tilsvarende Middeltkl. i Grw. G. M. $\frac{1}{2}$ 35 8^T 11^m 54^s, 70 . . K

Om Længdebestemmelsen ved Chronometer.

Paa den for Tidsbestemmelsen forbeelagte Tid observeres en Række af Solhøider, idet man noterer Observationsmomenterne efter et Observationsuhr, som, før og efter Observationen, maa have været sammenlignet med Chronometeret. Dernæst findes til Middelhøiden, efter Reglerne anførte Pagina 123, Observationsstedets Middelflokkeslet. Forskiellen imellem dette Middelflokkeslet og Middelflokkeslettet, som Chronometeret angiver at være i samme Moment i Greenwich, og som beregnes efter Formel XV, eller Formel XVIII, er Længdeforskiellen i Tid imellem disse Steder, og denne, divideret med 15, Længdeforskiellen i Bue. Længden er Øst eller Vest for Greenwich, eftersom Observationsstedets Middelflokkeslet er større eller mindre end det tilsvarende Middelflokkeslet i Greenwich.

E x e m p e l.

Den 11te December 1835 E. M., $18^{\circ} 20' 45''$ Nord Brede, $64^{\circ} 51'$ Længde Vest for Greenwich, fandtes, ved Observation og Beregning, Sandflokkeslettet at være $4^T 0^m 15^s, 5$ da Observationsuhret viste $5^T 10^m 25^s, 5$.

Chronometerklokkeslettet, da det var Middelmiddag i Greenwich den 1ste December 1835, var $11^T 16^m 27^s, 3$ F. M. og dets daglige retarderende Gang $38^s, 59$.

Sammenligningen imellem Chronometeret og Observationsuhret

for Observationen	{	Chronometeret	7 ^T 10 ^m 0 ^s , 0
		Observationsuhret	4. 57. 30, 5
efter Observationen	{	Chronometeret	7. 30. 0, 0
		Observationsuhret	5. 17. 35, 5
Chronomet. forud for	{	første Sammenligning	2. 12. 29, 5
		anden Sammenligning	2. 12. 24, 5
Observationsuhret accelereret i 20 ^m 5 ^s , 0			0. 0. 5, 0
Observationsuhret accelereret i 12 ^m 55 ^s , 0			0. 0. 3, 2
Chr. forud for Observationsuhret ved første Sammenligning			2. 12. 29, 5
Chr. forud for Observationsuhret i Observationsmomentet			2. 12. 26. 3
Observationsuhret viste = =			5. 10. 25. 5
Chronometeret viste = =			7. 22. 51, 8
Chronometerekl., da det var Middelmiddag i Grw. $1\frac{1}{2}$ 35,			11. 10. 1, 4
Dmtr. Middelfl. i Grw. $1\frac{1}{2}$ 35 Observationsmomentet			8. 12. 50, 4
Chronometeret retarderet i 8 ^T 13 ^m +			13, 2
Middelfl. i Grw. E. M. $1\frac{1}{2}$ 35 =			8. 13. 3, 6
Observationsstedets Middelflokket E. M. $1\frac{1}{2}$ 35 =			3. 53. 42, 6
Større Klokket i Greenwich			4 ^T 19 ^m 21 ^s , 0
Observationsstedet Vest for Greenwich			64 ^o 50' 15", 0

	Tidsæqvation.
M. M. D. i Grw. $1\frac{1}{2}$ 35	6 ^m 42 ^s , 5
Corr. for 8 ^T 13 ^m E. M.	— 9, 6
Til Observmoment	— 6. 32, 9
Sandfl. =	4 ^T 0. 15, 5
Middelfl. =	3 ^T 53 ^m 42 ^s , 6

Bemærkn. Den nøagtige Længdebestemmelse ved Chronometer gælder kun, forsaavidt som Gangen har været eensformig. Hvor fuldkomne Chronometere nuomstunder ere, bør man dog, isærdeleshed naar man kun har eet ombord, ikke antage, efter længere Tidsforløb, at kunne bestemme Længden nøagtigt; selvsagtigen maa man ikke tilføjesætte de andre Længdemethoder, isærdeleshed Distancemethoden.

I Distanceobservationen er det rigtigst ikke at bruge Sol eller Stiernehøiden, maalt paa samme Tid, som Distancen, til at bestemme Observationsuhrets Stand, men at anstille denne Observation paa den for Tidsbestemmelsen fordeelagtigste Tid, og da, istedetfor at bestemme Længden af Stedet, hvor Distancen blev maalt, at bestemme Længden af Stedet, hvor Klokketsobservationen blev tagen, uden at agte paa Stedforandringen imellem Observationsstederne. Som en Følge heraf, finder man Forskiellen imellem Uhrklokketslettet, svarende til Distancen, og Uhrklokketslettet, svarende til Høiden, observeret for at bestemme Uhrets Stand. Denne Forskiel, corrigeret for Uhrets Gang efter Middeltiden, er imellem Observationerne den forløbne Middeltid, som fradraget eller tillagt Middelsklokketslettet i Greenwich, svarende til den sande Centraldistance, giver Middelsklokketslettet i Greenwich, svarende til Tidsmomentet af Høiden, observeret for at bestemme Uhrets Stand. Forskiellen imellem dette Middelsklokketslet og Middelsklokketslettet, erholdt ved Observation og Beregning, er Længden af Stedet, hvor Klokketsobservationen blev anstillet, bestemt ved Distanceobservation.

Dernæst bestemmes Længden af samme Sted ved Chronometeret.

Forskiellen, imellem disse to Længder, tjener foreløbigen til omtrent at angive Chronometerets Afvigelse. For nøagtigere at bestemme Chronometerets Afvigelse, maa man vente indtil man kommer til et Sted; hvis Beliggenhed er nøagtigt bestemt; man bestemmer da Chronometerets Stand mod Greenwichs Middelsklokketslet, og dernæst bestemmes, ved denne Stand og den opgivne Stand, Chronometerets Middelsgang paa Reisen.

Exempel.

D. 18de December 1835, Dover Castle, fandtes Chronometer A's Stand mod Greenwich's Middelmiddag at være $1^T 11^m 5^s,68$ f. f. og dets daglige accelererende Gang $18^s,04$.

D. 21de Januar 1836, St. Thomas, fandtes samme Chronometers Stand mod Greenwich's Middelmiddag at være $1^T 20^m 7^s,64$ f. f. Man spørger om Chronometerets daglige Middeltgang paa Reisen?

Chronom. forud for Grøn Middeltid. $\frac{1}{2}$ 35 $1^T 11^m 5^s,68$
 = = $\frac{2}{1}$ 36 $1. 20. 7, 64$

Chronometeret accelereret i 34 Dage . . . 0. 9. 1, 96

Chronometeret accelereret i 1 Dag . . . 0. 0. 15, 94

Altsaa den daglige Middeltgang, som ved Afreisen var $18^s,04$, nu befunden at være $15^s,94$.

Istedetfor at antage, at Chronometeret, paa Reisen fra 18de December, dagligen har accelereret $15^s,94$, er det naturligere og mere overensstemmende med Erfaring, at Gangen, som 18de December var $18^s,04$, dagligen og gradviis er bleven mindre.

Antag at denne Forandring i Gangen har været proportioneret med Tiden, og lad x betegne den Størrelse, som Chronometergangen har afvejet fra den antagne Gang, den første Dag, $2x$ den anden Dag, $3x$ den tredje Dag nx den nte Dag og s Summen af alle disse Afvigelser, da er:

$s = x + 2x + 3x + \dots + nx = x(1 + 2 + 3 + \dots + n) = \frac{1}{2}n(n+1)x$, og

$$x = \frac{s}{\frac{1}{2}n(n+1)}$$

Derfor, i foregaaende Exempel, Chronometeret havde beholdt sin accelererende Gang, $18^s,03$, havde det, efter 34 Dages Forløb, vundet $10^m 13^s,36$ fra Middeltiden, men nu har det kun vundet $9^m 1^s,96$ fra Middeltiden, altsaa Formindskelsen eller Retardationen paa Reisen $1^m 11^s,4$ eller $71^s,4$; følgerigen:

$$x = \frac{71^s,4}{\frac{1}{2} 34 \times 35} = \frac{71^s,4}{595} = 0^s,12 =$$

den Størrelse som Gangen dagligen er formindsket.

Vil man nu finde Correctionen s' , som skal anvendes paa en Længde, bestemt paa en af de mellemliggende Dage, den n' ' Dag t. Ex., da er:

$$s' = \frac{n' (n' + 1)}{2} x.$$

Saaledes vil i det foregaaende Exempel, Correctionen, som skal anvendes paa en Længde, bestemt d. 8de Januar 1836, blive

$$\frac{21 \times 22}{2} x = 27^s,72 = 6' 55'', 8,$$

som Længden er for østlig.

Vil man finde, hvilken Gang Chronometeret har havt paa en hvilkensomhelst Dag paa Reisen, t. Ex. d. 8de Januar 1836, da maa man, fra den opgivne Gang $18^s,04$, fradrage $0^s,12 \times 21$ eller $2^s,52$; altsaa

Chronometergangen, d. 8de Januar 1836, $15,52$ a.

Paa samme Maade findes Chronometergangen den 21de Januar 1836 at være $13^s,96$ a.

Derfom man, ved fortsatte Observationer, finder at Chronometergangen vedbliver jevnt at aftage, kan man, for at lette Regningen, danne sig en Tabel som efterfølgende:

Chronometeret viste, da det var Middelmiddag i Greenwich.		Chronometerets daglige accelererende Gang.
25de Januar 1836	1 ^T 21 ^m 2 ^s ,76	13,48
26	1. 21. 16, 23	13,36
27	1. 21. 29, 60	13,24
28	1. 21. 42, 84	13,12
29	1. 21, 55, 96	13,00
30	1. 22. 8, 96	12,88
31	1. 22. 21, 84	12,76

Label for Culminationsforbedringen.
Argument: halvforløben Tid.

Arg.	Eq. A	Eq. B	Arg.	Eq. A.	Eq. B
0 ^r 1 ^m	7,7247	7,7247	0 ^r 46 ^m	7,7276	7,7188
2	7,7247	7,7247	47	7,7277	7,7186
3	7,7247	7,7247	48	7,7279	7,7183
4	7,7247	7,7247	49	7,7280	7,7180
5	7,7247	7,7246	50	7,7281	7,7177
6	7,7247	7,7246	51	7,7283	7,7174
7	7,7248	7,7246	52	7,7284	7,7172
8	7,7248	7,7245	53	7,7286	7,7169
9	7,7248	7,7245	54	7,7287	7,7166
10	7,7248	7,7244	55	7,7289	7,7162
11	7,7249	7,7244	56	7,7290	7,7159
12	7,7249	7,7243	57	7,7292	7,7156
13	7,7249	7,7242	58	7,7293	7,7153
14	7,7250	7,7242	59	7,7295	7,7150
15	7,7250	7,7241	1. 0	7,7297	7,1146
16	7,7251	7,7240	1	7,7298	7,7143
17	7,7251	7,7239	2	7,7300	7,7139
18	7,7252	7,7238	3	7,7302	7,7136
19	7,7252	7,7237	4	7,7304	7,7132
20	7,7253	7,7236	5	7,7305	7,7128
21	7,7253	7,7235	6	7,7307	7,7125
22	7,7254	7,7234	7	7,7309	7,7121
23	7,7254	7,7232	8	7,7311	7,7117
24	7,7255	7,7231	9	7,7313	7,7113
25	7,7256	7,7230	10	7,7315	7,7109
26	7,7256	7,7228	11	7,7317	7,7105
27	7,7257	7,7227	12	7,7319	7,7101
28	7,7258	7,7225	13	7,7321	7,7097
29	7,7259	7,7224	14	7,7323	7,7092
30	7,7259	7,7222	15	7,7325	7,7088
31	7,7260	7,7220	16	7,7327	7,7083
32	7,7261	7,7219	17	7,7329	7,7079
33	7,7262	7,7217	18	7,7331	7,7075
34	7,7263	7,7215	19	7,7333	7,7070
35	7,7264	7,7213	20	7,7336	7,7065
36	7,7265	7,7211	21	7,7338	7,7061
37	7,7266	7,7209	22	7,7340	7,7056
38	7,7267	7,7207	23	7,7342	7,7051
39	7,7268	7,7205	24	7,7345	7,7046
40	7,7269	7,7203	25	7,7347	7,7041
41	7,7270	7,7200	26	7,7349	7,7036
42	7,7271	7,7198	27	7,7352	7,7031
43	7,7272	7,7196	28	7,7354	7,7026
44	7,7274	7,7193	29	7,7357	7,7021
45	7,7275	7,7191	30	7,7359	7,7015

Label for Sulminationsforbedringen.

Argument: halvforløben Tid.

Xra.	Eq. A	Eq. B	Xra.	Eq. A	Eq. B
1 ^T 31 ^m	7,7362	7,7010	2 ^T 16 ^m	7,7505	7,6691
32	7,7364	7,7005	17	7,7509	7,6682
33	7,7367	7,6999	18	7,7513	7,6673
34	7,7369	7,6993	19	7,7517	7,6663
35	7,7372	7,6988	20	7,7521	7,6654
36	7,7374	7,6982	21	7,7525	7,6645
37	7,7377	7,6976	22	7,7529	7,6635
38	7,7380	7,6970	23	7,7533	7,6626
39	7,7383	7,6964	24	7,7537	7,6616
40	7,7386	7,6958	25	7,7541	7,6606
41	7,7388	7,6952	26	7,7545	7,6597
42	7,7391	7,6946	27	7,7549	7,6587
43	7,7394	7,6940	28	7,7553	7,6577
44	7,7397	7,6934	29	7,7557	7,6567
45	7,7400	7,6927	30	7,7562	7,6556
46	7,7403	7,6921	31	7,7566	7,6546
47	7,7406	7,6914	32	7,7570	7,6536
48	7,7409	7,6908	33	7,7575	7,6525
49	7,7412	7,6901	34	7,7579	7,6514
50	7,7415	7,6894	35	7,7583	7,6504
51	7,7418	7,6888	36	7,7588	7,6493
52	7,7421	7,6881	37	7,7592	7,6482
53	7,7424	7,6874	38	7,7597	7,6471
54	7,7428	7,6867	39	7,7601	7,6460
55	7,7431	7,6859	40	7,7606	7,6448
56	7,7434	7,6852	41	7,7610	7,6437
57	7,7437	7,6845	42	7,7615	7,6425
58	7,7441	7,6838	43	7,7620	7,6414
59	7,7444	7,6830	44	7,7624	7,6402
2 0	7,7447	7,6823	45	7,7629	7,6390
1	7,7451	7,6815	46	7,7634	7,6378
2	7,7454	7,6807	47	7,7638	7,6366
3	7,7458	7,6800	48	7,7643	7,6354
4	7,7461	7,6792	49	7,7648	7,6342
5	7,7464	7,6784	50	7,7653	7,6329
6	7,7468	7,6776	51	7,7658	7,6317
7	7,7472	7,6768	52	7,7663	7,6304
8	7,7475	7,6759	53	7,7668	7,6291
9	7,7479	7,6751	54	7,7673	7,6278
10	7,7482	7,6743	55	7,7678	7,6265
11	7,7486	7,6734	56	7,7683	7,6252
12	7,7490	7,6726	57	7,7688	7,6239
13	7,7494	7,6717	58	7,7693	7,6225
14	7,7497	7,6708	59	7,7698	7,6212
2 15	7,7501	7,6700	3 0	7,7703	7,6198

Tabel for Culminationsforbedringen.
Argument: halvforløben Tid.

Åra.	Åoa. A	Åoa. B	Åra.	Åoa. A	Åoa. B
3 ^T 1 ^m	7,7708	7,6184	3 ^T 46 ^m	7,7975	7,5394
2	7,7713	7,6170	47	7,7982	7,5372
3	7,7719	7,6156	48	7,7989	7,5350
4	7,7724	7,6142	49	7,7995	7,5327
5	7,7729	7,6127	50	7,8002	7,5304
6	7,7735	7,6113	51	7,8009	7,5281
7	7,7740	7,6098	52	7,8016	7,5258
8	7,7745	7,6083	53	7,8023	7,5234
9	7,7751	7,6068	54	7,8030	7,5211
10	7,7756	7,6053	55	7,8037	7,5186
11	7,7762	7,6038	56	7,8044	7,5162
12	7,7767	7,6023	57	7,8051	7,5137
13	7,7773	7,6007	58	7,8058	7,5112
14	7,7779	7,5991	59	7,8065	7,5087
15	7,7784	7,5975	4 0	7,8072	7,5062
16	7,7790	7,5959	1	7,8079	7,5036
17	7,7796	7,5943	2	7,8086	7,5010
18	7,7801	7,5927	3	7,8094	7,4983
19	7,7807	7,5910	4	7,8101	7,4957
20	7,7813	7,5894	5	7,8108	7,4930
21	7,7819	7,5877	6	7,8116	7,4902
22	7,7825	7,5860	7	7,8123	7,4874
23	7,7831	7,5843	8	7,8130	7,4846
24	7,7836	7,5825	9	7,8138	7,4818
25	7,7842	7,5808	10	7,8145	7,4789
26	7,7848	7,5790	11	7,8153	7,4760
27	7,7854	7,5772	12	7,8160	7,4731
28	7,7860	7,5754	13	7,8168	7,4701
29	7,7867	7,5736	14	7,8176	7,4671
30	7,7873	7,5717	15	7,8183	7,4640
31	7,7879	7,5699	16	7,8191	7,4609
32	7,7885	7,5680	17	7,8199	7,4578
33	7,7891	7,5661	18	7,8206	7,4546
34	7,7898	7,5641	19	7,8214	7,4514
35	7,7904	7,5622	20	7,8222	7,4482
36	7,7910	7,5602	21	7,8230	7,4449
37	7,7916	7,5582	22	7,8238	7,4415
38	7,7923	7,5562	23	7,8246	7,4381
39	7,7929	7,5542	24	7,8254	7,4347
40	7,7936	7,5522	25	7,8262	7,4312
41	7,7942	7,5501	26	7,8270	7,4277
42	7,7949	7,5480	27	7,8278	7,4241
43	7,7955	7,5459	28	7,8286	7,4205
44	7,7962	7,5438	29	7,8294	7,4168
3 45	7,7969	7,5416	4 30	7,8302	7,4131

Label for Culminationstforbedringen.

Argument: halvforløben Tid.

Arg.	Soq. A	Soq. B	Arg.	Soq. A	Soq. B
4 ^T 31 ^m	7,8311	7,4093	5 ^T 16 ^m	7,8723	7,1529
32	7,8319	7,4055	17	7,8733	7,1440
33	7,8328	7,4016	18	7,8743	7,1349
34	7,8336	7,3977	19	7,9753	7,1256
35	7,8344	7,3937	20	7,8763	7,1160
36	7,8353	7,3896	21	7,8773	7,1061
37	7,8361	7,3855	22	7,8784	7,0960
38	7,8370	7,3813	23	7,8794	7,0855
39	7,8378	7,3771	24	7,8804	7,0748
40	7,8387	7,3728	25	7,8815	7,0637
41	7,8396	7,3684	26	7,8825	7,0522
42	7,8404	7,3639	27	7,8836	7,0404
43	7,8413	7,3594	28	7,8846	7,0282
44	7,8422	7,3548	29	7,8857	7,0156
45	7,8430	7,3501	30	7,8868	7,0025
46	7,8439	7,3454	31	7,8878	6,9889
47	7,8448	7,3406	32	7,8889	6,9748
48	7,8457	7,3357	33	7,8900	6,9602
49	7,8466	7,3307	34	7,8911	6,9449
50	7,8475	7,3256	35	7,8922	6,9290
51	7,8484	7,3205	36	7,8932	6,9125
52	7,8493	7,3152	37	7,8943	6,8953
53	7,8502	7,3099	38	7,8954	6,8770
54	7,8511	7,3045	39	7,8965	6,8580
55	7,8520	7,2989	40	7,8977	6,8379
56	7,8530	7,2933	41	7,8988	6,8168
57	7,8539	7,2876	42	7,8999	6,7945
58	7,8548	7,2817	43	7,9010	6,7709
59	7,8558	7,2758	44	7,9021	6,7457
5 0	7,8567	7,2697	45	7,9033	6,7189
1	7,8576	7,2635	46	7,9044	6,6901
2	7,8586	7,2572	47	7,9055	6,6591
3	7,8595	7,2507	48	7,9067	6,6255
4	7,8605	7,2442	49	7,9078	6,5889
5	7,8614	7,2374	50	7,9090	6,5487
6	7,8624	7,2306	51	7,9102	6,5041
7	7,8634	7,2236	52	7,9113	6,4541
8	7,8643	7,2164	53	7,9125	6,3973
9	7,8653	7,2091	54	7,9137	6,3316
10	7,8663	7,2016	55	7,9148	6,2536
11	7,8673	7,1940	56	7,9160	6,1579
12	7,8683	7,1861	57	7,9172	6,0341
13	7,8693	7,1781	58	7,9184	5,8593
14	7,8703	7,1699	59	7,9196	5,5594
15	7,8713	7,1615	6 0	7,9208	B = 0

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortfat fra Pagina 60).

Ville forefandt i Tangier Rapport fra Capitain Ellbrecht, som havde været inde paa Balen af Tangier, d. 29de Jull, efter at have bragt en Convoi paa 11 Skibe fra Malaga, Strædet ud, imedens Presentskibet gjorde sig klar til sin Reise til Tunis. Han berettede, at da han var kommen under Seil, og laa tilbriet udenfor Cap Molina, for at samle Convoien, laa der en lille fransk Kaper foran for ham, som lod sig fække, ibet den skadede med Karerne, til den kom ind i Convoien, hvorpaa Ellbrecht lod skyde et skarpt Skud for om den. Den roede da op til Fregatten og spurgte om Skuddet gjaldt den. Da dette blev bejaet, og det blev ham tilkendegivet, at han maatte holde sig udenfor Convoien, svarede han, at han ikke agtede at røre Convoien, men at han ikke troede, at Fregatten ogsaa convolerede de to amerikanske Skibe, der laae midt imellem de danske Skibe, og spurgte, om Capitain Ellbrecht vidste at Frankrig havde erklæret Amerika Krig for to Dage siden. Ellbrecht svarede herpaa, at disse Skibe vel ikke vare under hans Convoi; men at han desuagtet ikke taalte, at de bleve antastede, saalænge de vare under hans Kanoner, og han bad den altsaa vente til at han med sin Convoi var kommen bort; hvorpaa da Kaperen gif sin Wei, men viste sig i Udfærd og Udtryk meget uartig, og truede med at indberette Sagen til sin Regiering. Capitain Ellbrecht afleverede tillige den forhen omtalte Rapport fra Capitainlieutenant Fabricius, som med Lougen laa indenfor Molen i Malaga, under Havarie, da Triton seilede derfra.

Ogsaa Capitainlieutenant Hold havde været inde paa Tangiers Red, d. 1ste August, efter at han havde bragt en Convoi paa 36 Skibe Strædet ud, hvilken han havde samlet paa Spanske Kysten. Uagtet han havde ligget 24 Timer i Stille, og var omringet af Kapere, hvoraf endog endeel vare Robaade, som kom ud fra Kysten om Natten, var han dog saa heldig at bringe hele sin

Convoi Strædet ud. En fransk Kaper havde endog den Ufor-
 skammenhed, at begjære at visiterer hans Convoi.

Endvidere forefandt Bille Breve fra Admiralitetet, af 30de
 Juni og 3die Juli, hvori han beordredes til, saasnart som muligt
 at hiemsende Fregatterne *Najaden* og *Thetis*, den Første under
 Capitainlieutenant Gerners Commando; men selv skulde Bille for-
 blive i Middelhavet, beholde Overcommandoen, og heise sin Stån-
 der paa hvilket Skib han fandt for godt.

Den 17de kom *Najaden* til Tangier, for at tage sin gamle
 Chef ombord. Den 22de forlod han Tangier og gik over til Gi-
 braltar. Efterfølgende Rapport, dateret Malaga d. 29de August,
 oplyser hvad der hændtes ham paa denne korte Seilads.

„Det var med en liden Laring af vestlig Vind, at jeg d.
 22de dennes, om Formiddagen Kl. 10, lettede fra Tangiers Bay,
 og satte Cours for Gibraltar. Jeg saldt ind med 5 danske Ski-
 be, som vilde Strædet ind, dem jeg alle saae sikkert indenfor Gi-
 braltar. Imod Solens Nedgang fandt jeg mig tæt under Bier-
 get og indenfor Europa Pynten, ja næsten paa Siden af tvende
 engelske Linieskibe, som laae til Ankers, da jeg blev vaer 8 span-
 ske Kanonbaade, som kom roende imod mig fra Algeziras. Kl.
 7 vare de mig paa Kanonskud nær og begyndte strax at beskyde
 mig. Jeg skød alene et skarpt Skud, for at forsikre mit Flag,
 som tilligemed den danske Kongestander havde valet den hele Dag;
 men dette kunde ikke bringe dem til Taushed. Sundhedscommis-
 sionen, som var ombord hos mig, raabte til dem paa Spansk, at
 det var en dansk Fregat; men ligeledes forgiæves. Jeg blev da
 nødt til at sende et Fartoi med en Officier til dem, for at for-
 lange denne Handling forklaret, hvilket jeg ugierne greb til, da
 han virkelig var meget udsat, saavel for de spanske Rugler, som
 for de engelske Batterier og Skibe, der skød paa Kanonbaadene.
 Ved Officierens Ankomst til den Commanderende, ophørte da de-
 res Ild, som havde varet en halv Time; samme Tid var jeg og-
 saa til Ankers. Chefen bad mig meget om Forladelse for sin
 Felttagelse og lod mig bede om, ikke at melde Sagen til mit Hof.

De engelske Skibe sendte strax alle deres Fartøier armerede ud, saavel som nogle Kanonbaade, efter de Spanske, og nær var en af disse bleven taget."

"Jeg var saa heldig ikke at faae Dræbte eller Saarede. Tvende Kugler have enten stroifet Skraaget eller været matte, da de sloge an imod det; alene Seil og Takkelas ere blevne forskudte. En Kugle tog forreste Hovedtoug af Stovantet og derefter Liget af Uben, der, hvor den er tillidsat til Masten. Jeg kan ikke noksom rose Cheferne af de engelske DrlogsSkibe for deres Artighed, samt promte Assistance med Fartøier; men da der var Wind nok til at manøvrere med, brugte jeg dem ikke. Den engelske Gouverneur bevidnede mig ogsaa hans Fortrydelse, over hvad der var hændet under hans Kanoner."

"Efter at have repareret min Reising og fyldt Vand, lettede jeg Dagen efter, med et dansk Skib under min Convoi, og satte Cours for Malaga, hvor jeg kom til Ankers d. 26de om Morgen kl. 2. Jeg fandt her Fregatterne Thetis og Triton, samt Briggen Sarpen liggende paa Reben. Thetis var kommen hertil d. 22de, med en Convoi af 9 Skibe, fra Livorno og Genua; Samme bliver klar til at afgaae herfra imorgen, og naar han har seet Convoien vel udenfor Cap Spartel fortsætter han sin Reise til Kiøbenhavn. Najaden bliver ligeledes seilklar til Hiemreisen imorgen. Alting er iøvrigt vel i min anfortroede Division."

Vi have altsaa seet, at Thetis var kommen tilbage, fra Italienske-Kysten, med Convol. Af Riegelsens forskiellige Rapporter om denne Reise, uddrage vi blot følgende: Han var gaact den 15de Juni fra Malaga tilligemed Sarpen og dens Convoi. D. 16de skiltes de ad, og Riegelsen gik med 10 Skibe sin Cours østerefter. En engelsk Fregat, Lion, paa 36 Kanoner, talte han med. Den gjorde Undskyldning for, at den gik under portugisisk Flag, paa Grund af at den var under en fiendtlig Kyst. Natten imellem d. 6te og 7de Juli, to Mile fra Genua, kom en lille Raper ind i Convoien og havde allerede besat et Skib med 5 Mand, da nogle Kugler fra Thetis forjagede den. D. 7de Juli

Kom Convoien lykkelig til Ankers paa Genua Red. Formedelst contrair Wind blev Riegelsen her opholdt til d. 20de, da han med 5 Skibe under Convoi gik til Livorno, hvor han ankrede d. 23de. Medens han laa der kom den svenske Fregat Thetis fra Tripolis, hvor det endelig var lykkedes dens Chef, Major Blessing, at slutte Freden. Adskillige svenske Skippere, ja endog Chefen af Fregatten anmodede Capitain Riegelsen om, at give Convoi til svenske Handelskibe; men da han Intet havde i sine Ordre, der tillod dette, afflog han det. Den 30te Juli lettede Riegelsen fra Livorno med 9 Skibe, der skulde Strædet ud. 8 Mile østenfor Genua kom en svær Lugger, førende engelsk Flag, og gjorde Jagt paa et af Convoiskibene, som var kommet noget agterud. Riegelsen maatte vende imod den, dreie til og styde skarpt, førend den afflod fra sit Forsæt. Den 22de August ankom han til Malaga med sin hele Convoi.

Ifølge de indløbne Ordre lod Bille Thetis og Najaden beholde 12 Ugers Proviant ombord; men da de begge havde mere inde, end dette Quantum, maatte de aflevere til Triton og Sarpen, og hvad disse ikke kunde rumme blev oplagt i et Magazin i Land. Thetis tog med sig alle de Skibe, der vare seilfærdige til at gaae Strædet ud; Najaden gik foruden Convoi; og saaledes erpederede, medhavende alle Skibenes Regnskaber, affluttede til Dato, seilede de begge d. 1ste September om Morgenen, Thetis med omtrent 20 Skibe under Convoi, dem han skulde forlade, naar de vare vel ude af Sigte af Cap Spartel. En lille Omverling af Officierer havde fundet Sted, idet Lieutenanterne F. Dødt og A. Suenson afgik fra Triton til Thetis, hvorimod E. Krieger og E. Raff bleve ansatte paa Triton, da de ønskede at forblive i Middelhavet. Endvidere beholdt Bille sin Adjutant, Lieutenant De Witt tilbage fra Najaden, da hans Hiælp, ved den stedse tiltagende Correspondence, var ham uundværlig.

Da den danske Consul Glynn i Gibraltar havde meldt, at et rigtladet dansk Skib laa færdigt der, til at gaae Strædet ud, og ønskede Convoi, blev Briggen Sarpen beordret at gaae derhen,

for at convoiere det, og derpaa skulde den holde det krydsende, vestenfor Cap Spartel, paa en Galease, Adolph Siegfried, som hjemmefra var meldt at være afgaaet, labet med Varegods for Eskadren, hvilket ifølge Billes Forslag skulde oplægges i Gibraltar.

Samme Dag, som Thetis og Najaden vare affeilede, ankorn Ordre fra Admiralitetet af 9de og 13de Juli, som bød, at Thetis skulde convoiere hvad Skibe, der maatte ønske det, heelt hjem til de danske Farvande. Bille svarede derpaa, under 4de Sept., at han ikke havde seet sig istand til at udføre denne Ordre, da Fregatterne allerede vare affeilede; men at han næsten lykønskede sig dertil, fordi Koffardisribenes flette Seilads og Thetis's skrøbelige Tilstand gjorde det kun lidet tilraadeligt, at lade denne Fregat gaae iglennem Spanstæ-Søen, i den tilstundende Equinoxid, med en saa ringe Seilføring, som det var nødvendigt at have for at holde en Convoi samlet. „Det er hændet flere Gange“ skrev Bille, „at Fregatterne have maattet tage 2—3 Skibe paa Slæbetoug, og, uagtet de gik for Lakkel og Toug, have maattet gire uaf-labelig og dreie bi af og til, for at lade de fletteste Seilere følge med.“

Imidlertid kom Thetis, efter flere Dages Seilads med laber Kuling af østlig Vind, atter til Ankers paa Malaga Red, med hele sin Convoi, da han ikke havde kunnet stoppe den haarde vestlige Strøm. Bille tillagde ham da en ny Ordre, ifølge de ovenmeldte Collegii Skrivelser, hvorved han dog anbefalede ham efter Conduite at forlade Convoien, isald Skibets Sikkerhed udfordrede det. Convoien voxede ved denne Leilighed til 23 Skibe, og et skulde støde til i Forbigaaende ved Algeziras; men de fleste Skipper erklærede, ikke at ville benytte Convoien saalangt, som den blev dem tilbudt, da de foregave, ikke at ville opholde sig efter de fletteste Seilere, med en saa vanskelig Ladning, som Frugt, den de desuden ikke kunde ønske at komme til Marked med, alle paa eengang.

Vi have af Capt. Kiegelsens Rapport fra Livorno seet, at han der havde truffet den svenske Fregat Thetis, under Major

Blessings Commando, der kom fra Tripolis, hvor han havde sluttet Fred for sit Land med Pachaen. Efter Consul Lochners Brev til Wille, af 2den Juli, var dette gaaet saaledes til:

Den 25de Juni, om Aftenen, vare en svensk Fregat og en Brig komne til Ankers paa Tripolis Red. Næste Morgen sendte Major Blessing et Fartøi iland med Parlamentairflag, for at tilkænbegive, at han havde Fuldmagt til at underhandle og gjøre Fred paa følgende Vilkaar:

1. At betale 40,000 spanske Piaastre.

2. At udlvere en Foræring, bestaaende af en Skibsladning Kanoner, Krudt, Seildug, Lougværk, Planker, 50 Stykker flamsk Dug, Klæde, Silketøier, Uhre, Ringe og andre Pretiosa; hvilken Ladning laa i Malta Havn.

Pachaen afflog disse Tilbud og forlangte 100,000 Piaastre samt desuden en Fordring fra den nye Konge af Sverrig, i Anledning af hans Thronbestigelse, og atter en anden til sig, som ny Pacha. Den 27de svarede Major Blessing, at han ikke kunde tilstaae dette Forlangende. Pachaen erklærede da Krigens Fortsættelse, gav Ordre til at armere alle sine Skibe, lod Skytset monteres paa Boldene; de 6 største Corsarer, som laae i Havnen, bleve gjort feilklare; der heistes Flage, salutedes; Fort, man gjorde alle Slags Tilberedelser og de hos Tyrkerne dertil hørende Bravader. Imidlertid gik Major Blessing selv iland om Eftermiddagen, forlangte at underhandle paany og bragte det da endelig til en Fredsslutning paa følgende Vilkaar: 1. Sverrig betalte 77,000 Piaastre, Halvdelen strax, det Dvrige om to Maanedber. 2. Skibsladningen fra Malta, vurderet til omtrent 40000 Piaastre, skulde udlveres. 3. Sverrig skulde hvert tredie Aar sende en Foræring af 15000 Piaastres Værdi. 4. Alle Priser, tagne under Krigen, ja endog dem, der vare tagne før Krigserklæringen, beholdt Pachaen, endskøndt der endnu laa et Par svenske Ladninger i Havnen, som ikke vare solgte. 5. Alle svenske Slaver skulde frigives; men der var sex, som havde forandret deres Tro, disse bleve naturligviis tilbage; dertilblandt vare 4 Drengene. Endelig forlangte Pachaen en anden Consul udsendt.

I Livorno havde Capitain Riegelsen afflaaet at tage svenske Skibe under Convoi, ifølge sine Instructioner, som bød ham ikke at antage i sine Convoier andre, end virkelig anerkjendte danske Skibe, ja endog ikke at taale, at andre Nationers Skibe, hverken Orlogsmænd eller Koffardimænd, nærmede sig hans Convoi. Begæring herom havde endog været gjort paa en officiel Maade af Major Blessing og den svenske Consul; og Capitain Riegelsens Afslag havde givet Anledning til en Erklæring, fra deres Side, om, at man maatte melde det hiem til det svenske Hof. Dette foranledigede Bille til, i et Brev til Grev Bernstorff, under 4de Sept., at udbede sig Forholdsordre desangaaende. Men allerede under 20de Aug. var herfra affendt Ordre til Bille fra Admiraltetet, som bød ham, at da Freden imellem Sverrig og Tripolis nu var sluttet, havde Bille at tage alle svenske Skibe, som maatte forlange det, under Convoi lige med danske, og at beskytte det svenske Flag som vort eget. Denne Ordre meddeelte Bille strax i en Circulaire, dateret 18de Sept., til alle sine underhavende Skibschefer, som og til Chefen for den svenske Orlogsbrig Dragonen, Otto Petersen, der just befandt sig paa Malaga Red, for at gaae hiem med en Convoi. Bekjendtgjørelse om, at dansk Convoi var at have under Fregatten Triton, directe til Genua, blev strax opslaaet i det danske og svenske Consulat.

Lochner klagede meget over, at den ulykkelige Sag med de af Pachaen forlangte Kanoner, endnu langtfra var til Ende; at Pachaen vedblev sin Paastand; at han, Lochner, havde for liden Indflydelse til at tale et kraftigt Sprog i denne Anledning; at han meget ønskede Billes Nærværelse eller idetmindste et Brev fra Bille til Pachaen; at denne var bleven mere hovmodig, end nogeninde før, efter den fordeelagtige Fred med Sverrig, og at de tripolitanske Corsarer atter vare udløbne paa Krydstogt, hvilket rigtignok, som det hed, gjaldt Amerikanerne, men var dog altid meget foruroligende. Bille skrev i denne Anledning til Grev Bernstorff, og understøttede Lochners egen Begjæring om at blive afløst fra Consulatet i Tripolis. Bille meente, at da det dog, i Til-

fælde af at en ny Consul blev udsendt, vilde blive nødvendigt at gjøre en Consulatpresent, man da kunde forære Pachaen de af ham forlangte 8 Stykker 18pundige korte Jernkanoner, af samme Slags som Sarpens Batterie. Dette vilde da være den anstændigste Maade, at komme fra denne Sag paa, og i sig selv var det en Ubetydelighed, saameget mindre at tage i Betragtning, som disse Kanoner i Tyrkernes Hænder ikke kunde blive synderlig farlige. Men i sine Breve til Pochner anbefalede Wille ham, at holde sig til sin engang givne Erklæring. Han tillod ham at sige Pachaen fra ham af, hvad han maatte finde passende til sine Hensigters Opnaaelse; men anbefalede ham stedse at have den engang sluttede Fred for Die, som en Helligdom, man ikke torde røre ved, uden Regjeringens udtrykkelige Tilladelse.

Under 4de August blev det Wille meldt fra Admiralitetet, at Fregatten Hvide-Døn, General-Adjutant Kaas, og Briggen Nid-elven, Capitainlieutenant Baron Solsten, begge med Convoi fra Flekkers, vare beordrede at gaae til Middelhavet og der underlægge sig hans Commando, for at erstatte de to hjemkaldte Fregatters Afgang fra Esfadren.

Den 13de September gik endelig Kiegelsen under Seil med sin Convoi, der var 11 Skibe stærk, og forlod saaledes Middelhavet.

De franske Kaperes Voilesløshed og Voldsomheder kiendte snart ingen Grændser. Det vilde være trættende at anføre alle de Klager, der indløb. Wille androg stedse i sine Skrivelser til vedkommende Auctoriteter paa, at det var af yderste Vigtighed at vaage over, at Skipperne ikke alene havde en reen Fod at staae paa, men ogsaa over, at de opfyldte alle Formaliteter med Hensyn til Papirernes Udstedelse. „Flere Redere“ skriver han til Commercecollegiet „give sig selv den ubetydelige Fornøielse at forandre Skibenes Navn, naar de have kiøbt dem, og authorisere ikke denne Omdøbning ved en formelig Act. Dette er allerede nok for en fransk Kaper til at priisdømme et saadant Skib.“ Til Grev Bernstoff klagede han bitterlig over den franske Consul i Malaga, som vilde priisdømme Skibe, fordi der fandtes et Par Kanoner

ombord, uagtet han ikke dertil var berettiget ved nogen Lov; men i den Formodning, at en saadan Armering maatte være antagelig Grund til Condemnation, holdt han de opbragte Skibe tilbage i flere Maaneder, indtil han kunde faae Svar fra Paris desangaaende, og vilde kun lade dem gaae, naar de vilde stille tilbørlig Caution. To danske Skibe vare just i dette Tilfælde, paa den Tid vi tale om, i Malaga Havn, og et af disse havde endda et Certificat fra den franske Consul i den Havn, han var udrustet fra, hvori denne erklærede, at det ikke var ham bekendt, som stridende imod Directoriets Decreter, at Koffardimænd havde Kanoner ombord *).

Bille maatte ogsaa være Bolbgiftsmand imellem priisdømte Skibes Mandskaber og Skipperne; han udbad sig Forholdsordrer for disse Tilfælde, da der opstode Spørgsmaal om, hvortænge Folkene skulde betales: Skipperne meente nemlig at kunne ophøre med Hyren den Dag, de vare opbragte; Folkene derimod forlangte Betaling til den Dag, Skibet blev priisdømt. Bille indstillede Sagen til Fordeel for Folkene; thi, uden at kiende til hvad Lands Lov og Ret bød i denne Henseende, indsaae han, at den uundgaaelige Følge vilde blive, i det Tilfælde at Skipperne fik Ret, at Folkene løb fra Skibene, saasnart de kom i Havn, og lode sig hyre med andre, maaskee fremmede Skibe, maaskee endog med Kaperen, der havde indbragt dem; og Skipperne, naar de vare saa heldige, at faae deres Skibe frikiendte, vilde ikke kunne seile, af Mangel paa Født, hvorved Handelen vilde tabe betydeligt. Admiralitetet forespurgte sig hos Deconomie- og Commercecollegiet, og dette igien hos Cancelliet, hvorpaa Udsaldet blev i Dverensstemmelse med Billes Indstilling, nemlig, at Folkehynen i Opbringelsestilfælde skulde betales af Skipperne og Reberne, indtil de Første affkedigede deres Mandskab, eller Skibet finaliter fratoges dem, ved Confiskationsdommens Execution. Imidlertid fandt og-

*) Der seiler fast intet Skib paa Søen, som ikke har en eller to Kanoner ombord, til Signaler, Rødstub o. s. v. De have da gierne et Lispund Krudt og slet ingen Kugler.

saa Udførelsen heraf Banskeligheder, da de danske, men især de norske Skipperne selvend havde Credit i de Havne, hvor de kom hen; de maatte altsaa laane hos Consulerne for deres løbende Udgifter i den Tid de laae opbragte, og indtil deres Dom faldt. Naar de bleve frigitvne, var der intet ivelen for at Consulerne erholdt deres Betaling; men naar Skibene bleve condemnerede, havde det ofte Banskelighed, og det var ikke nogen let eller behagelig Sag for Consulerne, saa at sige, at tvinge Skipperne til at betale Mandskabet Penge, naar den eneste Maade, disse Penge kunde tilveiebringes paa, var at de selv laante dem til Skipperne, af hvem de havde saa liden Sandsynlighed for at faae dem igien.

Fra en Capitain Jens Bruun, som førte Briggen Rebecca fra Altona, indløb Klage til Bille, hvilken strax, ledsaget af alle tilveiebringelige Oplysninger, blev sendt til Consul Lochner i Tripolis. Bruun meldte nemlig, at han, paa sin Reise fra Messina, med en Ladning Potaske, havde den 23de Juni, i Nærheden af Sicilien, mødt en tripolitanisk Chebek paa 12 Kanoner, der sendte et Fartoi ombord og vilde med Magt tvinge Capitainen og Mandskabet til at bekiende, at de vare Portugisere eller Hamborgere. En svensk Renegat tjente til Tolk for disse Barbarer, der paa den brutaleste og grusomste Maade behandlede de værgeløse Folk. Endelig, da de ikke kunde finde noget Paaskud til at bemægtige sig Skibet, plyndrede de Løst og Fast, saavel Skibet som dets Mandskab tilhørende, og forlod det. Kort herefter blev denne Brig indbragt til Malaga af en fransk Kaper.

Uagtet flige og lignende Tilfælde ikke vare ualmindelige, og uagtet der fast ikke var et dansk Skib, som ikke enten havde været opbragt for kortere eller længere Tid, eller idetmindste været visiteret af Kapere, hvilket da selvendt gif af uden at maatte bøde Noget til disse ubudne Gæster, for deres Uleilighed; uagtet alle disse Hindringer for Handelen, tiltog den dog bestandig. I en Rapport af 1ste Septb. til Admiralitetet skriver Bille, at Antallet paa danske Skibe vorede bestandig og paa en overordentlig Maade, og Fragterne vare desuagtet ganske u hørt høie. I et Brev af

22de Septb. til Grev Bernstorff, hvori han meldte det nysomtalte med Capitain Bruun Passerede, skrev han, i Anledning af den modtagne Ordre, at convoiere svenske Skibe lige med danske, saaledes: „Capitain Ellbrecht, som er klar til at afgaae til Italienske Kysten med første søelige Vind, faaer fire eller fem svenske Skibe under sin Convoi. Jeg har derimod henviist alle til Hjemreise færdige Skipperne til Chesfen for den svenske Drlogsbrig Dragonen, som snart afgaaer med Convoi Strædet ud; og jeg troer, han vil saaledes faae 10—12 danske Skibe med sig, hvilket Antal allerede har samlet sig, siden Capitain Riegelsens Afreise den 13de d. M. med 23 Skibe under Convoi.“

Den 26de Septb. gik den svenske Brig Dragonen under Seil, Strædet ud, med 13 danske Skibe i sin Convoi. Den 27de gik Triton Seil østerefter med fem Skibe, hvoraf et dansk og fire svenske. Hans Ordre var, at bringe sin Convoi til Genua og Livorno, og efter 14 Dages Forløb at gaae tilbage med hvad danske eller svenske Skibe, der maatte findes klar til at tage Convoi vesterefter.

Under 29de Septb. indsendte Bille til Grev Bernstorff den officielle Beretning, fra Admiral Nelson til General D'Hara, om Slaget ved Aboukir, endvidere at Admiral Nelson var gaaet til Neapel og havde i Kongen af Englands Navn erklæret den franske Republiks Allierede, nemlig den liguriske, romerske og cisalpiniske Republik Krig.

Den 29de Septb. kom Sarpen tilbage til Malaga med et dansk Skib under sin Convoi. Vi erindre, han var bleven sendt til Gibraltar, for at tage et rigtlatet dansk Skib under Convoi. Dette Skib kom fra Smyrna og var bleven indbragt dertil af en af Hr. Glynn's Lettre of Mærker. Da denne Mand blev gjort til dansk Consul, havde han skriftlig forpligtet sig til Bille, at ingen af hans Kapere skulde opbringe danske eller neutrale Skibe. Som en Folge heraf affatte han strax sin Capitain, men han meldte tillige til Bille, at han havde fundet dette Skibs Papirer saa tvivlsomme, at han ikke havde vovet at give Skipperen dem

tilbage, af Frygt for, at de Engelske skulde gjøre Skibet til Priis paa selve Reben. Da Holdet kom til Gibraltar, for at bringe dette Skib derfra, fandt ogsaa han Papirerne meget mistænkelige, og hele Mandskabet at bestaae af Hollændere. Carpen, bragte Skibet tilligemed to Andre femten Mile vestenfor Cap Spartel, og først her overgav han Skipperen sine Papirer. Saaledes slap da dette Skib fri; men Sagen var imidlertid bekendt nok i Gibraltar, og bidrog ikke lidet til at sætte vort Koffardislag i Miscredit. I denne Anledning skrev Bille til Grev Schimmelmann, under 3die October, og beklagede sig meget over de danske Kiøbmænds Misbrug af Regjeringens Omsorg for Handlen. Han troede at have gjort sin Pligt, ved at redde dette Skib med dansk Flag fra at blive taget og priisdomt paa selve Gibraltars Reb, saaledes som det allerede havde været Tilfælde med et Andet; men han ansaae det ogsaa for sin Pligt at gjøre opmærksom paa dette Misbrugs Følger, som kunde blive yderst farlige, nu da de Engelske, efter Slaget ved Aboukir, spillede saa aldeles Mester i Middelhavet. Han tilkiendegav sin Frygt for at den commanderende engelske Admiral kunde lade vore Convoier visiteres, en Ting der vilde være ligesaa ydmygende for Flaget, som den vilde sætte den Chef, det indtraf for, i den vanskeligste Stilling. Han sluttede med at sige, at dersom han torde give sin Mening tilkiende, om hvad der var at gjøre, vilde han ansee det nødvendigt, at underkaste alle vore Handelsflibe, men især dem fra Altona, en meget streng og meget nøiagtig Undersøgelse, inden man gav dem danske Papirer.

Men ogsaa herhjemme var man bleven opmærksom paa de alvorlige Følger, som altfor megen Lethed i at tilstaae Convoi kunde drage efter sig; ligesom man paa den anden Side fandt det nødvendigt at udstrække Convoieringsystemet saa langt som muligt, og derfor endog besluttede at lade Convoier afgaae fra Flekkersø i Norge, som skulde bringe Skibene lige til Middelhavet. Forordningen af 25de Juli 1798, angaaende denne Convoiering, begynder saaledes: „Da Kongen, af de fra alle Steder i hans Riger og Lande, af hans handlende og søfarende Underaatters

indløbende Klager, er overbevist om, at deres, med en neutral Stats Rettigheder overeensstemmende, Søhandel og Søfart ideligen forstyrres og krænktes ved voldsomme Fornærmelser, saa har han besluttet under saadanne Omstændigheder, saalænge Folkerettens almindelig anerkendte Grundsætninger og Traktaternes specielle Bestemmelser, samt den fra hans Side strengt og uafbrudt iagttagne Neutralitet ikke formaaer tilstrækkeligen at værne om hans Undersaatters Handelsrettigheder, at give den bevæbnede Beskyttelse, som han hidindtil har tilstaaet sit Handelsflag, en større Udvidelse, ved at lade hans Undersaatters Skibe til fremmede europæiske Steder, under følgende nærmere Bestemmelser, convoiere fra en indentandst Havn." Men samme Forordnings 5te §. siger: „For at kunne tage Deel i den herved tilstaaede Beskyttelse, skal foruden den Ed, hvormed hver Reeder ved Erholdelsen af kongelige Passer har at godtgjøre, at i Skibet ikke er indladt nogen Krigscontraband efter de ved Traktaterne og senere Overenskomster derom fastsatte Bestemmelser, af Skipperen for hvert Skib, som begjærer at komme under nogen af de forommeldte Convoier, endvidere tilstilles Chefen for Convoien, til ydermere Sikkerhed i den ham paaliggende Control, en edelig Forsikkring, at ingen Varer eller Artikler, som efter Traktaterne eller senere Overenskomster kunne henregnes til Krigscontrabande og ere bestemte til en af de krigførende Magters Havne, med hans Minde og saavidt ham er vitterligt, forefindes inden Borde paa det ham anbettede Skib. Denne edelige Forsikkring skal af Skipperen, efter det Formular egenhændigen underskrives, som i denne Henseende skal meddeles Chefen for Convoien." Under 18de August, i et Brev, som Admiralitetet sendte Bille med Nidelven, Capitainlieutenant Baron Holsten, der gik med Convoi til Middelhavet, skrev bemeldte Collegium: „Videre tilkiendegives Hr. Kammerherren til Regel for Convoieringen, at af enhver Skipper, der forlanger Beskyttelse, skal affordres hans Underskrift under et af de herved tilstillede 50 Stykker Formularer til den edelige Forsikkring, som Placaten af 25de Juli d. A., dens 5te Artikel paalægger lige

Skipper. I Henseende til samme Placats 6te Artikel, hvori Convoiering alene bevilges for de Ladninger, som enten tilhøre danske Undersaatter, eller andre neutrale Staters Indvaanere, da vil Convoichefen i første Tilfælde, naar nemlig Ladningen tilhører de kongelige danske Undersaatter eller forsendes for deres Regning, derom erholde den fornødne Visshed, naar han forlanger, at de Ware-Certificater, ham forevises, som de danske Handelsde, ifølge kongeligt, allernaadigst Rescript til samtlige Stiftamtmand af 22de Febr. 1793, kunne forlange og erholde udfærdiget af Stedets Dyrighed, naar Ladningen indtages i en indenlandsk Havn, og af de danske Consuler, naar Ladningen indtages paa et fremmed Sted. I det andet opgivne Tilfælde, at Ladningen kunde tilhøre andre neutrale Staters Undersaatter, da vil han herom erholde det fornødne Beviis, naar Skipperen, som vil begive sig under Convoi, enten ved et Dyrigheds Certificat, eller Attest fra Indladningsstedet, eller ved en dansk Consuls Declaration kan godtgjøre, at Ladningen er neutral Eiendom."

Efterat Holdt havde bragt de tre Skibe ud af Middelhavet, holdt han krydsende, for om muligt at møde den danske Galease, ladet med Varegods til Eskadren, hvilken var meldt at være afgaaet allerede for 10 Uger siden fra Kiøbenhavn; men han traf den ikke. Derimod bragte han en anden dansk Galease til Malaga, som havde været tagen først af en fransk og siden af en engelsk Kaper, men begge Gange var frigiven. Sarpen blev beordret at gaae med en Convoi til Barcelona, og derfra convoiere tilbage, Strædet ud. Men uagtet det kun var 3 Dage siden, at den svenske Brig, Dragonen, var afgaaen med Convoi, var der allerede Søgning om Convoi igien for at gaae Strædet ud. Den 1ste October lod Bille opslaae i det danske og svenske Consulat en Bekjendtgjørelse, som lod paa, at Briggen Sarpen var klar til, om to Dage at gaae Seil til Barcelona, med de Skibe af de to Nationer, der maatte ønske det, under sin Convoi. Men dersom Vinden skulde vise sig østlig imidlertid, skulde Sarpen uophødelig gaae med Convoi vesterefter, bringe den udenfor Cap Spar-

tel, og komme tilbage uden at løbe an nogensteds, ja han skulde endog komme tilbage inden han var kommen Strædet ud, i Tilfælde Vinden atter gik vestlig, før han havde passeret Gibraltar. Den 1ste October, om Aftenen, viste Skyerne paa Cap Molino, at den østlige Vind var i Ankomst. Holck fik da Dordre, uopholdelig at gaae under Seil med 7 danske Skibe, Strædet ud. Dette fandt Skipperne, som vilde til Barcelona, saa ulovligt, at de truede Bille med Protest og Klage til Kiøbenhavn, hvorfor han selv, i en Rapport af 3die October meldte denne ellers ubetydelige Sag. Holcks Expedition var ikke saa heldig, som det, under disse Omstændigheder, havde været at ønske. Han fik N. B. Vind under Gibraltar; vilde saa gaae tilbage, men drev af, da han ikke torde forlade Convioen, som imidlertid var bleven forøget med 4 Skibe; kom ind til Belez Malaga, før han kunde stoppe; og passerede først Gibraltar d. 9de October. Den 13de kom han tilbage til Malaga, med tre Skibe, som vare komne ud til ham fra Gibraltar.

Imidlertid kom Lougen tilbage fra Tunis, og ankrede paa Malaga Red d. 1ste October om Natten. Fabricius' Rapport om denne Expedition indeholdt i det Væsentlige, som følger:

Den 7de August gik han Seil med Transportflibet Susanne, saae det ankre paa Tunis Red den 14de Septbr., hvorpaa han krydsede sig ud, uden at have været til Ankers eller havt Samqvem med Land. Paa Tilbagereisen havde han to Gange mødt tyrkiske Krydsere om Natten, den ene Gang en Algeriner, den anden en Tuneser. Den 1ste October om Morgenen saaes en Brig, som tonede dansk Flag, og en fransk Kaper, som roede og stod ind imod Land. Ved at sende en Officier ombord i Briggen erfarede, at den tre Dage for var bleven taget af en fransk Kaper, 1½ Mil fra Cap Molino, og tilhørte Agent Frolich i Kiøbenhavn. Da Papirerne vare fuldkommen rigtige, tog Fabricius den franske Priismester og hans Mand ombord til sig, og bragte Briggen med sig til Malaga. Men da imidlertid bemeldte Brig havde været visiteret af den algierste Krydsers, fik den Qua-

rantaine, og Bille gav Ordre til, at den skulde blive liggende under Eugens Kanoner, da han vidste, at de franske Kapere vare istand til de dristigste Handlinger, og især vare forbittede over, at de danske Orlogsmænd toge deres Priser fra dem. Den franske Consul manglede heller ikke at gjøre Reclamationer om dette Skib, igiennem Consul Hoppe. Billes Svar i denne Anledning anføres her, da det giver os et Begreb om Hr. Chompré's Skrivelse, saavel som om de forskjellige Ansæelser af Kapernes Rettigheder; det er adresseret til Consul Hoppe og dateret d. 6te October 1798.

„Jeg har herved den Ære at tilbagesende Dem den franske Consuls Brev til Dem. Jeg maa med det samme bevidne Dem min Forundring over, at Hr. Chompré finder Capitainlieutenant Fabricius's Opsørelse saa besynderlig, idet han har taget et forurettet dansk Skib, som han mødte i Søen, under sin Beskæftelse. Jeg havde alene ventet paa at faae Kapercapitainens Navn at vide, for at indsende min Klage til den danske Regiering, over Folk, som paa en ulovlig Maade standse et dansk Skib i dets Reise, hvis Papirer ere i den fuldkomneste Orden, saameget mere som Erfaring har lært, at naar saadanne Skibe frigives af franske Tribunaler, erholde Skipperne ingen Erstatning for deres Forsinkelse, Tab o. s. v. Men alle disse Bemærkninger ere overflødige her — De vil behage blot at underrette den franske Consul om, at alt, hvad Capitainlieutenant Fabricius har gjort, er nøiagtigt ifølge hans Instructioner, og at Ursagen, hvorfor han har sendt de to Franskmænd tilbage paa Briggen Elizabeth, er kun den, at Sundhedscommissionen har forlangt det, fordi de skulle gjøre deres Quarantaine tilligemed Koffardibriggen's Mandskab. De vil endvidere tiene mig i at fornye mine Forsikringer til Hr. Consul Chompré om, at den danske Regierings oprigtige Ønske er, at vedligeholde den bedste Forstaaelse med den franske Republik, og man vist ikke med Grund kan bebrøide mit Hof, at ville bryde de bestaaende Traktater.“

Admiralitetet havde befalet, at der skulde indsendes specielle Rapporter om Skibenes Tilstand. Disse lode for Triton og

Sarpen ganske forbeelagtige; deres Mangler bestode meest i Seil og løbende Gods, og herfor var der ved udsendt Waregods sørget, skøndt det endnu ikke var ankommet. Derimod klagede Fabricius meget over Lougen, som var meget ledelsesløs og mange Steder saa raadden, at det var umuligt at faae den tæt. Bille raadede derfor til at den hiemsendtes, men dog ikke før næste Foraar, for ei at udsætte den for en Vintertour Nord paa, saameget mere som han stedse ansaae Briggerne for de hensigtsmæssigste Skibe til Tienesten i Middelhavet, saalænge vi ingen Krig havde med de barbariske Magter. Men da saavel Holdk som Fabricius meldte, at nogle af deres Kaperter vare brøstfældige og raadne, befalede Bille dem, at anskaffe nye, hvor de kunde og hvad det end skulde koste, da deres Batterie ubetinget og altid maatte være i complet slagfærdig Stand. Sarpens Seil vare meget maadelige: Bille bestemte derfor, at den skulde gaae med Convoi til Italien, og da i Genua eller Livorno lade sig forfærdige et nyt Stel Seil, men som maatte blive af Bomuldstoi, hvilket er temmelig almindeligt i Middelhavet, og overmaade tienligt om Sommeren.

Allerebe den 6te October afgik Lougen igien med en Convoi, der skulde til Barcelona. Da Holdk kom tilbage d. 13de fra Strædet, med de 5 Skibe under Convoi, som vare komne ud til ham fra Gibraltar, meldte han, at det først var lykkedes Dragonen at komme Strædet ud d. 9de October, og havde den da kun 12 Skibe med sig af sin Convoi.

Den 15de laa Holdk atter seilklar med en Convoi af 17 Skibe, danske og svenske, for at gaae Strædet ud. Da imidlertid Nordvind hindrede hans Afreise, fik han Ordre at lette og holde det krydsende, for at hindre de franske Kaperere i at opbringe indkommende danske Skibe. Den 16de traf han paa et dansk Skib fra Altona, kommende fra Marseille med en Ladning Wiin, som 10 Mile østenfor Malaga var taget af en fransk Kaper. Da Holdk fandt Papirerne i Orden, tog han Priskmesteren ombord til sig og gik til Ankens med Skibet paa Malaga Neb, for at tage

det med i sin Convoi. Den franske Consul gjorde da atter sine Reclamationer, men fik omtrent samme Svar som forrige Gang: Holck havde handlet efter Ordre, som lød paa, at da Danmark ikke var i Krig med nogen Magt, og den danske Eskadre var i Middelhavet for at beskytte den danske Handel, var det Chesernes Pligt at tage ethvert Skib, som de fandt opbragt af Kapere, saafremt de mødte det udenfor de til Middelhavet grændsende Landes Territorium. Iovrigt henviste Bille ham til den franske Regering, da han aldeles ikke fandt sig besøiet til at correspondere om disse Sager med Andre, end sine egne Auctoriteter.

Den 14de October ankom Briggen *Nidelven* til Gibraltar, og den 18de til Malaga. Han havde havt det Uheld at blive skilt fra hele sin Convoi. Hans Rapport herom lyder saaledes, dateret Gibraltar, 19de October:

„Herved har jeg den Ære at tilmelde Hr. Kammerherren, at jeg idag den 14de October er ankommen, ifølge min Ordre fra Admiralitetet, her til Gibraltar, hvor jeg har modtaget Hr. Kammerherrens Ordre af 2den d. M. Jeg har ei medbragt noget Skib af min Convoi, thi jeg har været saa uheldig at blive skilt fra dem alle. Jeg gik med *Delogscutteren* forsvaret og 20 Convoiskibe fra *Flekkers* d. 8de September, fik d. 11te en haard omspringende Storm fra S. S. D. til Vesten, da jeg omtrent var imellem de flamske Banker og *Galopernø*; og som min Convoi bestod af meget flette Seilere, gjorde jeg Signal for at holde af, bedre ud i Farvandet; men ikkun *Cutteren* og 4 Skibe fulgte med; de andre, der vare adspredte paa 2—3 Mile, abløde ikke. Da Veiret bedagede sig, holdt jeg ind ad Canalen, hvor jeg ved Dover samlede med 8 Skibe af Convoien og iblandt disse med *Ostindiefareren* *Minerva*, Capitain *Coulthart*, et af dem der ikke lystrede Signalet, og imidlertid havde det været saa uheldig at støde paa de flamske Banker. Da min Ordre fra Admiralitetet lyder paa, at de betydeligste Ladninger fortrinligen skulle have Beskyttelse, saa maatte jeg detachere *Cutteren*, der ifølge sin Ordre skulde convoiere til *Hviden* af *Cap Lizard*, for at gaae paa Siden

af bemeldte Dstfarer, og, dersom Omstændighederne tillode det, indløbe med ham til Falmouth, hvor han vilde eftersee sin Skabe, for da om muligt atter at følge med os. Falmouth var bestemt til Rendezvouspunkt for Convoien. Jeg gik med smaa Seil og vestlige Vinde, fra den 16de til den 25de September, i Canalen, for at samle mine Skibe; og da jeg ifølge Rendezvous-Ordren holdt under Falmouth, krydsede jeg derudenfor i to—tre Dage, for at samle de øvrige Skibe. Dette gjorde ikke de 7 medhavende Convoiskibe; thi om Natten styrede de Cours ad Lizard, paa Skibet Johanne Maria, Capitain Garberg, nær, som holdt ned til mig. Fra Falmouth indsendte jeg Rapport til Admiralitetet. Jeg erfarede her, at Dstfareren var bleven saa læk, at Cutteren maatte løbe ind med ham til Portsmouth. Capitain Garberg var altsaa den eneste af hele Convoien, der forlod Canalen med mig d. 25de Septbr. I en haard Storm fra N. V. blev jeg skilt fra ham i en mørk Nat d. 27de. Saamegen Flid jeg end gjorde mig, var det mig umuligt at finde ham igjen, og dette blev saameget mere vanskeligt, som jeg d. 1ste October havde en haard Storm af S. S. D., i hvilken Storemers knækkede. Det er vel sat i temmelig god Stand igjen; men naar jeg kommer til Malaga maa det til Dæks, for at repareres. Mit Dæk er ogsaa læk paa flere Steder. Den 4de havde vi atter en Storm af S. V., omgaaende til N. V. og d. 10de haardt Veir af D. S. D. Da Deres ærede Ordre byder mig at handle efter Omstændighederne, troer jeg det Pligt at oppbie de fastsatte 4 Dage, som Rendezvous-Ordren lyder paa, for om muligt endnu at samle nogle Skibe af min adspredte Convoi. Disse og andre danske og svenske Skibe, der maatte forlange Convoi, erholde da Leide til Malaga efter Deres Befaling. Tiorten Skibe af Convoien vare bestemte til Middelhavet. Da jeg har Breve fra Admiralitetet til Hr. Kammerherren, assender jeg samme med Exprese, tilligemed denne min ærbødige Rapport.

S. Solsten.

Disse Depecher fra Admiralitetet vare det ovenomtalte Brev af 48de August, tilligemed Edsformularerne for Skippere under Convoi. Ved sin Ankomst foreviste Baron Holsten sin Instrux, og Wille fandt heri nogle Artikler, som vare af den Bigtighed, at han strax, ifølge samme, udstedte nedenstaaende Circulaire til sine underhavende Chefes, dateret Malaga d. 19de Octbr.

„Til de Herrer Chefers Instruction og Forholdsordrer, naar de ere paa Expedition eller ere detacherede, bliver endnu at tillægge:“

„1. Af alle Kræfter beskyttes de Skibe, som træffes under dansk og svensk Flag, og forsvares imod enhver Fornærmelse, samt om de i aaben Sø træffe saadanne Skibe i en Kapers Magt, have de at befrie dem, dog have de omhyggelig at undgaae det, der kunde opholde dem, eller føre dem fra deres egentlige Bestemmelse; alt i Overensstemmelse med den 179de og 796de Paragraph i Søkrigsartikelsbrevet.“

„2. Skulde fremmede Orlogsmænd af en større Force absolut paaataa at ville examinere og visiterer Convoien, sætter man sig af alle Kræfter derimod. Men i Tilfælde at Intet vil hjælpe, og Magten er overlægen, lader Chefen, ved en Officier, som gaar ombord paa Koffardiskibene, forevise deres Passer og øvrige Skibspapirer, og i dette Tilfælde gjør han sig selv personlig ansvarlig for Ladningens Retmæssighed; men tillige erklærer han bestemt, at han er forpligtet til, af alle Kræfter at forsvare de under hans Beskyttelse værende Skibe, dog ikke lade noget Middel uforsøgt til at afværge enhver Slags Misforstaaelse eller Stændtlighed, ved venstabelige Forestillinger eller Ustale.“

Jeg troer det nødvendigt at bemærke, at Baron Holsten erklærede, vel at have Ordre til at meddele denne sin Instrux til Wille, men ikke til at aflevere den; ei heller havde Wille Noget i Hænde, der bød ham at antage de to ovenomhandlede Punkter for Andet, end en speciel Instrux for Convoichefen, saalænge han var paa Reisen til Middelhavet. Men da de deri tagne Bestemmelser, saa at sige, vare Svar paa, hvad han nylig, i et af sine

Breve til Grev Bernstorff, havde berørt, hvori han nemlig gientog sin Frygt for, at mulig de Engelske kunde ville paastaae at visitere vore Convoyer, og spurgte om, hvad han da havde at gjøre; saa betænkte han sig ikke paa at gjøre dette Tillæg i Chesernes Instructioner, hvilke hidtil kun bøde dem, saavidt Flagets Vre dermed kunde bestaae, at bruge al mulig Vaerlighed og Skaansel mod de krigførende Magter, for at undgaae al Dispyt. Da Triton og Lougen vare fraværende, var det endnu kun Sarpens og Nidelvens, der fik dette Tillæg i Instructionerne. I en anden Circulaire, dateret d. 20de October, tilfendegav Wille Cheserne Indholdet af den kongelige Placat af 25de Juli samt tilstillede dem Edsformularen, som Skipperne havde at underskrive. Han gjorde dem tillige opmærksom paa, at da de svenske Skibe nøde samme Rettighed som de danske, saa maatte den samme Ed kræves af de svenske Skipperne, forinden de kunde tages under Convoi.

Nidelven halede altsaa indenfor Molen, for at reparere sit Mers. Sarpens gik derimod Seil d. 19de, Strædet ud, med en Convoi af 22 Skibe, hvoraf 5 vare svenske, de 17 danske. Hans Ordre var, at bringe dem vel ud af Strædet, og derefter, om muligt, at bierge hvad Skibe han kunde træffe paa af Nidelvens Convoi. Den 21de passerede han Strædet med hele sin Convoi; et Skib, som kom ud fra Gibraltar, stødte endnu til ham, og den 22de forlod han dem alle vel ude af Sigte af Cap Spartel. Han krydsede sig derpaa tilbage til Tangier, og vilde ligge der et Etmaal over, men fik haardt Veir og mistede et Anker; gik til Søes; var inde paa Bugten igjen Dagen efter, men var ikke saa heldig at bierge Ankeret. I Strædet frelste han to danske Galeaser af franske Raperes Hænder, og bragte dem ind til Gibraltar, hvor han forefandt 3 Skibe af Nidelvens Convoi, af hvilke de to havde været opbragte, men bleve strax frigivne igjen. Om Natten rasede en haard Storm paa Gibraltar Red, hvorved flere Skibe ragede i Drivt; to af Sarpens Convoi fik Haveri, men Hold hialp dem strax Dagen efter til at blive sellklar. Derpaa gik han over til Algeziras, hvor 5 Skibe af Nidelvens Convoi

vare opbragte, men atter frigivne; og saaledes gik han med 10 Skibe Middelhavet ind. Her mødte han det danske Skib, Forandringen kaldet, som af en fransk Kaper havde været berøvet sine vigtigste Papirer, hvorfor Holdt tog ham under Convoi og saae ham vel ind til Ankers paa Gibraltars Red. Den 14de November bragte han sin Convoi lykkelig til Ankers paa Malaga Red, dog ikke før han havde været nødt til, just som han var kommen til Ankers, at lette igien, for at frelse et af sine Skibe fra en fransk Kaper. Medens han laa i Gibraltar tog den engelske Brig l'Espoir en fransk Cutter, efter en meget hidsig Fægtning, udenfor Cap Spartel. Nogle Dage før var Commodore Duckworth gaaet til Søes med en Eskadre af 5 Linieskibe og flere Bombe- og Transportskibe, som havde Tropper ombord, under General Stuarts Commando. Flere engelske Linieskibe, saavelsom Priser, tagne i Slaget ved Aboukir, laae i Gibraltar og reparerede.

Mod Slutningen af October Maaned vare, omtrent de sidste Skibe, som skulde have Convoi vesterefter, færdige. Bille bestemte derfor, at Nidelsen skulde bringe dem Strædet ud, og derpaa holde det krydsende, for om muligt ogsaa at møde nogle af sin adspredte Convoi, og da at bringe dem ind. Billes Hensigt var da, at Nidelsen skulde sætte ham selv af i Tangier, hvor han vilde besøge sin Ven, Consul Dlsen. Billes Helbred var betydelig svækket; Lægerne raadede ham alle til at forandre Luft og til at give sig lidt Frihed. Han besluttede da, nu da det travleste Dieblis var forbi med Convoieringen, at gaae fra Tangier til Cadix paa en fiorten Dages Tid; men formedelst stadig Modvind og stormende Veir blev Afreisen fra Malaga forhindret; der indtraf andre Forretninger; kort, Bille maatte opgive sin Tour til Cadix og alene gaae til Tangier, for derfra at gaae over til Gibraltar, hvor han havde Ting af yderste Vigtighed at afgjøre med Lord Sct. Vincent. Dog forinden vi komme hertil, maae vi endnu berøre Admiralitetets Skrivelse af 27de Septbr., der tillagde Bille følgende Ordre: „Efter senere med Deconomie og

Commercecollegiet førte Correspondence vil den ved Placaten af 25de Juli d. A. paabudne Ed ikkun angaae Convoiering fra indenlandske Havne, men ikke være nødvendig at forbre af Skippere, der faae Convoi fra Middelhavet, da Contrabande fra dette Hav ikke kan formodes iblandt de Ladninger, som gaae til østersøiske eller indenlandske Havne."

"Smidlertid corresponderer bemeldte Collegium med det udenlandske Departement, saavel i denne Henseende, som angaaende de Foranstaltninger, der kunne findes nødvendige ved Convoiering fra Middelhavet i Almindelighed."

Ved en Circulaire bekendtgjorde Bille heraf, hvad han ansaa nødvendig til sine underhavende Chefers Efterretning. Men under 31te October skrev han i denne Anledning saaledes til Admiralitetet: "Smidlertid bør jeg dog ikke unblade at gjøre det Kongelige Collegium opmærksom paa, at Svovl er en Artikel, som er i en overordentlig høi Priis i England, og at her er en utrolig Mængde Skibe, som lade dermed, bestemte enten til Kiøbenhavn, Hamborg, Altona eller Stokholm, hvilket gjør de franske Tribunaler meget opmærksomme; og maae saadanne Skibe undergaae en overordentlig skarp Examination; ja, jeg har ogsaa havt Exempler paa, at ved Folkenes Malice og Uenigheder med deres Capitainer, deres Udfigende har været forskiellig fra det, Papirerne lode paa, hvorved de ere bleve priisdømte."

(Fortsættes.)

Den engelske Fregat Pique seiler over Atlanterhavet, efter at have affødt Kriget og en stor Deel af Kisten, samt mistet Roret underveis.

(Naut. Mag. Dec. 1835.)

Nedenstaaende Rapport fra Capitain Rous meddele vi efter Løfte, som et Beviis for Upperligheden af Hr. Oliver Langs Sikkerhedsstjøl

og øvrige Forbindingsmaade af Buntsømmerne. Ligesom enhver Sømand ikke uden høieste Interesse vil see Fortrinligheden af Hr. Langs Opfindelse bekræftet ved en saa afgjørende Prøve, saaledes maa ogsaa det udmærkede Sømands-Mod og Dygtighed, som Capitain Rous og hans Undergivne have lagt for Dagen paa denne mærkelige Overtagelse, tilbringe sig Enhvers Beundring.

Den 17de September forlod jeg Quebek med Lord og Lady Aylmer samt Suite ombord. Den 21de, da vi vare under Anticosti, Vinden sydlig, bar jeg af for at løbe igennem Belle Isle Strædet, og da vi vare tæt under St. Johns Head, Nysoundland, Kl. 6½ E. M. D. d. 22de, stod jeg over imod Labrador Siden, for at undgaae den lave Kyst og Smaasøerne paa den modsatte Side. Kl. 10 E. M. D. begyndte Veiret at blive tykt, med Taage, Vinden Vest, Merseils-Kuling; mindskede Seil og styrede en aaben Cours, Canalen ud, D. t. N. Da den vagthavende Officier Kl. 10^T 20^m var beskæftiget med at tage et Reb ind i Merseilene, og Masteren og jeg holdt Udkik, blev der varskoet for Braad og Brand ret forud. Roret blev lagt Bagbord, men Skibet stødte i samme Dieblis og blev staaende fast. Vi opgave alle Seil og Skibet svalede med Forenden mod Nord; satte Seil til igien og braste hal overalt, hvorpaa vi glæde af Grundten, men Strømmen tog fat i os og satte os fast imellem to Skæer. Giorde alle Seil fast og sendte Masteren ud for at lodde; nedtog Bram- og Bovenbram-Ræer og Stænger. Skibet huggede svært.

Masteren meldte, at der var 4½ og 5 Favne Vand rundt om Skibet, undtagen et Skæer under Bagbords Stor-Røst, hvor der kun var 3 Favne, og 17 Fod Vand agtenfor Styrbords Fokke-Røst, med dybt Vand udenfor. Da Veiret var tykt, med Regn, kunde vi blot see en Række lave Skæer, som strakte sig omtrent 50 Favne D. ¼ S., parallel med Skibet, omtrent 100 Alen fra os. Satte alle Factoier ud; førte det svære Barpanker ud og hev det harpestivt. Vandet begyndte at falde omtrent Kl. 11. Gik i Arbejde med at styrte Vandfæde, faste Kanoner og Skarp

overbord og holde Pomperne igang. Kl. 2 F. M. D. tiltog Kulingen fra B. S. B., saa at Fartøierne vare nødte til at søge Læ under Bagbords Fokkerøst. Fregatten vedblev at hugge svært, saa at Masterne truede med at gaae overbord hver Gang.

Da Vandet atter begyndte at stige, førtes et Barpanker ud i S. D. t. S., ved Hiælp af hvilket Barkassen med et Sværanker blev udvarpet, medens de andre Fartøier bare Louget op. Hi-vede Sværtouget stivt. Kl. 7½ F. M. D. sprang Vinden til B. N. B., en Streg ud fra Land. Tilsatte Fokken og braste Forræerne ind. Kl. 8 p. til Frokaast. Kl. 8^T 15^m gled Skibet nogle Fod frem; satte Forre-Mersseil og hev, af og til, med al Kraft paa Sværtouget, og da hele Mandskabet løb forud paa Bug-spydret, aad Fregatten sig af Grunden Kl. 9^T 13^m. Løb ind i Ance au Loup Bugten og ankrede. Fregatten trak 13 Tommer Vand i Timen. Vort Uheld kom af, at Flodtiden havde sat os N. B. hen, da vi stode N. D. ud fra Nyfoundlands Kysten. Den næste Morgen vare vi under fulde Seil igien ad England til. Lækken tiltog gradeviis indtil d. 26de Septbr., da den var stegen til 23 Tom. i Timen. Den 27de mistede vi vort Ror paa 50° 10' N. Br. og 40° 6' Længde. Den 28de fik vi et Rødror hængt, som en svær Søs borttog d. 29de. Den 30te September, da vi ikke vare istand til at vende Skibet, i en haard Storm af Norden, vare vi nødte til at dreie bi Vester over. Skibet arbejdede overmaade svært, og Fokkemasten bevægede sig i Sporet; tog Bramstængerne til Dæks; kappede Dagligankeret fra os og klarede Altting væk fra Fordelen af Skibet. Den 1ste October faldt vi ind med den franske Brig Suffrein, fra St. Malo, som tilbød os Assistance; medgav den Rapport om vor Stilling. Vi vare da paa 48° 48' N. Br. og 30° 20' Længde. Den 4de Octbr. lykkedes det Tommermanden at stoppe en Læk i Forstævnen; en af Riettingpomperne, som var forslidt, blev istandsat. Den 6te fik vi hængt et Pakenhams Ror, da det var den første Dag, vi havde godt Veir; men den 10de borttog en svær Søs det atter, og vi dreiede igjen bi, S. B. over, i en svær Storm af N. B.

Den 11te, da Veiret bedagedes, bare vi igien af. Den 12te Kl. 8 E. M. D. vare vi nødte til at ankre paa 41 Favne, vestenfor Casquets, da vi ikke vare istand til at lægge dem foroven med en nordlig Vind. Kl. 2 E. M. D., d. 13de, lettede vi og kom til Ankers ved Sect. Helens Kl. 4 F. M. D. d. 14de, efter at have løbet 1500 Qvartmile uden Ror og med Pomperne i Gang hver Time. Jeg har den Fornoielse at kunne anbefale mine Officierer og hver Mand i Skibet, uden Undtagelse, for deres gode Opførsel under saa vanskelige og anstrængende Omstændigheder o. s. v.

H. J. Rous, Capitain.

Af en anden Beretning udbrage vi Følgende: Fregatten løb omtrent 7 Miles Fart, da den stødte. Af dens Kanoner bleve 20 Kassede overbord tilligemed største Delen af Skarpet og omtrent 100 Tønder ferftt Vand, som styrtebes og blev udpompet. Med Undtagelse af maastee en Timestid vedblev Skibet ideligen at hugge svært med hver Sø. Mandskabet var meget slikt, og saa god Orden herskede der, at der blev pebet til Frokaast, som sædvanligt; men de havde neppe været et Qvarter nede, før Capitain Rous mærkede, at Fregatten begyndte at glide lidt. Alle Mand bleve kaldte op; der blev hevet i Spillene, og Fregatten kom af, som er omtalt i Rapporten.

Søndagen efter, da det kulede haardt, traf en svær Sø Roret, hvis Tapper og Lykker maae have faaet Skade, da Fregatten huggede paa Klipperne, og rev det løs fra Skibet. Et Rødror efter Capitain Symonds' Idee blev snart giort; men det slog saa voldsomt imod Agterstævnen og Gildingen, at det blev nødvendigt at kappe det fra sig. Nu gjorde Tømmermanden et Pakenhams Rødror *), som blev hængt, og Skibet styredes ved det i nogle Dage, da ogsaa det gik eller kappedes bort, fordi Forhalerne overflares af de forrevne Kobberplader under Skibets Bund. Fra nu af blev Skibet styret uden Ror paa en Seilads af over 1400 Qv. Mile; og naar det rullede meget, traf det over 3 Fod Vand

*) See Archivets 3die Bd. 2det Hefte.

i Elmen, og aldrig ringere end 20 Tommer. Den 12te October vare de af en N. N. W. Wind satte over mod Franſke-Ryſten; men da de havde ſikre Længdeobservationer, løb de ind imod Caſquets Fyre, ſom de fik i Sigte Kl. 9 om Aftenen, og ankrede paa 40 Favne Vand. Den næſte Morgen ſendte de et Fartoi, der tilbød ſin Aſſiſtance, ind til Guernſey efter et Dampſkib; men da Vinden om Middagen gik ſyblig, lettede de og naaede lykkelig Sct. Helens Red næſte Morgen, uden andet Styringsmiddel end et Loug, firet agter ud, med en Rapert paa Lampen.

Paa hele Dverreisen ſaae de kun 4 Seilere, franſke Brigger. To af diſſe paſſerede dem uden at bryde ſig om dem, den tredie dreiede til i Nærheden af dem, og da Pique juſt da trak mere Vand, end ſædvanligt, og var uden Nor, blev det beſluttet at ſende Lord og Lady Nylmer, de Enge og nogle Soldaterkoner ombord paa dentre Brig, ſom var beſtemt til Bordeaux. Men da Tomniermanden havde været derombord for at eſterſee den, fandt man, at den var ligesaa læk ſom Pique, hvorfor man opgav Forſættet og lod den gaae. Den ſierde Brig kom til dem paa en Tid, da de laae tværs paa Søerne, og længe forgiæves havde forſøgt at ſaae Skibet til at falde af: Briggen tilbød ſtrax ſin Aſſiſtance og gav dem Stæbetoug, ſaa at de kom til at falde af og løbe for Veiret hen. For at være beredte paa det Værſte, havde de ſat alle Baadene i ſaa god Stand, ſom muligt: Fleſk blev kogt og nedpakket i ſmaa Fuſtager, ligetledes Brod, Vand og Brændeviin. For at lette Skibet endnu mere, bleve 4 andre Kanoner kaſtede overbord i Søen, foruden de 20, der vare kaſtede overbord tidligere.

Pique kom i Dokken d. 20de October. Den havde miſtet hele Straakliſten og i Giennemſnit 8 Tommer af Riſlen fra for til agter. Den ſtorſte Skade havde den forud, hvor Kriget og Forſtævnen vare reent borte, ſaa at Inderſtævn og Stemholt ſtode bar, og Plankeenderne, hvor de ſtode til Stævnen, vare uden mindſte Underſtøttelſe. Læt til Riſlen, paa Bagbord Side, lige agtenfor Fokkemasten var der et forfærdeligt Sted, omtrent 13 Fod

i Omkreds, hvor den maa have hængt paa en Klippe, hvis Spids havde gnavet sig igiennem, lige indtil paa 2 Tommer nær Inderskanten af Bundtommerne. Omtrent 15 Fod længer agterud er der et andet Sted, som næsten er af samme Størrelse, men ikke saa dybt, tæt ved Kisten. Et tredie Sted havde det frygteligste Udseende af alle: det var under Brødkammeret og i Forkanten af Opkløbsningen; det var næsten cirkelrøndt, omtrent 16 Fod i Omkreds, coniss udhulet til en Dybde af 3 Fod fra Underskanten af Straakisten. Paa Styrbord Side var der ingen Skade at see, undtagen nogen Skamsiling paa Kobberet. Dækkene syntes ikke at have givet sig, og saavidt man kunde skønne, havde ingen af Jernkæerne løsnet sig. Reparationen vil medtage 10 Maaneder omtrent. Det fortæner at bemærkes, at to af Capt. Lihous Patent-Kortapper bleve tilbage i Lykkerne, da Koret blev afflaaet; der var nemlig et lille Brud i dem, der forhindrede dem fra at falde ud, som de skulde have gjort.

Vi tilføie endnu en Extract af Krigsrettens Kiendelse i denne Sag; den lyder saaledes: Retten er af den Mening, at Hs. Ms. Fregat Pique, af en Aarsag, som under Vidneforhøret ikke er bleven oplyst, har været 4 Dv. Mile Nord for det Sted, som den, efter den seilede Cours og Distance fra Kl. 6^T 25^m, da Bestikket nøyagtig blev affat, og til Kl. 10^T 20^m, skulde have været paa, hvorved den løb paa Grund ved Point Forteau, da Enhver ombord havde al Grund til at antage Skibet at være 4 Dv. Mile fra Land. Retten er endvidere af den Mening, at der ikke hviler nogen Dabel paa fornævnte Capt. Rous eller Masteren Hr. W. Helmsley for deres Forhold ved denne Leilighed, eftersom de vare personligen velbekiendte med Belle Ile-Strædet, da de paa Opreisen til Quebec havde krydset derigiennem, og befundet Labrador-Kysten renere og sikrere at nærme sig til, end den modsatte Kyst. Retten frikiender derfor herved fuldkommen baade fornævnte Capt. Rous og Hr. Helmsley, og de, fornævnte Capt. Rous og Hr. W. Helmsley, erklæres herved for fuldkommen frikiendte.

En Afblibning af Fregattens Bund som den var, da den var sat i Dokken i Portsmouth, findes Plade II Fig. 3, 4, 5, 6 og 7.

Om Disciplinen i Krigsskibe.

I Militairstanden, hvor Masser af Mennesker skulle sættes i en for største Delen mechanisk Bevægelse, og styres i bestemte Retninger, der er den fuldkomne Concentration af Villien — med andre Ord, Enhed i Commando nødvendig. I et Krigsskib, hvor der, foruden Mennesker, der paa en Maade ere løsrevne fra det større menneskelige Samfund, gives et compliceret Machinerie at styre, under voldsomme Elementers Kamp, i pludselig opkommen, uforudset Fare, der er en øiebliklig, machinæssig Lydighed hos den Undergivne nødvendig i en endnu højere Grad, om muligt: Mennesket sammenblandes der paa en eiendommelig Maade med det bøde Machinerie. Ikke blot i hine overordentlige Øieblikke finder dette Forhold Sted; men den hele Machine maa til alle Tider, i dens ringeste Detail, holdes rede til at møde det uforudseelige Øiebliks Krav; derfor er Sømandens hele Liv ombord ordnet til dette Niemeed og holdt under en stadig vedvarende streng Control. I Krigstjenesten til Lands gives der dog for Officier og Soldat, til sine Tider og meer eller mindre, et privat Liv. Under Bimpelen er intet Saadant: til ethvert Øieblik, i alle deres mindste Handlinger, den indbyrdes Dmgang, det daglige Livs Tone, ere Alle i Skibet underkastede en Disciplin, der enten, som i nogle Mariner, ved almindelige Love er reguleret indtil det ringeste Detail, eller er afhængig af Chefens arbitraire Villie eller det System, han finder for godt at indføre, og hvortil da de almindelige militaire Love, hvis Haandhæver han er, i alle Fald ikkun give Grundtrækkene.

Et Skib kan paa den anden Side sammenlignes med et

Huus og dets Besætning med en Familie, hvis Patriarch Chefen er. I denne sidste Egenskab udvikler og styrer han de moralske Kræfter, som i førstberørte de fysiske. Dette giver en Skibschefs Stilling noget Eiendommeligt, hvortil man neppe i andre Livsforhold finder Magen. I ham er Despoten forenet med Familienfaderen. Med rigtig Takt at forene disse Roller, det er det Banfelige i Opgaven.

I en raare Tidssalder var Skibschefen en blot Despot, som ved strenge Love og rædsomme Straffe tiltvang sig Lydighed. De nyere Tiders fremskredne Civilisation har hævet de moralske Kræfters Værd og lært os at fremme deres Udvikling, ved en humanere Behandling af de Undergivne. Men ogsaa for denne har saavel Menneskenaturen i Umindelighed, som Militairstandens og Sølvets Eiendommeligheder sat en Grændse: overskrides denne, bliver Humaniteten til Svaghed, og Militairdisciplinens uundværlige Baand er opløst. Maa skee gaar vi for vidt, om vi sige, at Tidsaanden giver Anledning til at advare imod at træde denne Grændse for nær. Maa skee fælede jeg, om jeg vilde beskylde vor Tid for, ikke saa sjeldent at forvekle en værdløs Popularitet med den sande Hengivenhed, der lønner den inden sine rette Grændser holdte Humanitet. Medens denne Sidste styrker Magten hos den Commanderende og gyder dobbelt Liv og Kraft i den Undergivnes Anstrængelser, er Hiin altfor ofte et Trlys, der leder i Fordærvsens Sump: Denne er grundet paa Erkiendelse; den dølger sig ofte i Hverdagslivets Gang, men svigter aldrig, naar det giælder Anstrængelse eller Selvopoffrelse; Hiin er et Mundsvair, der forstummer i Nødens og Farens Stund, og dog forlokker den stundom den velvillige, den menneskekærlige Mand, gjør ham vaklende i hans Principer og forleder ham til Svaghed.

Den militaire, og især den semilitaire Disciplin vil neppe nogenfinde taale Relaxation i andet, end dens Midler. Principerne maae til alle Tider blive de samme, uansægtede af Tidens Omvæltninger. Denne Distinction kan man i vore Dage ikke noksom udhæve. Det er ikke Disciplinen selv, der er bleven mindre

nødvendig eller mere eftergivende i sine Fordringer; ikke den militaire Subordinations strænge Punktlighed; det er kun Midlerne, hvorved de samme Diemeed opnaaes, der forandres med Folkets Sæder. Selvbeherskelse er den høiere moralske Dannelses Resultat. Det er denne Selvbeherskelse, der hos den Commanderende hemmer Udbruddet af Lidensfabelighed, og forebygger Vilkaarlighed og Lune i Behandlingen af de Undergivne; og det er den, der hos de Undergivne fremkalder en Lydighedsaaend, som har sit Udspring af Erkiendelse: Agtelse for sig selv, og Ærbødighed for Lovene og disses Haandhøvere.

Den Officier, der forstaaer at vinde sine Undergivnes Hjertes, vil med dem altid udrette Meer, end enhver Anden, der, med alle andre Eener lige, ikke besidder dette Talent. Store Charakterer kunne vel undertiden synes at gjøre en Undtagelse i denne Regel. Gen Feltherre styrer sine uovervindelige Phalanxer med et Jernscepter, medens en Anden oversvømmer den halve Jord med Skarer, der jublende styrte sig i Døden for den elskede Anfører. Heroiske Charakterer beherske altid Mængden, ved Geniets Almagt, paa den Enhver eiendommelige Maade. Men Geniet følger, som Cometen, sin egen Bane: de Love, hvorefter Menneffene ialmindelig rettede sig, giælde ikke for det. St. Vincent og Nelson danne som Disciplinairer, to Contraster: den Første var en uboelig Jernmand; den Anden mild, overbærende og vindende i Commando og Dmgang. Begge vare store Mænd, og udrettede Underværker med deres Undergivne, skiondt ved en forskiellig Styrelse. Men Hiin var, med al sin uboelige Strengthed, en udmærket dygtig, retfærdig og karakterfast Mand (ikke enhver streng Mand er karakterfast, og et barst Udvortes er ofte kun et Skjul for Svaghed i Charakteren); idet han selv var et glimrende Exempel for sine Undergivne, opløstede hans strenge Fordringer Enhver af dem paa en Maade til Deelagtighed i hans Charakteres Storhed. Saare characteristisk er den korte Dialog mellem ham og Nelson, ved en vis Leilighed. Nelson kom nemlig ind til Gibraltar Red med sit Skib, for at reparere og forsyne sig med Proviant, Vand o. s. v.

Da han kom roende i sin Slup, for at melde sig til sin Chef, St. Vincent, stod denne i sin Vægtergang, og gav ham derfra, paa den ham egne, korte og bestemte Maade, Ordre, at vende tilbage til sit Skib, gjøre sig seilklar til en bestemt Tid og afgaae paa en vis Expedition. Nelson, som laa paa Karerne under Admiralskibets Speil, udbrod hertil: „Det er ikke muligt, Hr. Admiral.“ (At være klar til den bestemte Tid.) „Jeg bryder mig ikke om, om det er muligt eller ei — det maa see,“ gientog St. Vincent. „Saa skal det see“ var Nelsons Svar. Han vendte om, og Ordren blev udført til Punkt og Prikke. Der gaves dem, der bebrejdede St. Vincent denne barffe Commandotone, der contrasterede saa meget med den Nelson siden indførte. Hans Ord ved denne Leilighed har man kaldt haarde og lunefulde. Men maa man ikke her indrømme ham Ret? Ham, den strenge, tjenstivrige, den dygtige Chef, der var sig bevidst, at han ikke befalede Meer, end hvad der lod sig udføre, hvorved han vistnok her ogsaa har regnet paa en Iver og Dygtighed som Nelsons; Ham, der vel kunde sige om sig selv, som den ypperlige Sir Samuel Hood engang sagde til sine Sluproere, der vægrede sig ved at roe ud for at bierge nogle Folk, der dreve paa et Brag, idet han selv først sprang i Baaden: „Jeg har aldrig befaleet en Mand Noget, som jeg ikke selv baade kunde og vilde udføre.“ At St. Vincents Charakter var langt ophøiet over hine usle Smaachicaner, hine barnagtige Drillerier og egensindige Luner, som yttre sig i, snart at forbyde denne eller hiin lovlige Frihed, negte et billigt Ønske, forpurre en uskyldig Fornøielse, snart at paalægge utidige Anstrængelser og meningsløs, forceret Activitet, kan den der har gjort sig bekendt med hans Historie ikke tvivle om. Naar vi træffe Mænd, der tillade sig et saadant Misbrug af Magten, kunne vi være forvissede om, at Svagheb, Uforstand eller lave Lidensskaber forlede dem dertil, Egenskaber der aldrig findes forenede med den sande Charakterstorhed. Denne er sig sin Kraft bevidst; den er ærlig og aaben i sin Færd, ophøiet over alle lave Hensyn og smaalige Kunstgreb. At Tøilen hviler hos ham i faste Hænder føle og er-

Kiende de Undergivne, uden at han behøver i Lune og uden Grund at stramme den. Og den der misbruger den ham betroede Magt til Skiul for personligt Fiendskab eller lave Lidenskaber, han forraader den Tillid, Konge og Fædreland har sat til ham, idet han vækker Harm og Ulyst i sine Undergivnes Hjertes, og tilintetgjør den moralske Kraft, som er stillet til hans Disposition.

Allerede tidligt fremkaldte Nødvendigheden bestemte og, i Harmonie med de Tidens raar Sæder, strenge Love, der fastsatte Commandoforholdene og foreskrev Pligterne i deres Enkeltheder for hver Mand i Skibet og Flaaden, ligesom den ringeste Mand i Skibsbesætningen op til den Høistcommanderende af Flaaden. Udentvivel have de fleste europæiske Somagter deres Søkrigslove fra Hollænderne. Med Bished kan dette siges om Englænderne og de nordiske Nationer. Dette af Naturen allerede haarde Folk var, under en næsten hundreedaarig Kamp for Friheden, bleven endnu mere forhærdet. Paa Søen var det, at det først begyndte at ordne sig som et selvstændigt Folk. I en saa langvarig Krig vare Sæderne forvildede, Gemytterne forhærdede; Eventyrere af alle Slags, Udfkuddet af alle Nationer strømmede til, for at tjene under Hollændernes Flag, lokkede af Haabet om det rige Bytte, der var at hente i Kampen med Perus Behersker. Der maatte haarde Love til at tæmme et saadant Folk og saadanne Bander; og rædsomme Livs- og Lemlæstelses-Straffe vare derfor her baade passende og nødvendige.

Jovrigt vare disse Love kun et raat Udkaft, hvorefter saavel Lybighedsforholdene som Tjenestpligterne fastsattes uden Orden, sammenblandede imellem hverandre; de bandede et Omrids, som Ghesen, i hvis Haand en næsten uindskrænket Magt var nedlagt, udfyldte efter Tykke. Endskiondt Sæderne, endnu længe efter, lidet eller intet formildedes, som Folge af vedvarende Krige, Søroverler og Slavehandelen, lebte dog efterhaanden den fremskridende Civilisation til Forandringer, Omsarbejdsler og noiere Bestemmelser ved disse Love; men lige indtil den sidste Tid beholdt de dog overalt Kiendelige Præg af deres Udspring. En almindelig Mangel

ved dem var, at de, under den nyere Tids forandrede Forhold, i altfor mange Tilfælde overlode til Chesen, ikke alene arbitrært at bestemme Straffen for nævnte Forseelser, men ogsaa efter Løne at fastsætte disciplinære Regler, hvis Overtrædelse dannede ligesaa mange nye og varierende Forseelser. Ved at nedlægge denne Magt i den Commanderendes Haand, netop i de Tilfælde, som allerhyppigst maatte indtræffe, og uden at foreskrive Correctionsstraffene med den Varietet og de Gradationer, som Menneskekundskab byder at anvende, være da de Underhavende givne til Pris for den Commanderendes Vilkaarlighed og Løne. Naar man hører, at den engelske Skibschef, indtil for saa Aar siden, havde Myndighed til at dictere flere hundrede Slag Kat, for hvilken som helst virkelig eller indbildt, stor eller ringe Disciplinforseelse; at han efter Godtbesindende kunde begrædere Cabetten og belægge ham med samme corporlige Straf; saa tør man vel kalde denne Myndighed en Rest af hine barbariske Love, der vare skrevne for Bander af lovløst Paa, sammendrevne fra alle Verdens Kanter af Begjærtilighed til Plyndring og Rov. Intet Under at Bevidstheden om en saadan Magt maatte forvirre Begreberne hos mangan Chef, lige ned til vore Dage, og gøre ham til sine Undergivnes Bøddel. Være end Criminallovene blevne ombannede efter Landets almindelige Love, eller de barbariske Livs- og Lemlæstelsesstraffe i Praxis affældede, skiondt de endnu vedbleve at vanzire Lovbogen; havde alligevel Humaniteten endnu ikke vundet stort, saalænge en Forseelse, som den at spytte paa Dækket, kunde paa drage et Menneske en Straf, der ofte i Virkningen kom Dødsstraffen nær.

Imidlertid frembragte Forandringerne i Søderne store Forandringer i Disciplinsystemet. De kunstigere og mere uddannede Samsundsforhold skabte nye Forhold i Militarstanden. Ordenen inden Skibsborde er nu bygget paa forøiede Begreber om Ansændighed og Velværen. Paa samme Tid havde Krigskunstens Udvidelse forandret Tjenesteplichterne; og alt dette tilsammen gjorde det vanskeligt at anvende Love, der ikke antog de finere Distinc-

tioner, som bløse Forhold i Forening gjorde nødvendige. De Forandringer, Tienesten selv var undergaaet, maatte naturligvis hæve mange ældre Lovsteder, og skøndt man vel efterhaanden havde søgt at bøde derpaa, ved fornøiede Reglementer, var Forbindelsen imellem Delene af det hele System derved bleven løsnet, og en chaotisk Sammenblanding gjorde det vanskeligt for den Adlydende at tage Loven til Rettefnor for sine Handlinger, som for Dommeren at henseøre Forseelsen til det rette Lovsted; ligesom ogsaa ingen klar Adskillelse af de egentlige Forbrydelser, der ere Loven hjemfaldne, og Dvertrædelser af Politilove og Disciplinsystemet, fandt Sted. Følgerne heraf bleve, at den arbitraire Magt snarere udvidedes i samme Grad, som Tidens Forbringere netop forlangte den indskrænket; og Lovene maatte enten anvendes efter arbitraire Fortolkninger, eller ogsaa mangen Forseelse, som Nutiden ikke kan unblade at lægge Vægt paa, maatte hengaae upaataalt, fordi den ikke var statueret som saadan i Lovgivningen. Som Tilflugt i uforudseete Tilfælde har man mange Steder opstillet en juridisk Potents af høist tvivlsom Værdi: Coutume eller Krigsbrug, der vel kan have Vægt, men dog altid vil være vanskelig at bestemme med Nøiagtighed, som den ogsaa for mange Tilfælde, igiennem Karesnes Løb og Tidernes Dmskiftninger maa tabe sig i uvisse Traditioner. Hvor lidet man under en saadan Tilstand kunde vente sig den Liighed i Behandlingen af de Undergivne og Disciplinsystemet i det Hele, som er en saa ønskelig Sag i en og samme Flaade, er begribeligt.

Saaledes omtrent stod det, i Almindelighed talt, med Søkrigsdisciplinen ved Udbruddet af den franske Revolution. I den franske Marine dannede der sig, efter at Frihedskrusen var bortdunstet og Citoyen-Tiden var forbi, et Disciplinsystem, som deels var udsprunget af Folkets eiendommelige Tænkemaade og Sæder, deels var grundet paa de ældre omredigerede Love. Den nye, militairiske Organisation af Marinen var i sig selv allerede nok til at bevirke en Tilnærmelse til den i Armeen indførte Værdisciplin. Senere have mange vel udtænkte Forbedringer fundet Sted, indtil

endeligen Kong Carl den tiende, i Aaret 1827, lod alle Søkrigslove og Reglementer omredigere og samle under Eet, under den Titel: *Ordonnance du Roi sur le service des Officiers etc. à bord des batimens de la marine royale.* Dette System har nu henved et Decennium været forsøgt og bestaaet Proven; og skøndt de mange detaillerede Bestemmelser, dets *conseils de discipline, conseils d'avancement etc.* kunde forekomme os kunstige, vidtløftige og formæget at indskrænke Chefens og de Commanderendes Myndighed, troe vi dog, at Folkets eiendommelige Charakter, dets Dannelsse og Tidens Aand fordrer disse næriere Bestemmelser; og saavidt vi vide, hører Frankrigs Marine nu til de bedst disciplinerede Mariner i Verden. Deres Skibsbesætninger ere dannede af Landets Børn, som knyttes ved ædlere Baand til Fædrelandet, end de forðums hyrede Mandskaber, og derfor vel kunne fortiene at styres efter Love, der ere skrevne i samme Aand, som Landets almindelige eller Broder:Statens Love. Medens man allevegne med den prisværdigste Iver har sørgt for det physiske Mennecke i Nutidens Krigsflaader, vilde det synes en usforklarlig Ringeagt for det moralske Væsen i Mennecket, om man ikke i samme Grad værdigede det Opmærksomhed, ved tidsvarende Forbedringer i de Love, der fornemmeligen tage Hensyn til det. Men vi indsee, at der, hvor dette endnu ikke allerede er skeet, ligger Aarsagen ikke i Mangel paa Erkiendelse af Nødvendigheden og Bigtigheden, men i de større Vanskeligheder, der ere forbundne med Forandringer af netop disse Love. Her maa, om man saa kan udtrykke sig, Praxis gaae forud for Theorien: Folkets Tænkemaade og Sæder maa allerede have giort de ældre Love uanvendelige; Tiden maa ufornærkt have indført Forandringer, som, naar de ere tilbørligen grundfæstede i Folkets Tænkemaade, da samles af Lovgiveren, gives den fornødne Udstrækning, bringes i Form og Forbindelse, og endeligen paatrykkes Varighedens Stempel som faste, almeengældende Love. Saaledes er den franske *Ordonnance* af 1827 fremkommen, og senere, den 12te Januar 1835, *Reglement sur la police et la discipline des equipa-*

ges de ligne, hvilket er at sammenligne med vort Krigsartikelsbrev for Landtjenesten. Disse Ordonnancer ere affattede med en Fuldstændighed og Bestemthed, i Forfærist af Pligter og Fastsættelse af Straf, der gjøre dem til et Mønster for militair Lovgivning. Alle Tjenesteforhold, alle Pligter ere nøie bestemte. Som Correctionsstraffe ere foreskrevne Arrest paa Vand og Brød; simpel Arrest; Politisalen (salle de police) og mindre Indskrænkninger i Friheden, hvormed følger større eller mindre Afkortning i Gagen; desuden Strafarbejde (corvées); at sættes i Straffecompanie eller Bakke (compagnie de discipline) hvilket medfører et speciellere Opsyn og en strengere Disciplin, imedens de egentlige Forbrydelser ere henviste til les loix pénales eller den egentlige Straffecoder. Vi kunne ikke her, i vor indskrænkede Plan, dvæle længer ved disse Ordonnancer; men vi komme siden tilbage til enkelte Bestemmelser i dem. Saadanne af vore Læsere, som i højere Grad interessere sig for den militaire Lovgivning — og hvilken tænkende Militair vil ikke i en modnere Alder føle denne Interesse — anbefale vi begge Ordonnancer til Giennemstudering; den Sidste findes i Annales maritimes for Februar og Marts 1835.

I England vedblev det gamle System usforandret, indtil henimod Enden af Krigen. Deels Folkets Charakter, deels den farlige Insubordinationsaand, der havde yttret sig i Flaaden, og som man, maaskee uretteligen, tilskrev den franske Revolutions Virkning, forhalede Indførelsen af en mildere Disciplin. Alligevel var det maaskee netop den overdrevne Strengthed og den ofte oprørende Vilkaarlighed i Behandlingen af de Undergivne, der i Forening med mange Misbrug i Marinens Bestyrelse eggede Mæltrosen til den farlige Opstand, der udbrod i Flaaden ved the Nore, og kun med Nøie forhindrede fra at sprede sig videre over Canalflaaden og hele Englands Somagt; en Begivenhed hidtil uden Lige i Historien, og af saa farlig en Natur, at den bragte England paa Bredden af sin Undergang. Tidligere havde lignende Forsøg i det Mindre fundet Sted, hvoraaf nogle vare lykkedes, saasom med the Bonney, hvilket tilskrives Bltghs usornuftige

Strengthed, og Fregatten *Sermione*, hvis Mandſkab fiændigen myrbede alle Officiererne og overgav Fregatten til Spanierne. Opſtanden i Flaaden blev lykkeligen, fiøndt ikke uden Vanffelig-
hed, dæmpet; og Oprørsaanden, ſom endnu af og til yttrede ſig i enkelte Skibe, qvaltes eſterhaanden, ved overalt at møde Lovens fulde Strengthed. Under ſaadanne Omſtændigheder vovede man ikke at røre ved Love, hvis Strengthed man trøede at fylde Landets Frelſe fra den nylig overhængende Fare.

Foruden Vanen laa for en Deel Uarfagen til den Vilkaar-
lighed og Haardhed, der endnu ſtedſe vedblev at herſke i Discipli-
nen, i den Maade, hvorpaa Marinen recruteredes: Presningen, hvis oprørende Scener maatte forhærde Gemytterne, ſaavel hos dem, der erøverede den, ſom hos dens Offere; og dernæſt Nød-
vendigheden af, at optage iblandt Beſætningerne mange Subjecter fra Fængſler og Straffeanſtalter, Vagabunder og Udflug, Folk der ikke lode ſig regiere med Lempe. Diſſe Menneſker dannede en Suur-
deig, der fordærvede det bedre Mandſkab, og de eggede, ved deres Forſtoffethed, de Commanderende til ſtedſe vorende Strengthed. Saa nødvendig og gavnlig denne haarde Disciplin end under diſſe Omſtændigheder kunde være for den militaire Tieneste, ſaa ſkadelige vare dens Følger for Menneſkeheden; thi ved Krigens Ophor løſtod man en ſtor Hob Menneſker, ſom maatte føle ſig beſtomere forvildede, ved Overgangen til Friheden og Fredens rolige Syſter, jo ſtrammere Tøiſe de havde været vante til. De havde dannet en Stat for ſig, beſtaaende ved egne Love; den optøſt maatte det ſtorre Samfundets almindelige Love være dem for milde, utilſtrækkelige til at holde det ved Haardhed forhærdede Gemyt i Tømme. Avante til Frihed, til ſtabigt Arbeide og en mild Behandling, vare de uſkikkede til Koffardtjenesten. Ingen vilde have med dem at gjøre, og af dem dannede der ſig da hine Søroverbander, ſom deels under et eller andet af de ſydameriſkanſke Independenters Flag, deels paa egen Haand i lang Tid herjede de veſtindifke Farvande. Diſſe ere vel de almindelige Følger af langvarige Krige, men fremfor Alt ere de det af en haarde og regelløs Krigſtugt.

Krigen betragter vel Mennesket kun som Redskab, ikke som Mied; men skal dette Redskab ikke efter tilbagevendt Fred blive farligt for dem, der anvendte det, maa Lovgiveren have sørget for, at det moralske Bæsen i Mennesket ikke i Krigsstanden tilintetgøres ved Haardhed og Vilkaarlighed i Behandlingen, eller forvildes af Mangel paa en gavnlig Strengthed og regelmæssig Tugt, der staaer i Samklang med Folkets Charakter og Sæder.

Imod Slutningen af Krigen vendte de samme Philantroper, der havde kæmpet for Negerlaveriets Affkæffelse, deres Dymærksomhed paa den militaire Disciplins Haardhed. I Parlamentet og giennem Pressen ivredes imod de corporlige Straffe overhovedet, og især imod den Vilkaarlighed, der herskede i deres Anvendelse, saavel i Armeen som i Flaaden. Ethvert Misbrug af Magten opsporedes og fremsattes med forstærkede Farver; og Raabet imod Søkrigsdisciplinen steg til en Høide, at man ikke længer kunde være dov imod det. Regjeringen foretrak, hellere selv at indføre en mildere Disciplin, hvortil ogsaa Folkets Dannelse og Lidsomstændighederne vare gunstige, end at lade Subordinationen undergraves af hine Philantroper, som i deres Iver eggede Matrosen til Conspiration og Klage. Mange nye Forskrifter bleve givne, til Indskrænkning af corporlige Straffe og især af den frygtelig misbrugte Kat, der i de engelske Skibe var en langt rædsommere Straf, end vi, af den samme Straf hos os, kunne gjøre os en Forestilling om. I alle Krigsskibe indførtes Straffe-protocoller, som ved Reifens Ende blive forelagte Admiralitetet; og uagtet de gamle Love forbleve uforandrede, og intet nyredigeret og fuldstændigt Reglement for Disciplinen udstedtes, som i Frankrig, er denne dog nu, som Følge af mange hensigtsmæssige Regulativer, i det Hele taget, langt mildere og regelmæssigere, end forhen. Og neppe vil den engelske Flaade af denne Grund vise sig mindre effectiv i en tilkommende Krig, end fordem: Disciplinen vil være lige streng, den indre Organisation og Orden lige fuldkommen, den opretholdes kun ved andre Midler. Vi ville ikke henvise til Parrys, Franklins og Ross's Reiser eller andre

lignende Exempler paa den høieste og skønneste Prove, Disciplinen har bestaaet; thi man kunde indvende os, at her vare Mandfæberne udsøgte; men de tiene dog til Beviis for den Forandring, der er foregaaet i Officierens og Matrosens Dannelse, og vi kunde vel være berettigede til af disse enkelte Exempler at slutte os til en vis Almindelighed.

Vi maane endnu berøre en Fuldkommenhed ved de engelske Søkrigslove, den at Forseelser imod Tienesten — især hvad Officiererne angaaer — saa almindelig afgjøres ved Krigsret. Mangfoldige Tilfælde, som i andre Lande arbitrairt afgjøres af høiere Authoriteter, gaae her til Krigsret; og Ingen kan negtes at indskyde sig under dens Kiendelse; selv Admiralitetet har ikke denne Magt, det er i denne Henseende ikkun en administrativ, ikke en dømmende Authoritet. Forliis af Skibe, eller Løben paa Grund, Tab af betydeligt Rundholt eller Fartoi — Alt kommer til Krigsrettens Kiendelse, uden at det staaer i Nogens Magt at lade Sagen bortfalde, hvorved i mangt et Tilfælde en Skygge kastes paa den Officier, som ved en offentlig Undersøgelse vilde staae ligesaa offentligen hæderligst frikiendt (most honorably acquitted). Ingen Sag kan dyskes ned: Anklagen, Krigsretten, dens Kiendelse og Sagens endelige Udfald, Alt er lige offentligt, og bliver kundbart over hele Landet. Det er netop denne hyppige og idelige Appell til Loven, der hæver dens Anseelse; Krigsartiklerne blive paa denne Maade aldrig en forglemt Bog. Enhver Subaltern, selv Officieren, veed, at hans Chef har det i sin Magt, uden mindste Opfigt eller Eftertale at stille ham for en Krigsret, der dommer efter Love, hvor enhver tænkelig Forseelse er udtrykkelig nævnet og belagt med en vis bestemt Straf, selv en tilsyneladende saa vag udtrykt Forseelse, som uofficiermæssig og ucavaleermæssig Opførsel (unofficer and ungentlemanlike conduct); men han veed tillige, at Krigsretten har det i sin Magt, ikke alene at frikiende ham paa det hæderligste, men endog at stemple en Anklage efter Omstændighederne: ugrundet, fornærmelig, ondskabsfuld

(frivolous, vexatious, malicious), hvilken Kiendelses Offentlighed da bliver den fuldstændigste Ureiserklæring.

Vi komme nu til at omtale vor egen Marine. Dgsaa hos os har Tiden uformærkt medført store Forandringer i Disciplinen inden Skibsborde, Kiøndt Regulativerne for en stor Deel endnu ere de samme, som indeholdes i Krigsartiklerne fra 1752. Chefens Myndighed er ikke mindre udstrakt nu end fordem: han kan, efter §. 204, lade straffe med 3 Gange 27 Slag Lamp, gientaget i tre paafølgende Dage, kan dictere 8 Dages Arrest i Jern paa Vand og Brød, bære Geværer o. s. v. Men naar have vi i de sidste Decennier hørt om disse Straffes Anvendelse? 50 Slag Lamp, 27 Slag Kat (hos os en lemældigere Straf, end Lampen, og kun ved den dermed forbundne større Skam en høiere Straffegrad) simpel Arrest eller et Par Dage i Boien — disse ere de høieste Straffe vi have kiøndt i vore Orlogsmænd. Hvo der, som vi, erindrer sig Disciplinen for 30—35 Aar siden, og sammenligner den med vore Dages, han vil tilstaae, at Tiden har medført store Forandringer til det Bedre, heri som i Alt andet: en fuldkomnere Organisation af Tienesten og bedre Orden vedligeholdte ved en meget mildere Tugt. Ingen Tour gik af fordem, uden hyppige Executioner af Kat, Lamp og Riis, fordi Lyveri, Insubordination, Slagsmaal indbyrdes, Drukkenskab og mindre Uordener af alle Slags vare altfor gængse iblandt Mandskabet. Og gaae vi nogle Aar længer tilbage, saa møde vi endog Mord, forøvet paa et Krigsskib, som Hevn for voldsom Mishandling af en Underofficier inden Skibsborde. Vi have selv været Vidne til Insubordinationsscener, som man nu vilde tage for Vanvid, og Knevsen var ofte det eneste Middel til at binde Tungen. Sammenligne vi de Tider med vore: hvor mangt et Skib kommer ikke tilbage fra en halv eller heelaarig Reise, uden at en eneste exemplarisk Straf har været krævet, og enkelte Smaarevselser af faa Slag Lamp er al den Straf, der har været uddeelt blandt Mandskabet. Fordum brugtes haande Hænder og Fødder til at give Officierens Commando

Eftertryk. Underofficierens stadige Ledfager var en $2\frac{1}{2}$ Lo. Lamp, som ved alle Leligheder ubarmhiertigen og uden Hensyn brugtes paa den villige, som paa den dovne Mand. Eder og Skiaidsord ledfagede enhver Tiltale, thi de hørte dengang til Drift i Commando. I vore Tanker var der Intet, der saameget plagede Mandfabet og forbittrede Gemytterne, som denne Underofficierernes tyranniske Magt; og Officiererne vovede selden at gjøre Indgrib i den, af Frygt for, at Tienesten skulde lide derved. Og hvor mange af disse Underofficierer hørte ikke til de ryggesløseste, ja endog, i Henseende til Dygtighed, til de fletteste iblandt Mandfabet.

Og hvad har da bevirket denne store Forandring? Først og fornemmelig de lavere Classers Forædling. Saa sandt som det er, at flette, forvorpne Undergivne, Lyende eller andre Omgivelser kunne fordærve den bedste Herre, saa vist er det, at dannede, villige og flinke Undergivne selv ville fremkalde en dem værdig Tone i deres Styrelse. Enkelte Tilfælde af det Modsatte maa man regne for Intet; de forsvinde efterhaanden for den herskende Tone. Utsaa først den høiere sædelige Dannelse hos Matrosen i Almindelighed og den faste Stok i Særdeleshed: dette er den herlige Frugt af vor Almueunderviisning. Det var i den faste Stok, at fordem de fleste Laster, de fleste Forbrydelser irndenborde fandt Sted: nu derimod findes hos den ikke alene en saa almindelig moralsk Dannelse, saamegen Sædelighed, Uresfølelse og forhøiet Begreb om Belansthændighed, som hos nogen anden lignende Klasse, baade i vort og andre Lande; men da det er denne, der danner Kiernen af vore Krigsbefættninger og forsyner dem med Underofficierer, er disse Mennekers Forædling af saameget større Indflydelse, som den igien ytrer sig i Behandlingen af deres Undergivne. Hvor seldent finde vi ikke nu Underofficierer, som mishandle Mandfabet, som trænge til Lampens Hjælp, for at indgyde Respect og forskaffe sig Lybighed: og hvo vil tvivle om, at vore Orlogsmatroses ikke ville staae ligesaa rolige ved Kanonen i Slaget, være ligesaa forvovne i at røgte deres Dont tilveirs, naar det gielder, som hine Ryggesløse vare det. Ligesom vi altsaa nær-

mest tilskrive den liden Provocation til Haardhed i Behandlingen, som Nutidens Menigmand giver, den mildere Tugt i vore Krigsflibe, saaledes misliende vi ikke heller Officierernes Bestræbelser for at komme Tidsaandens Fordringer imøde. Den dannede Mands Selvbeherkselse og Værdighed i Commando og Omgang pryder Nutidens Militaire hos os, som i andre Lande. Have vore Brødre i Armeen næsten ganske lagt Stokken tilside, er ikke heller Marinen deri bleven tilbage for dem. Vi sagde ovenfor, at det physiske Menneſke har man fornemmelig skænket Opmærksomhed ved de nyere Tidens Forbedringer; men man forstaa os ikke, som om vi meente, at disse Forbedringer have været uden Folge for Menigmands moralske Uddannelse: Begge staae tvertimod i noie Forening med hinanden, og der kan ikke være Tvivl om Rigtigheden af at begynde med hine; thi ved den bedre physiske Behandling hæves Menneſket; det moralske Væsen faaer Rum til at udvikle sig, og det vil da uformærkt selv have sig sin Ret.

Savne vi end i vor Marine saadanne fuldstændige og noie detaillerede Regulativer for Disciplinen, som de Franske have, vil man alligevel af ovenstaaende Skildring kunne skionne, at der ikke er nogen praktisk Nødvendighed for dem hos os, skiondt det upaatvivlelig vilde være til Lettelse for de Commanderende, og sikre en gavnlig Eensformighed i Flaaden, om vi havde dem. Skik og Brug thar grundfæstet det herskende System, endog i mange mindre Enkeltheder; men endnu er der altid megen Detail, der afhænger af de forskjellige Commanderendes egne Synsmaader. Disse Detail udfylder da Enhver efter eget Lykke, og derved kan allerede fremkomme en mindre onskelig Vaklen i Methoden, en Mangel paa Conseqvens og indre Sammenhæng, betydelige Ufoigelseser paa de forskjellige Skibe, hvilket nye og noiagtige Regulativer, i Lighed med de Franskes Ordonnancer, vilde hæve. I den militaire Tjeneste bør Personligheden saa lidt som muligt komme i Betragtning; det er Principet, der bør herske: dette er al militair Subordinations Grundvold. Derfor bør Regulativerne for Tjenesten være fuldstændige og i bestemte Udtryk: Tjenesten bliver

derved lettere og hurtigere ordnet indenborde; Enhver indtager strax med Sikkerhed den ham anviste Function. Den indre Organisation af et Krigsskib er noie forbunden med Disciplinsystemet i en ubstrakt Forstand; og at Skib og Orden — som det kaldes — er, selv i mindste Detail, saameget muligt eens i alle Skibe, har til Følge, at saavel Officierer som det Mandskab, der allerede har faret til Drøgs, strax ere hjemme i Skibet, istedetfor at der nu dog altid gaaer nogen Tid hen, før Alle have søiet sig i de for en Deel nye og fremmede Former. Vi ville da her fremstille nogle løse Træk af det Disciplinsystem, der tilhører den nyere Tid, og som meer eller mindre er fulgt i vore og andre Nationers Krigsskibe.

Chefen alene tilhører det, at bestemme Systemet for Corrections-Straffene, indenfor de Grændser, Krigsartiklerne foreskrive: det er Chefen, der skal anvende Mandskabets hele physiske saavel som dets moralske Kraft, ikke alene i det enkelte afgjørende Øieblik, men under saamange afvejlende Forhold, hvor ofte saa saare Meget afhænger af Enkeltmands gode Villie, Troskab og Hengivenhed til sine Foresatte. Chefen, der bærer Ansvar, er det derfor i høiere Maade, end nogen anden Commandoførende i Skibet, af Bigtighed, at han ikke har et misfornøiet Mandskab under sig, at ikke enkelte, under ham commanderende Officierers uskionssomme, haarde Forhold imod Mandskabet skal, maaskee ham endog uafvidende, vække Utilfredshed og forjage den muntre, villige Lybighed, der gyder dobbelt Liv og Kraft i enhver Handling. Som den ældre Mand, hos hvem større Erfarenhed, mindre Lidenskabelighed og modnere Philosophie kan forudsættes, end hos den unge Subalterne, hvis nærmere Berørelse med Mandskabet desuden lettere fremkalder Lidenskabeligheden, er det ogsaa fra det Synspunkt betragtet ikke meer end billigt, at de speciellere Bestemmelser for Disciplinen udgaae fra ham. Den unge Mand bør indsee og ære disse Grunde, selv om det fulgte System ikke skulde være ham tilpas. Han bør ikke troe sin Myndighed over Mandskabet forringet, fordi det formenes ham at straffe efter eget Lykke,

veiblikkelig eller maaffee i Lidenskabens Hebe. Er Chesen det han bør være, ville Følgerne af et tænkt og vel udført Disciplin-system, som er grundet paa Humanitet, og hvor Strengheden mere viser sig i Overholdelsen, end i Lovens Charakter, snart være indlysende for den unge Mand.

Det er Manges Mening, at det er bedre at begynde med noget større Strenghed, end man siden agter at vise, for hurtigere at fremskynde Organisationen af Tjenesten; og derpaa efterhaanden gaae over til et mildere System. I hvormeget der end kan synes at tale herfor, ere vi dog af en anden Mening: Begge Parter, saavel den Commanderende, som hans Undergivne, bør begynde Tjenesten med gensidig Tillid til hinanden. Det første Indtryk er det varigste, siger man; er derfor Chesen engang i Mandskabets Dine stemplet som en haard Mand, har han engang fiernet sine Undergivnes Hjerte fra sig, vil han vanskeligen kunne udrydde dette første Indtryk, og en sildigere indtrædende Eftergivenesshed vil da betragtes som Slaphed. Og hvor naturligt, at Mandskabet i de første Dage opmærksomt studere — paa deres Viis — den nye Chesis Charakter, for at kunne sige sig, hvad de have at vente af ham, onde eller gode Dage. Negtes kan det heller ikke, at det modsatte Princip er endnu mindre tilraadeligt; thi Enhver veed, hvormeget vanskeligere det er, at hale ind igien hvad man har ladet tage fra sig; langt lettere er det at fire lidt, om man har halet for stivt. Men den bedste Maxime er upaatvivlelig den, at begynde saaledes, som man vil og kan ende. Lad de Undergivne, strax fra Begyndelsen af, see, at der er Tanke og Plan i den Maade, de regieres paa; lad saavel Strenghed som Mildhed vise sig som Folge af denne Plan, og ikke som Lunets Indskydelse; og de skulle snart med Hjerte og Villie boie sig under en Styrelse, som fra første Begyndelse har indskudt dem Tillid.

En Skibschef skulde derfor, ved Tiltrædelsen af sin Commando, ikke alene være paa det Rene med sig selv om de Principer, hvorefter han vil styre sine Undergivne; men der, hvor — som hos os — ingen nøiere detaillerede Regulativer indskrænke

hans Magt og foreskrive den daglige Tjeneste i Skibet, Skik og Orden, Correctionsmidlerne og Behandlingen af Mandfabet, kort: Disciplinen i dens Detail, der skulde han gjøre sig en detailleret fast Plan for alle disse Dele af Tjenesten, eller lade Næstcommanderende gjøre Udkastet, efter de ham opgivne Principer, og siden selv noie gennemgaae det og bearbejde det til Fuldstændighed. Saaledes maatte da den daglige Tjeneste i Skibet være noie reguleret for de forskjellige Charger, en almindelig Occupationstrulle være forfattet, Bestemmelserne for Ordens Vedligeholdelse noie foreskrevne, og endelig en Straffecoder for alle Smaaforseelser være udarbejdet. I dette Straffesystem ere da at optage: Arbejde i Fritimerne; visse generende eller ubehagelige Arbejder til Straf, (dog iøvrigt nødvendige, ikke ene opfundne til dette Diemeed); Regtelse af Landgangsløve for kortere og længere Tid, efter Togsrets Beskaffenhed; Udelukkelse fra Extrabrændeviin, fra Deeltagen i Dans og andre Fornøielser; at sættes under specielt Tilsyn af Underofficier eller Officier; miste Brændeviin i flere Dage; Opflaggen af Navnet paa en i Skibet ophængt sort Tavle; og endeligen Indsættelse paa kortere eller længere Tid i en Straffeballe, hvilket medfører Affondring fra Kammarater ved Skafning, Køieplads, Mynstring og Gudstjeneste, Forslyttelse fra Fartoi, Mers, Kanon, eller anden mere betroet Post, samt Skærpselse af Correctionsstraffen i ethvert Forseelsestilfælde. En høiere Straf vilde vi aldrig lade have en ringere Straf til Folge, som t. Ex. naar en alvorligere Forseelse er affonet med visse Slag Lamp, at lade en af de ovennævnte Correctionsstraffe følge ovenpaa som Tilgift. Straffen bør i alle Tilfælde ansees, at have været afpasset efter Forseelsen og altsaa at have affonet den; dog kunde det synes nødvendigt, at oftere Gientagelser af samme Forseelse medførte Forhøielse i Straffen; men vi troe snarere at en Forandring i Straffen, uden just at være en Forhøielse, vil i saadanne Tilfælde være at foretrække. Ofte bevirker Regtelse af Landløve, eller en i længere Tid generende Indskrænkning, Opsigt eller deslige, Forbedring der, hvor Lampen Intet udretter, ja maaskee endnu mere forhær-

8de Bind 2det Hefte.

der Gemyttet. For Underofficiererne kunde bestemmes som, Straffe, at suspenderes paa kort Tid fra deres Tjeneste, dog uden at degraderes eller at sættes til at forette Matrostitjeneste, derimod kunde de i Suspensionstiden bruges som Skildvagter paa visse Poster. Sættes de i Boien, som simpel Correctionsarrest, bør dette være paa et fra Mandskabet affides Sted. I større Skibe kunde gjerne findes en Cachot, eller et Afslukke indrettet til Arrest, saavel for at hensejtte Underofficiererne der, istedetfor i Boien, som og for at kunne anvende Vand og Brød Straffen, der jo nævnes i vore Krigsartikler blandt de autoriserede Correctionsstraffe. Foruden disse kunne ogsaa nogle af de for Mandskabet nævnte, mindre Correctionsstraffe anvendes paa Underofficiererne, saasom Negtelse af visse Smaafrigheder og Nydelser. Vi finde heller ikke Noget at indvende imod Smaaabøder til Fattigbøssen; men disses Beløb borde da vel være fastsatte af hoieste Auctoritet tilsligemed de Tilfælde, i hvilke de skulle idømmes.

Hvor mange Gradationer frembyder der sig ikke paa denne Maade i Correctionsstraffene, og det uden at nedbryde Væresfølelsen eller vække Harmen i Sindet! Ved disse Midler forviser man det degraderende og Sindet forhærdende, daglige Brug af Lampen; den bør være forbeholdt til alvorligere Forseelser. Ikkun een Underofficier vilde vi tillade at føre et Revselsesinstrument, det er en Charge, som man maatte ønske indført i vor Marine: de Engelskes Master at arms, hvorefter de Franske have en Efterligning i deres Capitaine d'armes, hvis Functioner dog gaae mere over i Kanonerens. Denne Underofficier er en egentlig Politiofficiant, han patrouillerer ideligen nede i Skibet; optager og bevarer hejlskastet Løi; agtpaagiver de uordentlige og misæenkkelige Characterer; udfører alle Arresteringer; eftersporer Thverter; tilseer Orden med Lid og Løs, og melder Slutning; han driver paa Mandskabet ved Udpurringen om Morgenen og naat der raabes „Allemand op“, og her er det, at han med en Rotting, som er hans uadskillelige Ledfager, nu og da uddeler et Nap til den Langsømtme, og opjager Drengene og Dppasfete af Lukaser og Krutholter.

Medens alle Mand ere oppe, efterseer han om Rogen har ladet Nøglen sidde i Kisten og tager den til sig, for at forebygge Tyveri; giemmer hvad Løi han finder, og udleverer det siden uden Straf, naar det ved „Allemand op“ er i Hastigheden forglemmt at bortgiemmes. Vel udtøres denne Tjeneste hos os for største Deelen ved Kanoneren; men bedre forekommer det os, at en egen Underofficier ubelukkende er ansat dertil, udsæet og valgt til en Post, der kræver visse Egenstaber, som ikke staae i mindste Forbindelse med dem der fordres af Kanoneren.

Ere nu disse specielle Regulativer forfattede, er det næste Skridt at bringe dem til Alles Kundskab. Dette skeer da ved en første Dplæsning, som siden gientages stykkeviis efter Omstændighederne, og dernæst ved at lade passende Uddrag, saavel for den daglige Tjeneste som for Skik og Orden, opslaae i Skibet til Mandskabets Efterretning. Ved Affattelsen heraf troe vi, man ikke skal være for ængstelig med at undgaae Vidtløftighed, eller for at hænge i Smaating: ikkun Udtryksmaaden bør være simpel og kort; Mandskabet opfatter og huffer dem da nok. Saaledes have de Engelske trykte Uddrag af Krigsartiklerne opslaaede ved Siden af Kullerne, ikke i Kahytsgangen, men paa Steder, hvor de ere tilgængelige for Mandskabet, til hvis Efterretning de ere. I de franske Skibe skulle, efter Ordonnancen af 1827, Occupationsskullen, alle Fordeleingsruller, Regulativer Mandskabet vedkommende o. s. v. være ophængte flere passende Steder i Skibet.

Efter denne korte Skizze komme vi til at omtale Systemets Overholdelse. Dertil hører fornemmelig fast Methode. Ligesom det bør være en Grundregel, at Ingen, være sig Officier eller Underofficier bør have Tilløbelse til at straffe i Lidenkabens Hede, men enhver Forseelse indmeldes Næstcommanderende, til Paakjendelse i den fassatte Form og Orden; saaledes bør det ogsaa være en ufravigelig Regel, at enhver saadan Indmelding tages til Følge; thi det er Overbeviisningen herom, der skal opretholde den Commanderendes Myndighed, og betage ham Fristselsen til selv at straffe arbitrairt og paa staaende Fod. Mange ville maaskee finde det

urigtigt, at en Officier i intet Tilfælde maa straffe selv, og paa-
 staae Nødvendigheden af, at en Vagtschef f. Ex. kan lade give
 nogle Rap af Lampen for Uagtsomhed, Soven paa Post, Lang-
semhed eller deslige; men vi kunne ikke indrømme denne Paa-
stand fuld Gyldighed; thi som et Exempel er det ligesaa virksomt,
 at den Skyldige fremkaldes og forholdes sin Forseelse samt den
 Straf, der venter ham; og Officierens Myndighed kan neppe tabe
 ved en Opsættelse, der har til Hensigt at forebygge Overtelse fra
 hans Side. At lade Lampen gaae, for at bringe Raphed tilveie
 i Maneuvren, er vel nu almindelig erkendt for daarligt: det ska-
 ber Confusion istedetfor Raphed — men herom siden. Skulde
 der, i sieldne Tilfælde, indtræffe Forseelser af den Natur, at en
 øiebliklig Revselse var nødvendig, kan det jo være Vagtschefen
 uformeent at lade straffe selv, med visse Indskrænkninger og un-
 der den Betingelse, at det Foresaldne skriftlig indmeldes den fol-
 gende Morgen til Næstcommanderende.

Vi antage altsaa, at enhver Forseelse indmeldes til Næstcom-
 manderende. Denne indfører i en dertil bestemt Protocol An-
 klagerens Navn, den Skyldiges Navn og Nummer, Forseelsens
 Natur og Omstændigheder. Alle almindelige Tilfælde, der taale
 Opsættelse, forelægges da, paa den eller de dertil bestemte Dage i
 Ugen, Chefen til Paakiendelse. Dommen indføres paa Stedet, i
 en Rubrik ved Siden af Forseelsen; og hver Mandag oplæses
 Straffeprotocolen for det forsamlede Mandskab, og alle Straffe
 exequeres. Men, for at sætte Chefen istand til med større Ret-
 færdighed at øve Justitsen, ligesom ogsaa for at tilveiebringe en
 fastere Forbindelse i det hele Organisationsystem, vilde vi foreslaae
 en i vore Tanker særdeles nyttig Bestemmelse indført i vore Skibe:
 et Disciplin-Raad under Chefens Forsæde, afholdt en eller to
 Gange ugentligen. Dette, lig de Franskes conseil de discipline,
 er ikke noget aldeles Nyt i vor Tjeneste: ved Söcadedetacadmiet
 har det i mange Aar bestaaet under Navn af Officierssamling.
 I de mindre Skibe kunde alle Officierer deeltage deri; i de større
 Skibe kunde det bestaae af de ældste Officierer alene; det vil sige:

Vagtscheferne og de der føre Opsynet med en eller anden Tienestegreen, saasom Regnskaberne; Inspection med Artilleriets Materiel; Inspection med Rundhotter, Seil og Takkelage; Inspection med Lasten; Inspection med Skraaget udenbords og Fartsøierne; o. s. v. I disse Forsamlinger, der kun ere deliberative, da naturligviis Chefen ene er den, der beslutter og befaler, afgive Enhver, paa Chefens Opfordring, de mere specielle Meldinger, samt hvad han for sit Departements Vedkommende har at foreslaae til Tienestens bedre Fremme; Straffeprotocollen fremlægges til Chefens Paakiendelse af de uafgiorte Sager, de nærmere Omstændigheder ved samme oplyses og de Paagældendes almindelige Røgte blandt Officiererne høres. Chefen alene afæfter Enhver eller Enkelte deres Mening i den omhandlede Sag; bestrider han nogen Mening, eller indleder nogen egentlig Discussion, da bør dette alene være i den Hensigt at forskaffe sig nøiagtigere Oplysninger, ikke for paa Stedet at uddrage noget Resultat, da egentlige Debatter, ifølge Forsamlingens Natur, ikke kunne finde Sted. Med Undtagelse af Straffedommene, som Chefen, efter modtagne Oplysninger, dicterer til Protocols paa Stedet, synes det passende, at han tilbageholder sin Resolution i alle omhandlede Sager, indtil han siden, for sig selv, har overveiet de hørte Grunde og taget en Beslutning, den han da, med militairisk Uafhængighed, til passende Tid, lader forkynde som speciel eller almindelig Ordre. Vi haabe, at det er lykkedes os at gjøre forstaaeligt, at det ikke er vor Mening, at Chefens Magt i mindste Naade skulde være indskrænket ved dette Raad; det er kun en Sammenkaldelse af Officiererne til bestemte Tider, for at modtage Meldinger og Oplysninger i en mere udviklet Form, end den daglige Tienstes Gang tillader. Herved faaer Chefen Leilighed til, baade stadigen at erhverve sig en fuldstændigere Kundskab om hele Skibets indre Tilstand og Styrelse, end det daglige Oversyn og de stykkeviis indløbende Meldinger kunne give ham, og til at lære sine Officierers Dygtighed og Evner nøiere at kiende; og denne sidste Omstændighed vil gjøre disse Forsamlinger ikke alene til en Spore for Officiererne

til at vise Iver og Interesse for Tjenesten, men til et virksomt Middel til at befordre deres videre Uddannelse.

Vi have nu i Korthed antydet de vigtigste Hovedtræk af det System, som vi kaldre Nutidens, fordi det i alle Mariner er det herskende, i nogle fuldt uddannet og grundfæstet ved Lov, i andre ikkun deelviis og bestaaende ved en endnu med Individerne varierende Praxis. Skulde Nogen indvende imod dette System, at det er for compliceret, at det er at bruge for mange Omstændigheder med den raa Matros; vilde vi bede en saadan Kammerat, med al Agtelse for hans Mening, at prøve Sagen næriere, at overveie, om det da vilde medføre saamange Vanskeligheder, saamegen Tidsanvendelse (Tidsspilde kan jeg ikke kalde det) at iagttage disse Former, naar først et vel udtænkt System er udarbejdet, medgivet Skibene trykt f. Ex., og det efter saa Dages Forløb er sat i Gang, om da selve Overholdelsen vil være vanskelig og compliceret. Vistnok fordrer det Selvbeherkselse, til ingen Tid at tage sig selv til Rette; men skulde vi ikke vor Tids høiere moralske Uddannelse baade hos de Commanderende og de Undergivne, at lægge Bind paa denne Selvbeherkselse? Lønnes den ikke med den Bevidsthed, aldrig i Overelse, Brede eller anden ond Lidenskab at have forurettet et Medmenneske? Kan Nogen tvivle paa, at et Mandskab, saaledes behandlet, vil i Iver, Lyst og Mod overgaane til alle Lider og under Omstændigheder, hvor Disciplinens Tølle ellers let sonderbrydes, et med Haardhed og vilkaarligt Lune styret Mandskab? Langt fra at vi ville ubesukke Strengheid, ville vi tværtimod, at de i rolig Tænkning udarbejdede Love skulle overholdes med den strengeste Alvor og uestergivelig Nøiagtighed. Dette er den eneste rette Styrelse; thi ved Love ikke ved Luner skulle fornøftige Væsner styres. Ingen vil kunne paastaae, at der ligger mere Kraft i Charakteren hos den, der arbitrairt griber ind ved enhver Leilighed, end hos den, der med rolig, men fast Selvbeherkselse udsætter Revselsen til beleilig Tid, for da efter faste Regler at tildele den. Ikke heller har den Indvending Vægt, at saamange Omstændigheder ikke lade sig forene med rask Militair-

commando; vi have i vor egen og andre Nationers Mariner Beviser nok for det Mødsatte. Et lignende Forsvar førtes i sin Tid for Nødvendigheden af at forstærke Commandoen med Eder og Skjældsord. Vort Folk kan ikke i Dannelse staae saameget lavere, end Franskmænd og Englændere, at ikke de samme Indskrænkninger i Willkaarligheden, som hos dem ere sundne gavnlige, skulde være passende for os; men det er kun ved at indføre dem med Forstand og god Willie, at vi kunne blive overtydede herom. En dygtig Practicus for 60—70 Aar siden vilde have seet haant til vor Tids mere polerede Officierer, vore Skibes pynteligere Udseende og omhyggelige Keenlighed og Orden indenborde; han vilde have betragtet Nyboders Skoler som et Galffab, og svoret paa, at Kongen ikke ciede en eneste Karl, der duede noget blandt vore nærværende Lømmere og Matroser. Tiden har umærkeligen medført disse Forandringer; og mon Kongens Dieneste har tabt derved, som hiin i sin Tid dygtige Mand vilde have forubsagt? Jeg veed ogsaa, at vi hos os uformærkt ere komne nærmere og nærmere til det ovenfor skildrede Disciplinsystem, i Praxis, men ikke i faste Regulativer, der kunne give Fremskridtene Sikkerhed, Varighed og Egallitet.

Men det er ikke Straffesystemet alene, der udgjør Disciplinens Hjørnesteen; det er, om man vil, den hele daglige Omgang med Mandsskabet, saavel fra Chefens som fra Officierernes Side. Tidt seer man et Skib, hvor Chefen er af Alle agtet, som en retfærdig og billig Mand, betragtet som en udmærket Officier og en kundskabrig Mand, som veed, til enhver Leilighed, at tiltale Forstanden og Hjertet, er aldrig scaftødende, opfarende, uvenlig; og dog er denne Mand ikke populair. En anden Gang seer man en Mand, der i Evner og Dygtighed staaer langt under det Midelmaadige, har Laster fleer end en; og denne Mand er elsket af Mandsskabet*). Hiin mangler maaskee det Talent, at skabe en

*) Visse Laster finde altid, begribeligt nok, Sympathi hos Mandsskabet; som Drickældighed t. Ex.; dog kun naar den forenes med en

Munterheds-Tone i Skibet; spysfølsætter sig for lidt med hvad der kan tiene Mandskabet til Opmuntring; veed ikke i rette Tid at nedlade sig til et Spøgeord; han er alvorlig af Natur og fræmmer Munterheden ved sin mørke Mine; medens Denne blander sig deri, og opvækker den og indbyder til den. Hiin hører hjemme i et stort Skib, hvor Tjenestens Form og det hele Samlivs Natur skaber en større Afstand imellem Chefen og hans Undergivne. Vist er det, at der udfordres eet Talent til at være Chef i et stort Skib, og et andet til at være det i et lille: i alle Smaaskibe staaer Chefen sine Undergivne saa nær, Besværlighederne ere større og mere fælleds, Tjenestens Former ere mere simple og utvungne; en stiv Tone hører der mindre hjemme, end i det store Skib, og et ungdommeligt Liv og Raffhed bør herske i Alt, Commando som Dmgang. Dgsaa af denne Grund er den ældre Mand, i Almindelighed talt, mindre flippet til at commandere Smaaskibe.

I det vi saaledes optage den daglige Dmgang med de Undergivne, som et Element — det patriarchalske — af Disciplinsystemet, kan man sige os, at denne er afhængig af Enhvers Charakter, som Menneſke, og kun lidt af Love og Regulativer. Vi indrømme dette; men denne individuelle Charakter vilde vi netop saalidt som muligt lade faae Indflydelse paa den militaire Sty-

vis Raffhed og Dygtighed. Saaledes kiendte vi under Krigen en engelsk Officier, Trediecommanderende paa en Fregat, en udmærket brav og dygtig Officier, og et ædelt og høihieret Menneſke. Ved langt Ophold i hede Climater, og much hard service, havde han faaet en Bane, som han bar et umiskienbeligt Skilt paa i sit Ansigt. Aldrig har nogen Officier været mere elsket, end denne Mand var det af Fregattens Mandſkab. Med groggy Sam, thas sine fellow — som de altid kaldte ham indbyrdes — havde ingen Mand i Skibet betænkt sig ved at gaae enhver tænkelig Fare imøde. Men Sam var, som sagt, i enhver Henseende en dygtig og brav Mand, der selv i sin Skrøbelighed var stiv, som en Pram, og bar godt de Seil han førte. Nogle Aar efter kantroede han alligevel, i en Byge (white squall) i Vestindien, med en lille Skonnert, han havde Commandoen af, og tilsatte med Mand og Muus.

relse, og dertil ere dog nøiagtige og fuldstændige Regulativer det eneste Middel. Allerede ved selv, i rolig Tænkning, at danne sig faste Regler, som man strængt binder sig til, vindes en Modvægt mod Lidenskabernes Magt: den haarde, som den blødhjertede; den hidstige og opfarende, som den slappe og ligegyldige Mand; Alle skulde, saavidt muligt, være bundne til de samme Regler i Behandlingen af deres Undergivne; ligesom Eensformighed i Commando og Tjenestens Gang er det Charakteristiske ved Militairstanden.

Dg nu hvad Regulativer for den egentlige Tjenstedetail angaaer, kan Gavnligheden af dem endnu mindre omtvistes. Uden dem vilde een Officier indføre franske Skikke; en Anden hvad han har seet eller hørt at være Brug i England; en Tredie hører til den saakaldte gamle Skole og vil ikke vide af Andet, end hvad der var Brug, da han sidst foer; men dette kan være 30—40 Aar siden, og han har glemt det Halve af hvad han dengang som ungt, uerfarent Menneske kun halvt opfattede; han har i alle Fald kun sin Hukommelse at stole paa, og den svigter let i en fremfæreden Alder og efter saa lang Tids Forløb. Tjenesten vilde da være underkastet en stabelig Proven og Qvalten, og den maatte korte Tour soinde hen uden Resultat for Tjenesten i det Hele.

Før vi til Slutning meddele en kort Oversigt af de Franskes Ordonnancer maae vi endnu tilføie nogle Ord om et Tilfælde, som vi ovenfor berørte: at uddele Prygl for Langsomhed i en eller anden Maneuvre, Beslaaning af et Seil, dets Biergning, Rebring eller deslige. At straffe paa denne Maade, isfeng, er ubilligt, fordi det er umuligt i flige Tilfælde at skønne, hvo der er iblandt de Skyldige og hvo der er uskyldig. Det er tillige usornuftigt, fordi det i de allerfleste Tilfælde er unødvendigt; thi naar man forudsætter, at det er Mangel paa Ovelse, der gjør, at det gaaer slet, kan man, ved at gientage de samme Maneuvrer, saa ofte der gives Leilighed dertil, udrette det samme som ved Prygl, uden at forbitte Gemysterne og sløve Uredfølelsen. Dg er Dovenskab, Ulyst eller ond Villie Grunden, saa forjager man den

uformærkt, ved at kiede dem ved Gientagelser. Emulation med andre Nationer, andre Skibe, mellem Mandskabet indbyrdes, nogle faa Ord i rette Tid virke her mere, end Straf. „I mangle Dvelse, Mand! for det kan gaae som det bor. I skal faae den; for godt skal det gaae, og jeg veed I vil det ogsaa. Dvelse skal I faae, til det gaaer godt.“ Nu denne Dvelse givet dem med Forskand; ikke til Træthed eller Lede gientaget i samme Gang, men nogle Gange daglig i flere Dage, før Frivagten opsættes, saa at Tiden dertil stætes fra Fritiden, og det vil snart frugte. Manges Gang er det den commanderende Officier, der mangler Dvelse, og da er det jo ikke Mandskabets Skyld, da er det netop Dvelse, der ene kan afhjælpe Mangelen. Ræghed og Billighed hos Mandskabet er uidentvivel en en Følge af den almindelige Commando og Disciplin i Skibet. Hvor Officiererne, saavel i egen prompte Lydighed og Activitet i Tjenesten, som i Raskhed, Bestemthed og Drift i Commando sætte Exemplet, der vil Alacriteten ikke savnes hos Mandskabet, og den nu uidentvivel ganske, eller for største Delen, forsvundne Skik, at Underofficiererne med Lampen drive paa Mandskabet, naar der kaldes alle Mand op, vil blive overflødig*).

Uf Lord Plymouths (tidligere Sir Edward Pellew) nylig udkomne Levnetsløb, maae vi her anføre et Par Træk, der karakterisere denne udmærkede Officier i en yngre Alder. Paa en Fregat, han commanderede, skulde Idie Neb indtages, under særdeles vanskelige Omstændigheder. Chefen commanderede selv Biergningen af Seilene og Drebningen. Spøkene entrede tilveirs og Capitainen drev igiennem Raaberen paa dem, medens de entrede op ad Bantet. Da de entrede ud ad Raanen, hørte de paa eengang en dem velbekendt Røst fra luv Stikboud: „Dæmp Seilet, Gut-

*) Naar der raabes „Alle Mand op!“ bruge Englænderne at raabe tillige hvilket Arbeide der kaldes op til, saa at hver Mand strax udenvidere kan søge sin Post: „Alle Mand op til at vende!“ „A. M. o. til at lette!“ — ankre — rebe — „A. M. o. sæt Seil!“ — „A. M. o. bierg Seil!“ (all hands make sail! — all hands shorten gail!). Dette er en Skik, der fortiente at indføres hos os.

ter! — hal ud til Luvert!" — „Hvem Fanden er det? — det er jo Capitainen — hvor S — kom han fra?" Det er uforføndent at fige, at Rebningen gif rap fra Haanden, med en faadan Stikboutsqast. Han havde nemlig fat Raaberen fra fig, da sidste Mand havde forladt Dækket; var løbet Alle forbi, op ad Stængevantet, og havde firet fig ned ad Toplenten, medens de Andre kæmpede med Seilet for at komme ud. En anden Gang — paa Tajofloden, — hvor han næsten synkeførdig var løbet ind med sin Fregat, for at kishale, efter at have under en Jagt løbet paa et Skær ved Cap Finisterre — var det ham af Vigtighed at erfare om begge eller en af Siderne behøvede at hives iweiret. Han besluttede derfor, selv at undersøge Fregattens Bund, og til Alles Forbauselse og Beundring sprang han i Vandet, dukkede ned og undersøgte dens Tilstand nøie, hvorved han fandt, at det kun var nødvendigt at hive den ene Side iweiret; saa at Tid og Bekostning sparede. Begge Træk, skøndt ikke egentligen i Forbindelse med vort Emne, have vi ikke kunnet negte os den Fornøielse at anføre, som Beviser paa den ungdommelige Raffhed og Dygtighed, der karakteriserede den Tids engelske Fregatsefer, og som, lagt for Dagen ved overordentlige Leiligheder, maatte virke elektrisk paa Mandskabet.

Vi skulle nu i største Korthed forsøge paa at give vore Læsere et Begreb om de Franskes Søkrigsartikler. Bogen indeholder 320 Pagina, hvoraf de 52 optages af den hele Dvarantaineforordning samt Udbrag af den civile Lov om Toldforsøelser; svigagtigt Forhold i adskillige Tilfælde paa Søen; Søroverie; Formaliteter ved Testamenter o. s. v. Som Appendix følge Schemata for alle de Ruller, Lister og Regnskabsbøger o. s. v., som Tienesten fordrev. Det Hele er ordnet paa en Maade, at Overfigten er saa let og klar, som muligt. Ordonnancen har 18 Hovedaffnit eller Titler, hvoraf Noгле ere deelte i Capitler og Sectioner; og igvrigt gaaer en fortløbende Paragraph eller Artikelrække igiennem den hele Ordonnance, hvorved Henviisningen let-

tes. Reglementerne, som bestemme den hele Organisation af Tienesten, i dens mindste Detail, følge dernæst.

Det Titledne handle om er som følger: 1ste Titel bestemmer de Commandoer, enhver Officier efter sin Grad kan betroes. Tit. 2 handler om Flagføring til Distinction for enhver Grad og Rang. L. 3 om Søofficierernes Pligter i Almindelighed, hvoraf vi optage nogle §§ til Exempel paa Anden i disse Love: §. 37. Enhver Officier bør give Exempel paa gode Sæder, Agtelse for Religionen, og Hengivenhed og Trofasthed mod Kongen. §. 38. Enhver Off., af hvad Grad han end er, bør studere Lovene, Ordonnancer og Reglementer, Tienesten vedkommende, og bidrage til deres Overholdelse for sit Vedkommende. §. 39. Enhver Off. skulder sine Overmænd den største Verbødighed og en ubetinget Lydighed. §. 40. Det paaligger udtrykkeligen enhver Off., at afholde sig fra al Critik over sine Foresattes Conduite og deres Befalinger; ligeledes skal han afholde sig fra enhver Handling eller Samtale, som kan svække deres Myndighed, eller Mandskabets Tillid til dem, og udbrede Forsagthed blandt Folkene. Enhver Off., som bliver vidende om nogen Overtrædelse heraf, skal uforsøvet indmelde Saadant til hans nærmeste Foresatte." Tit. 4 handler om Bestallinger, Ansættelser, Afgang og Forandringer iblandt Officierpersonalet. Tit. 5 om den Commanderende af en Flaade, Eskadre eller Division, og deler sig i to Capitler: 1) Om den Høistcommanderende og 2) om den Commanderende af en Underafdeling i en Flaade eller Eskadre. Det første Capitel deler sig, ligesom andre i de følgende Titled af lignende Indhold, i tre Affnit, nemlig: Almindelige Regler; Pligter under Udrustningen, og Pligter paa en Red og til Seils. Vi udbrage heraf som mærkelige: §. 59. „Den Høistcommanderende har Ret til at suspendere enhver ham Underordnet, af hvad Rang og Grad han end er, fra hans Functioner, ja endog hiemsende ham til Frankrig, naar han har gjort sig skyldig i Handlinger, eller viist en Conduite, som uden at være af den Natur, at de kunne dømmes af en Krigsret, dog forekomme ham saadanne, at de compromittere

Kongens Tjeneste. Han har da strax at indberette det Forefaldne til Krigsministeren samt Bevæggrundene til den tagne Forholdsregel." §. 66. „Han skal sørge for, at der, paa alle Skibene under hans Commando, hersker den fuldkomneste Gensformighed i alle Tjenestens Dele. Han foreskriver Tiden, naar Mandskabet skal udpurres og gaae tilkøis, Skaffetiden, alle Exercitier, og overhovedet alle almindelige og daglige Arbeider. Han holder over, at Eskadre og Divisionscheferne tilsee at Skibscheferne holde sig de givne Ordre i denne Henseende, samt den indre Organisation, Orden og Disciplin betræffende." §. 67. „Hver Maaned, eller oftere, om han anseer det nødvendigt, foretager han selv eller ved sin Flagcapitain (Stabschef) Inspection med Overholdelsen af den foregaaende §." Tit. 6 handler om Møde af separate Commandoer eller Forcer. Tit. 7 bestemmer Generalstabens Pligter. Tit. 8 handler om Skibschefens Pligter, og deles sig i 4 Capitler: 1) Pligter i Almindelighed; 2) under Equiperingen; 3) paa Reden og under Seil; og 4) under Desarmeringen. Af disse udbrage vi af §. 178 den Bestemmelse, at der skal være 5 Detail-Inspectioner: 1) Artilleriets Materiel og Waaben af alle Slags; 2) Rundholter, Seil, Takkelage, Ankre og Louge; 3) Skraaget, Fartøier, Tømmermandsarbeider og Malning; 4) Lasten, Proviant, Bæregods og Lazareth; 5) Signaler og Styrmandstjenesten. §. 181 befaler, at Chefen hver Aften aftaler med Næstcommanderende den følgende Dags Arbeider, og at en daglig Ordrebog skal holdes, hvori enhver Ordre, den daglige og løbende Tjeneste vedkommende, indføres. §. 181 bestemmer, at Næstcommanderende er fritaget for Vagt, hvor der er flere end 3 subalterne Officierer; at ikkun de 5 ældste Officierer kunne forestaae Quarteer, dog kan Chefen indskrænke dette til de 3 ældste, om han finder det forgodt. §. 208 og 209 tillader kun Halvdelen af Officiererne og Siettedelen af Mandskabet at have Landlov paa eengang. §. 212 giver Chefen en Frist af 3 Dage efter Paamynstringen og Udlægningen, til at bringe alle sine Muller i Stand. Fordre overordentlige Omstændigheder, at han beordres

til Søes forinden, forlanger han denne Ordre skriftlig meddeelt, hvilket ikke kan negtes ham. §. 218. Den første Søndag i hvert Måned lader han Straffelovene (loix pénales) oplæse for Mandskabet. §. 221 paalægger Chefen at følge Reglementet for Vaabenexercits og andre Dvælses, at lade indføre i Journalerne nøiagtig Tiden de være, hvilke Uarsager der forhindrede at foretage dem, og den almindelige Fremgang de have. Officiereerne holde Liste over hver enkelt Mand's Fremgang. §. 239. Chefen commanderer enten personlig, eller ved en dertil udvalgt Off. (off. de manoeuvre) i Letning og Ankring, under Bataille og overhovedet ved alle vigtige Leiligheder. §. 242. Den første Dag i Månedden lader han sig forelægge Officiereernes og Cadetternes Journaler og paategner dem. §. 246. Sætter han ene, bestemmer han Tjenesten og de daglige Arbejder i Skibet, hvorved han tager det derfor udstedte Reglement til Rettesnor. Han paalægger Officiereerne, saameget som muligt, at ordne Arbejderne saaledes, at Mandskabet ikke forstyrres i Maaltidstiden. §. 248. Hver Dag før Solens Nedgang, til Søes eller til Ankens, i Freds som i Krigstid, lader han staae klart Skib og mynstre Mandskabet paa deres Poster. §. 251. Hver Dag gjør han en Inspectionsrund over hele Skibet; og besøger paa samme Tid de Syge. Tit. 9 håndler om de subalterne Officiereer: det 1ste Cap. i fire Afsnit om Næstcommanderendes Pligter; det 2det Cap. om Regnskabs- eller Detail-Officiereerne; det 3die Cap. om Bagttjenesten. §. 305 fastsætter Næstcommanderendes Functioner: han forestaaer det hele Tjenestedetail og det almindelige Politi i Skibet; modtager alle Ordre directe fra Chefen og udsteder dem til Vedkommende; befaler alle Disciplinstraffe; holder Bog over dem og rapporterer det om til Chefen. §. 321. Han vaager over god Orden ved Officierbordet; forhindrer enhver Critik over Chefen eller nogen høiere Foresatte; forbyder al Samtale, som strider imod Disciplinen og gode Sæder. Tit. 10 angaaer Cadetteer; Tit. 11 Regnskabsforere og Underofficiereer; Tit. 12, 13, 14, 15 og 16 Administrationsofficianteer, Præsten, Lægerne og Proviantforvalterne. Tit.

17 bestemmer den Orden, i hvilken Logiet eller Lukaser Skulle uddes. Tit. 18 handler om Ubesbesigtninger, ved forskellige Leiligheder, for Kongehuset og Officierer og Rangs personer.

Reglementerne ere 5: det første omhandler Forordningen af Officierer og Mandskab, og indeholder Reglerne, hvorefter Skitulle-, Baks-, Vagts- og Maneuvre-Rullerne Skulle forfærdiges; Schematerne til dem følge siden i Appendix. Det andet Reglement er det egentlige Reglement for Tjenesten i Skibet og indbefatter hvad der i vore Krigsartikelsbreve kaldes Skif og Orden. Det er i vore Tanker meget vel udarbejdet, og danner ved dets Fuldstændighed en Commentar til Ordonnancen om de forskellige Chargers Pligter. Rummet tillader os ikke at give Andet, end en høist ufuldkommen Oversigt af dets Indhold. Første Cap. omhandler hvad der er at iagttage til Skibets Sikkerhed og Conservation, saavel i Havn, som til Ankens paa en Red, og under Seil. 2det Cap. indeholder Regler for Reentlighed i Skibet og Mandskabets Sundheds Vedligeholdelse. 3die Cap. indeholder, under Titel: dispositions diverses, alle de disciplinære Regler, der tiene til Vedligeholdelsen af Skif og Orden. 1ste Affnit vedkommer Officiererne, 2det Cadetterne og 3die Mandskabet. 4de Capitel bestemmer den daglige Tjeneste, som er ordnet i en Tabel efter Tiden, fra Udpurringen og til Kvæternes Redtagelse om Aftenen. Disse Tabeller ophænges paa flere Steder i Skibet. Flere af disse Arbejder, og Alt hvad der angaar Mandskabets personlige Reentligheds holdelse og daglige Inspection berøfted, ere nogle foreskrevne. 5te Capitel omhandler visse Arbejder, som foresalde ugentlig, maanedlig eller hver 3 Maanedes. 6te Capitel bestemmer Antallet af de permanente Poster eller Skifvagter i Skibene og Pligterne for hver især. 7de Cap. omhandler hvad det er at iagttage, naar der gløres klædt Skif, og 8de Cap. Forholdsregler imod Entring og Overtumpling, naar man ligger i Stille eller til Ankens. Det tredie Reglement bestemmer nøiere Logiet for alle Officieret og Officiantere. 4de Reglement er Exercitsreglementet for alle Vaaben, og 5te Reglementet bestemmer de

Instrumenter, Bøger og Kaarter, som enhver Officier, Cadet og Styrmand skulle være forsynede med. Endelig følger et Møbleringsreglement for alle Skibe, efter deres Klasse og med Hensyn til Officierernes Grader.

Disse Ordonnancer og Reglementer ere naturligviis i Hovedstykkerne ikke væsentligen forskellige fra vore Krigsartikler; men det, hvori de fortrinlig udmærke sig, er Fuldstændighed: mange nyere Indretninger og Skikke, der hos os kun have Hiemmel i en altid noget varierende Praxis; mangen god gammel Vedtægt, som kun bevares ved Tradition, og saaledes i Tidens Løb og under ringe Praxis maa gaae tabt, ere optagne i dem; og de bestemme Tjenesten saa nøie i dens Detail, som behøves for at tilvejebringe militairisk Egalitet i Tjenestens Organisation og Gang paa alle Skibe.

Det er vor faste Overbeviisning, som vi ikke finde nogen Grund til at lægge Skiul paa, at Tiden vil bringe det med sig, at Tjenesten paa et Krigsskib kommer til at frembyde et Billede af et velordnet, stadigt virksomt Liv, styret af en human, skøndt strengt overholdt Krigstugt. Ledige Timer, som i Overflod ere ligesaa fordærlige for Anden blandt Officiererne, som for Disciplinen blandt Mandskabet, ville være indskrænkede til det Nødvendige for Kræfternes Recreation. Hver Dag vil have sin regelmæssige Livsansvendelse, hver Time sit bestemte Arbeide: Vaabenøvelser, astronomiske Observationer, nautiske og militaire Forsøg, Administrations- og Disciplin-Arbeider ville afveje med hverandre i uafbrudt Orden — Alt naturligviis underkastet de Indskrænkninger og Forhindringer, som Seiladsen medfører. De mange ledige Timer, der i ældre Tider ofte hvilede tungt paa Officieren efter fuldendt Bagttjeneste, ville ikke kiendes, og hver Sotour vil være en Livsskole for den yngre, som for den ældre Mand, hvorfra han vender tilbage, beriget med Kundskab og Erfaring. Det er ikkun paa denne Maade, at Staten kan høste Frugt af de større Opofrelser paa dens Marine nuomstunder, de større Bekostninger paa Officierernes Dannelsse: hvad nyttede denne ellers til,

naar en Bagttiensfe, faadan fom den for et halvt Aarhundrede siden fordredes, var Alt, hvad der paalaa ham, var Hovedsagen? Det er alene paa denne Maade, at Nutidens Krigsmagter kunne holdes slagfærdige paa første Vink, at den Sikkerhed og fuldstændige Organisation og Dvølse, som forðum ikke vandtes uden efter længere vedvarende Krigstilstand, og endda, faa Tilfælde undtagen, var mere en mechanisk Frembringelse, kan opnaaes i Fredstid og holdes i Beredskab for en kommende Krig. Det var af Mangel herpaa, at i ældre Tider de mindre Magter maatte ved Udbruddet af hver Krig gaae Skolen igiennem forfra, ja saae sig undertiden endog nødte til at indkalde en krigserfaren Udlænding, til hvem Krigsmagtens Omdannelse blev betroet, i det Diablik Fienden stod for Døren. De mindre Stater have sielden saamegen Tid til at forberede sig til en forestaaende Krig, som de store Stater. Localiteterne og Omstændighederne kunne være saadanne, at Flaaden, umiddelbar efter at den er udrustet, kommer til at levere et Slag, eller som Allieret at støde til en fremmed Magts Flaade. Det er derfor dobbelt nødvendigt for dem, at have Tienesten paa det fuldkomneste organiseret, i alle dens Grene og overeensstemmende med den nærværende Tids Regler, saaledes at hver Officier, hver Undergiven, ved at følge de for hans særlige Function giældende Instruxioner, strax kan indtage sin Plads, og med Sikkerhed og i Harmoni med det Hele bevæge sig i den. Skal derimod en eneste Mand, Chef eller Næstcommanderende, midt under en Eqpiperings anstrængende Detailarbejder, selv udkaaste en fuldstændig Organisationsplan, selv udarbejde den i Detail for hver Tienstegreen, saa nødes han tik at gribe til den dygtige Praktikers sædvanlige Udvei, at danne sig en Plan for det Løse, et foreløbigt Udkaast, som han siden efterhaanden udfylder, omformer og endeligen samler i et fuldstændigt System. „Lad os først komme bort — lad os komme i Søen, skal vi nok faae Skibet organiseret.“ Men, som vi nys have sagt, denne praktiske, og for det enkelte Skib, i de fleste Tilfælde, fuldkommen antagelige Udvei giver ikke Sikkerhed for, at de samme Principer følges, eller at Tienstens Gang i

mange vigtige Detail bliver eens paa alle Skibe i den samme Flaade; og dernæst vil det, i Krigstid, som oftest være nødvendigt, før man stikker i Søen, at have Skibet saa fuldkomment organiseret, som det i en Havn er muligt at faae det.

Hvad det ovenfor udtalte Princip for Søkrigsdisciplinen angaaer, da ere vi ikke uforberedte paa den Indvending, at det Mildhedssystem, den Kresdisciplin, som er bygget derpaa, ikke passer til Matrosens Charakter i Almindelighed, der betinges af det affondrede, ustabile, haarde og farefulde Liv, han fører, og ikke til den danske Matroses Dannelsestrin og nationale Tænkemaade, som ikke betragter en corporlig Straf, naar den er fortient, med den Afsty, ikke tillægger den den Degradation, som den mere livfulde Sybbo. Vi negte ikke, at Sølivets Eiendommeligheder altid vilde give Sømanden et eget Præg, at det civiliserede Livs Forfinelser ikkun til en vis Grændse og med Modificationer vilde optages i Sølivet; men derfor indrømme vi ikke, at Sømandens Kald, mere end nogen anden Livsstilling, udelukker ham fra den aandelige Forædling, den sædelige Dannelse, som Culturen udbreder over det Folk, hvoraf han udspringer. Skøndt Sølivets Farer og Besværligheder, dets Eensformighed og liden Betøring med den ydre Verden, Savnet af qvindelig Dmgang og det Sind og Sæder formildende Huusliv, til alle Tider maae give hans Charakter en vis Haardhed, hans Sæder et Anstrøg af Raahed; saa ere iglen den regelmæssige Orden og det broderlige Samdrægtighedsliv, hvori han lever; Indflydelsen af de opløstende Naturscener, han ideligen har for sig — der snart indgyde Sindet en blid Stemning og udbrede Fred og Ro i Sielen, snart vække Kraften i det Indre og vende Tanken til høiere Gienstande — Forhold, der i høi Grad ere flikkede til at gjøre ham modtagelig for sædelig Dannelse. Naabne vi Dinens for hvad Tiden allerede har bewirket i denne Classes Humanisering, da finde vi hos den større Skolekundskaab, større almindelig Dplysning, færre Laster, med eet Ord, større Sædelighed end fordum; og den adskiller sig heri lidet eller intet fra den øvrige Almue af det Folk, den tilhører. Hos

os har Indrullingsystemet gjort Sømagten national; det er Landets Børn, vore Koffardmatroser, Fiskere og Kystboere, der danne Massen af vore Krigsskibes Besætninger. Det Culturtrin, disse Mennesker staae paa, er altsaa det der betinger Maaden, de skulle styres paa, og Midlerne, hvorved de skulle holdes i Tugt og Awe. Og skøndt vi indrømme, at de legemlige Straffe ikke hos os ere Folkets Charakter saameget imod, som de ere Sydboerens, men meget mere betragtes som almindelige og tilbørlige Correctionsmidler, saa gjør igien Folkets større Godmodighed og Docilitet dem mindre nødvendige, ligesom de ogsaa mere og mere forsvinde — ja blandt Landalmuen er allerede næsten ganske forsvunden af den huuslige Tugt.

Vi optræde ikke her som Advocat for den totale Afskaffelse af al corporlig Straf; vi ønske den kun reserveret for den, paa hvem mildere Correctionsmidler ikke have frugtet; vi ønske, at vore Landsmænd ogsaa heri skulle gaae frem med Civilisationens Strøm, der bevæger det store europæiske Samsund, vi tilhøre. Dette er, som vi have viist, allerede skeet; og en saadan Disciplin, en saadan Organisation af Tjenesten paa vore Krigsskibe, som vi ovenfor i enkelte Træk have skildret som allerede tildeels herskende i vor Marine, vil blive endnu mere fuldkommen, stadig og eensformig, naar Systemet er dannet og fastsat ved almindelige Love. Disse kunne vi vente os af Tiden; indtil da lader der sig udrætte Meget ved Enkeltes Jær: de forberede, de bane Vejen for dets Indførelse.

P.

Beskrivelse af en Flaade, som hurtigt og sikkert kan forfærdiges af Fadedværket, til at frelse Mandskabet paa, i Skibbrudstilfælde.

(Nautical Magazine Febr. 1835.)

Capitain Cookesley af den engelske Marine har foreslaaet, at danne Redningsflaader paa følgende Maade, som han selv oftere

har anvendt i andre Tilfælde, saasom til Sværtning udenbords, at udføre et Sværanker o. s. v.; og han forsikkrer, at hans Mandskab havde faaet en saadan Dvælse i at danne disse Flaader, at i omtrent et Kvarteerstid var Flaaden forfærdiget og udsat ved et enkelt Nøktakkel, ligesom en Baad.

Plade II. Fig. 8 viser 9 tomme Fæde (A.A...) med Hals-surringer og Tværspir eller Bomme, for at surre Bingenfadene til. Man lægger Fædene et Sted paa Dækket, hvorfra man beqvemest kan udsætte Flaaden, tre og tre sammen, og tager Surringer om Enderne af alle tre. Tre Sæt, saaledes sammensurrede Fæde, høre til en Flaade, og placeres omtrent 3 Fod fra hverandre. Naar man sætter et Par Mand til at surre hvert Sæt, vil dette Arbejde snart være gjort, og dersom Skibets Bevægelser gjøre det nødvendigt, kan man sætte Fædene paa Ende medens man tager Hals-surringerne om dem, Naar man er færdig hermed lægges to Spirer (cc) langs Dækket, under Fædene og under Surringerne, og man surrer nu, ovenpaa disse, Tværspirene (aa...), hvorpaa Bingenfadene skulle ligge.

Fig. 9 viser Flaaden med 13 Fæde, da 4 Bingenfæde ere søiede til de forhen nævnte 9, som vises i Fig. 8. To Langspirer (dd) lægges da ovenpaa Surringerne, i Slaugene af Fædene og lige ovenover de underste Langspirer, og Nedsurringer tages omkring begge Langspirer og Tværspirer tilsammen. Disse Nedsurringer (ee) sees Fig. 10; det er dem især, der sammenholde det Hele og give det Styrke og Fasthed, saa at ikke noget Fæde faaer Spillecum og arbejder sig løs i Sogangen. For at paalægge disse Surringer tilbørligt, lægges en Bom tværs over Flaaden, og med et Rakkespil hvier man Nedsurringerne paa begge Sider paa eengang saa stive, som muligt; seiser op med Lusindbeen og tager nye Slag, saamange som man anseer fornødent.

To opretstaaende Spirer for og agter surres til Enderne af Langspirerne og et Tværstykke imellem dem. Imellem disse, og flere paa Siderne om man vil, trækkes Stræktouge. Forud kan en Baadsmast reises med Seil paa, og agter anbringes en Nare

til at styre med. Vil man fra et strandet Skib bierge sig i Land og oprette en Communication med Braget, kan man hænge den Rulle op, hvorpaa (i engelske Skibe) Rodlinien er oprullet, imellem Opstanderne, Lampen fastgjort ombord, og Rullen fløtter sig da selv, medens Mandskabet kan have nok at gjøre med at holde sig fast paa Flaaden. Til at frelse et mindre Skibsmandskab kan en Flaade af 6 Fade være tilstrækkelig, tre og tre sammensurrede paa samme Maade, placerede længere fra hinanden, med en Plankebund i det aabne Rum til Folkene. Har man en Læger, man ikke kan klare, og forudseer Strandingen, saa bør man itide gjøre Flaaden klar og sætte den ud, før Skibet støder.

I Tilfælde at et Skib maa forlades i aaben Sø, enten for Brand eller Læk, kan man paa denne Maade frelse hele Mandskabet, ved at gjøre sig saamange Flaader, som behøves. Men ved Flaader, forfærdigede i denne Hensigt, skulde enten Enderne af Fadene bringes tæt sammen, eller Mellemrummene udfyldes med Røer eller sammenrullede Seil, saa at der dannes et glat Dæk for Mandskabet at opholde sig paa, og Bundene af Fadene beslyttes, naar man i længere Tid skal være i Søen. De midterste Fade kunne være fyldte med Provisioner og saaledes tilligetiene til Ballast. Mindre og større Flaader efter Omstændighederne kunne paa denne Maade forfærdiges.

Et Linieskibs Anker kan udføres med en saadan Flaade. Antallet af Fadene, der behøves hertil, kan let udregnes efter Ankerets Vægt. I dette Tilfælde bør de to Vingefade være til at fire af, naar man vil lade Ankeret falde. Naar Flaaden er varpet eller buxeret hen paa Stedet, lægge to Baade sig paa den modsatte Side af den, hvor Vingefadene ere, der skulle fastes los; Bugten som holder Fadene (see Fig. 9), bør staae med et Slippestik fast paa den anden Side, saa at Baadene kunne rive dette ud og roe væk. Er Alt klar til at lade Ankeret falde, rykkes Slippestikkene ud, Vingefadene rulle af Flaaden og denne kantrer over til den Side, hvorved Ankeret, der er lagt midt paa Flaaden, falder i Bund.

Det samme Middel kan anvendes til at slagde en Baad op i Sø, eller naar den er løst. Man surrer nemlig tre Lønder eller andet Fædværk, passende til Bagdens Storrelse, sammen med Halsene, ligesom ovenfor er forklaret, og lægger to Langspir i Surringerne af tre Søet Lønder, hvilke Spirer man igien lægger ovenpaa Løfterne i Fartøjet, saa at Lønderne vise ned imellem disse, og surrer nu omkring de faste Løfter og til Ringeboltene i Fartøjets Bund o. s. v.

Betragtninger over Aarsag og Midler til god Tones og militair Aands Bedligholdelse i Orlogsfarten

Der som man ikke vil besynde mig for at fremsætte Paradoxer, vil jeg begynde med at opstille den Sætning, at der har været bedst Tone i det Skib, hvor Ingen, udenfor Skibet, veed hvad Tone der har hersket ombord. Et Skib er i saa Henseende at ligne med en ung Kone eller Pige, for hvem det altid er bedst at der slet ikke tales om hende, hverken til Roes eller Daddel; thi da det ligger i Tingens Natur, at Ingen kan vide hvorledes det er gaaet til ombord i et Skib paa en Reise, uden fra Nogen, der har været derombord, saa følger deraf, at Roes altid bliver en Art af Selvroes, eller idetmindste let grunder sig paa Partiskhed, Lyst til at vende den bedste Side ud, for at skjule den svage; medens Daddel bliver et umiskendeligt Kiendtegn paa slet Tone i Skibet. — „Hvorledes?“ hører jeg fra flere Sider, „altsaa bør man ikke dable hvad der fortæner Daddel, naar Skibet er blevet slet manøvreret, har talet slet; naar Mandskabet har været slet behandlet, eller maaskee for godt, saa at Disciplinen har været slappet; til alt sligt skal man tie stille, maaskee finde det fortræffeligt?“ Nei — man skal ikke finde det fortræffeligt, ikke rose det; men

man skal tie stille og ikke badle, thi det er til ingen Nytte at tale. Jeg er saa stor en Ven af Dffentlighed, som nogen Anden, men dog kun naar den ikke er til Skade. Og nu spørger jeg om, hvortil det gavner, at uvedkommende Folk faae at vide, hvorledes det er gaaet til paa en Reise som er forbi; thi man erindre vel, her bliver Intet at rette og forbedre, Tingene som her kan være Spørgsmaal om, er forbi. Flaget er stroget og det Giorte staaer ikke til at ændre.

Man misforstaae mig ikke — Ere Omstændighederne saaledes, at retlig Undersøgelse maa finde Sted; har en Chefs eller en Dfficiers Forhold været saaledes, at det maae oplyses; da bør sikkert Dffentlighed, og det den størst mulige, prises; det maa være den Paagældende selv magtpaaliggende, at den finder Sted, paa det at hans militaire Vre, dette blankflebne Staal, paa hvilket det mindste Stærk sætter Rust, naar det ikke omhyggelig afstørres, at hans militaire Vre, siger jeg, der er saa uadskillig knyttet til hans Medtienendes, kan ståa rene og ufortrænket for Medborgernes Dine.

Men flige Undersøgelser høre, Gud være løvet! ikke til Dagens Orden, medens der Aar ud og Aar ind seiler Orløgsmand paa Søen, i hvilke der er meer eller mindre god Løne og sandt militair Vand. Der er en stor Afstand imellem Forhør og Krigsret, og den Slags Undersøgelser og Domme, der foretages og afsiges paa Bagstuer, eller hiemme ved en Pibe Tobak, som i Almindelighed grunde sig paa eensidige, ofte vrangte Anskuelser; og altid mangle den for enhver Undersøgelse uundgaelige Nødvendighed, at støtte sig paa begge Parters Udsagn. Og var det endda imellem Kammeraterne alene at flige Undersøgelser fandt Sted, var Ulykken ikke saa stor; thi det borde da haabes, at de i det mindste vilde blive foretagne med Sagskundskab. Men naar man nu hører flige Fortællinger og deraf flydende Domme paa Toldbod og paa Gader, paa Børsen og i Klubber; naar man, nogle Timer efter at et Skib er gaaet til Ankers, hører af aldeles Uvedkommende latterlig bagvendte Historier fortælle, Historier, som man

baade man lee og græde over, da maa vel Blodet koge hos Enhver, der føler for sin Stand, og den Tanke paatvinger sig da ganske naturlig, at den der ikke generer sig for at løbe med Nygter, om sine Superieurer og om sit Skib, til Uvedkommende, han har endnu mindre generet sig ombord. Men Intet er netop mere nedbrydende for den gode Løne, og mere ødelæggende for militair Aand, end denne Critiseren indenborde over Superieurerne's Handlinger. Den sande militaire Aand hyder nemlig at opoffre Alt for Tienesten. For den ere vi ombord, for dens Gavn ere vi betalte, til dens Fane have vi svoret. Helbred og Liv ere vi rede at opoffre for Tienesten, hvor meget mere er det ikke vor Pligt at offere den Biting, som Fornoielse og Forsængelighed, Interesse og Bequemmeligheder. Men i Almindelighed er det just dette man ikke kan overtale sig til; det er saa morsomt i den lille Kreds af Tilhørere, at tiltrække sig alles Dpmærksomhed ved critiske Bemærkninger; man vil saa gierne lade egen Erfaring glimre, ved Fremstilling af hvorledes man selv vilde have gjort dette eller hiint, hvorledes man bar sig ad i det Skib, man sidst var paa, hvor da særvanligviis alting gik langt bedre, end paa det nærværende; man dad'er som pedantisk og smaalig een eller anden Forholdsregel, som i Grunden ikke har anden Feil, end at den generer den personlige Bequemmelighed, og man betænker ikke, at man, ved denne smaalige, jevnlige Dablen, udbreder et meget smitsomt Exempel blandt de Ungre, og nedbryder sine Foresattes Agtelse hos Inferieurerne, hvorved Tienesten nødvendigviis maa lide betydelig *).

*) Det her skildrede pligtstridige Forhold danner upaatvivlelig en meget alvorlig Subordinationsforsæelse, skøndt vi ikke finde det ligesom omtalt som saadan i vore Krigsartikler. I en foregaaende Artikel have vi viist, at den franske Ordonnance, iblandt Søofficierernes almindelige Pligter, strengt paalægger Enhver at afholde sig fra at Critik over hans Foresattes Forhold eller Ordre, ligesom det i en anden Paragraph er gjort Næstcommanderende til Pligt at vaage over dette Buds Efterlevelse ved Messbordet og imellem Officiererne indbyrdes.

Jeg har allerede berørt, at det som oftest er de ubetydeligste Ting, der er Gienstand for denne Critiseren, hvilken gjerne udarter til offentlig Droskelse, medens vigtige Begivenheder (relative til Skibet) passere uændsede. Dette hidrører fra den simple Grund, at Folk, der mangle Tact og rigtig Følelse for deres Stand og de dermed forbundne Pligter, i Almindelighed ogsaa mangle Domme-kraft, og lægge derfor kun Mærke til de Ting, der passere indenfor deres snevre Observations Horizont, medens derimod de, der ere i Besiddelse af disse Egenskaber, i Almindelighed føle det Upassende i, inden Worde at bedømme deres Superieurers Hand- lemaade, og derfor sielden indlade sig i Samtaler desangaaende, der dog maaskee ellers kunde have den gode Indflydelse, at berig- tige de Andres ubesindige Anskuelser. Slige Folk kaldes da deris- forist for „Jernmænd,“ men jeg vilde gratulere den Chef, der kun havde flige Jernmænd ombord i sit Skib. Det kunde rigtignok hænde sig, at han kom til at lide sig noget, thi deres Former og Selskab ere ikke de morsomste; men Tienesten vilde sandelig ikke lide derved; og uagtet jeg ikke kan negte, at det vilde være end- nu bedre, eller i det mindste behageligere for det selskabelige Liv ombord, om flige Officierer ikke vare indklædte i disse frastødende kolde Former, om de vare lidt mindre ordknappe, saa maa man vel vaagte sig for at troe, at det er dem, der virke skadelig paa Lone og militair Aand. En saadan Jernmand er i Almindeligh- ed Tienestens fasteste Støtte; han spadserer stundom en heel Dag op og ned ad Skandsen, uden at sige et Ord; men imidlertid so- ver Chefen sin tryggeste Søvn, thi han veed, hvo der vaager for Skib og Mandskab. Efter Nutidens Anskuelser, har han maaskee et alt for høit Begreb om Afstanden imellem Superieurer og In- ferieurer udenfor Tienesten; deraf kan maaskee hans afmaalte Til- bageholdenhed ubledes; men indenfor den kolde Skal banker som oftest et varmt Hierte. Forlang en Tieneste, et Raad, en Belled- ning, og man vil finde ham berebvillig i Ord og Gierning — følg hans Spor, og man skal finde ham paa Frivagterne deelta- gende, pleiende, lindrende ved den Syges Leie, efter at han paa

Dækket maaskee har været haard og uboelig mod den mindste Forseelse.

Forinden jeg forlader denne lille Skizze, i hvilken man maaskee vil have gienkiendt een eller anden Skibskammerat, maa jeg advare mod Noget, der er ridicul, men desuagtet temmelig hyppigt hos unge Officierer: det er Copieren og Esteraben af just saadanne Former. Tingen gaaer meget simpelt til: en ung Officier kommer ombord med en saadan meget Uldre, som erkiendes af alle for en udmærket dygtig Mand, han er maaskee paa dennes Qvarteer, og uformærkt, uden maaskee selv at vide det, pactager han sig da den isinesaldende Skal, det kolde, tause og frastodende Bæsen, der ved Overdrivelse eller forfeilet Copieren bliver til Raahed, som aldrig er smuk, men som her ovenikøbet bliver latterlig. Det er forresten kun Copiernes sædvanlige Historie: Alt kan esretlignes undtagen Kanden; er den tilstede, da er man selv Original, eller man foragter at copiere.

Efter saaledes at have paapeget nogle af den flette Tones Særkiender, vil jeg forsøge at udvikle, hvo der i Særdeleshed kan virke til den rette Tones Bedligholdelse. Her maa jeg først og fremmest nævne Næstcommanderende, denne Drivesieder for hele Tjenestens og den militaire Disciplins Mechanik. Som den, der i Alder og Rang staaer ophøiet over alle de andre Officierer, kan og bør han have indgydt alle sine Underhavende en saadan Agtelse, at hans Raad følges, at hans Bink adlydes ubetinget. Som den Første i Messen, staaer det til ham at bestemme Grændserne for Samtale, Munterhed og Spog, og som den der staaer Chefen nærmest, kan han virke som Raadgiver, og, om fornødent gøres, som Fredsmægler. Men denne hans moraliske Indflydelse, paa Under- og Overmænd i Skibet, er betinget af hans egen Dygtighed som Sø-Officier, af hans Opdragelse og Tone som Menneffe, og af hans Ansæelse af sine militaire Pligter, hans Begreber om Subordination. Giver han sig blot som Sø-Officier, da maa han staae saa høit han vil i Rang, hans Undergivne ville dog neppe følge hans Raad eller adlyde hans Bink uden Critik, og da maa

han allerede befale, der hvor den dygtigere kun raader eller ønsker. Er han uopdragen i Manerer og raa i Tone og Udsærd, farer der ham Eder og Forbandelser hvert Dieblig af Munden, foretrækker han raa og plump Spøg, hvorved som oftest et enkelt, mindre begavet, eller maaskee blot mere beskedent og bedre opdraget Medlem af Messen maa undgiælde, for underholdende belærende Samtaler — hvorved saa saa som muligt tafe ad Gangen, og man gaaer ud fra det Princip, at man har to Drer og een Mund, fordi man skal høre dobbelt saa meget som man taler — tillader han, at man bruger de underordnede Officierer i Messen til Skydeskrive for indbildt Bittighed, eller taaler han, maaskee endog istemmer, Critik og Daddel over Chefen, da er Løsenet givet til en slet Tone, og den vil da snart udarte til det Utaalelige. Og endelig: har han ikke det rette Begreb om sine militaire Pligter, den meest ophøiede Anskuelse af Subordinationens Magt, da kan han ikke opfylde den hæderligste Deel af de Pligter, der paaligge ham, nemlig at være saa at sige Chefens Organ for Officierer og Mandskab, at være Raadgiver, hvor det forlanges, at være Fredsmægler og derved afværge een eller anden Officers Ulykke i Fremtiden; thi — Chefen mangler naturligtvis Tillid til ham. Er Chefen en dygtig Mand, som, uagtet sin Næstcommanderendes Mangler, vil have sit Skib i Orden, tilbørlig Subordination og god militair Tone indført, da nødes han tit selv at træde op, og det vil da vel ogsaa lykkes ham; men Dønten vil ikke blive ham let, og altid ubehagelig, thi han vil ofte mødes med Ulyst og Modvillie, og han vil blive kaldt haard og smaalig, der hvor han kun er streng, retfærdig og nøielseende paa Tjenesten. Misfornoiesens Sæd er da udsaaet. Næstcommanderende, der er den der skal udrødde den, lader den vove sig over Hovedet, og det Uhrværk, der er sammensat af ypperlige Materialier, vil gaae meget slet, fordi Fiederer, der skal drive det, ikke duer.

Det er altsaa ikke nok, at Næstcommanderende er den erfarne, sindige og dygtige Sømand, den ordentlige, systematiske Organisateur, men han maa tillige være den fuldkomne Sø-Officier

— thi herunder har jeg, paa min Stands Vegne den, som jeg haaber, let tilgivelige Forsængelighed, at indbefatte de to andre, forhen paaapegede Egenskaber: nemlig som Militair at forstaae at lystre og at befale, og som Mand af Verden, at give et smukt Exempel i Messen paa god Tone og passende Dmgang. Et saadant Exempel vil have en magist Kraft paa alle Messens Medlemmer; thi ligesom det ganske afhænger af Verten i et Selskab, hvad Tone han vil taale og ønske ved sit Bord, saaledes kommer dette ganske an paa Næstcommanderende i et Skib; og har denne ikke, som hiin Lov til at vælge sit Selskab, saa har han derimod for sig Subordinationens Magt, som, naar den understøttes af personlig Ugtelse og Velvillie, langt fra er indskrænket til den directe Tjenestes snevre Gebet.

Men selv et saadant Ideal af en Næstcommanderende, som her er udmalet, vilde strande i sine Anstrængelser, for at indføre god Tone og rigtig militair Aand i et Skib, dersom han ikke møder med tilstrækkelig Understøttelse fra Chefens Side*). Denne Mand staaer vel i denne sin Egenskab isoleret, ophøiet over alle Andre i Skibet, men desuagtet har han en afgjørende Indflydelse paa Tonen og den militaire Aand. Enhver, der har levet lidt i Verden, vil vist indrømme mig, at en sand Udelæggelse for god Tone og passende selskabelige Former er, ikke at omgaaes nogen Fremmed, for hvem man maa genere sig. Derfor forlægger Folk sig som oftest paa Landet, derfor er Klubber en Udelæggelse for sine Sæder, og derfor ser man desværre ofte Somænd med Klod-

*) Jeg maa her bemærke, at jeg stedsse har et stort Skib, en Fregat i det mindste, for Die. I de mindre Skibe er der saa saa Officierer, man staaer hverandre saa meget nærmere i Alder og Anciennitet, at nogle af de strænge ydre-Former af sig selv forsvinde, idet de give Plads for de mere venkabelige. Derfor er den gode Tone imidlertid ikke mindre nødvendig, men den maa, om jeg saa tør udtrykke mig, bestaae ved sig selv eller ved Alles samlede Bestræbelser, medens den i de større Skibe meest afhænger af Chefs og Næstcommanderendes Exempler.

fede, stygge Manerer, dem Folk udenfor Faget ansee som nødvendige for at fare til Søes. Man gaaer med Hatten paa i Stuen, man spiser i Skjorte-Ærmer, man er sluppet i Paaklædning, kort man forlægger sig; og hvorfor? fordi der ingen Fremmede er, for hvem man maa genere sig. Nu vel — Chefen skal være den Fremmede, og det en saa fornem Fremmed, at han ikke alene maa genere os, men endog indgyde os den dybeste Ærbødighed. Denne Rolle maa han spille, dersom han vil have en god Tone i sit Skib; han maa spille den, om han ogsaa i Begyndelsen skalde lide sig derved, saa sandt som at en Chef ogsaa bør være en complet Sø-Officier, og altsaa maa finde sig vel der, hvor en god Tone er den herskende. Derfor finder jeg, at vore Krigsartikler have fuldkommen Ret, naar de forbyde Chefen at spise i Messen; men overtrædes engang imellem dette Forbud, da maa det være en Høitid, som naar man venter en meget fornem Gæst. Maaltidet maa da være bedre end sædvanligt, alle Officierer bør være i complet Uniform o. s. v. Naar Officiererne indbydes til Chefens Bord, bør de ligeledes være omhyggeligt paaklædte. Chefen behøver derfor ikke at være stiv og ceremonieus; er han en Mand af Verden og god Tone, vil han saare let stielne Grændsen for den passende Samtale; men heller maa denne være for stiv og afmaalt, end for fci og uindskrænket. Ingen uanstændige Fortællinger, ingen Critik over Auctoriteter eller fraværende Superieurer maa komme over hans Læber: han erindre sig vel, at ethvert saadant Ord giver Inferieuren, der er hans Gæst, Ret til at sige et lignende, og til saaledes uformærkt at gjøre Indgreb i hans Auctoritet, som vil falde ham meget svært at vinde tilbage. Han maa vaagte ifig for at give Anledning til Critik, selv i Ting som han maaskee, ifølge sine personlige Anskuelser, ellers vil ansee for ubetydelige. Tienesten fordrer, at han aldrig viser sig paa Dækket uden i complet Uniform, men hans Paaklædning bør tilige altid være omhyggelig, hans Klæder bør sidde godt, deres Snit, hans Hat, hans Bæрге bør være svarende til Tidens Skik og Brug. Hans Bord bør være anstændigt serveret, og ikke bære

Spor af en altfor streng Deconomie, saa at det maa være dem, han indbyder, en Behagelighed, ikke alene for Selskabet, men for Levemaaden, at spise hos ham. Hans Slup bør være net udstyret, og naar han kommer til fremmede Havne og møder med fremmede Orlogsmænd, maa han erindre sig, at Alles Dine vaagte paa ham, og derfor træde op som en værdig Repræsentant af sin Nations Marine.

En Chef maa meget vaagte sig for at blande Tjenesteforholdet med det selskabelige. Intet udsætter ham mere for at compromittere sin Værdighed, ved Intet taber han lettere i sine Undergivnes Agtelse. Jeg har seet Chefer, som meente, det var en Tjenestefag at spise til Middag hos dem, og truede med Arrest, naar man sagde Nei til deres Indbydelse. Naturligviis var sliq Paastand snart eluderet; man havde jo kun at melde sig sng. Jeg haaber imidlertid, at Thgen vil troe, jeg finder det rigtig, tværtimod, jeg misbilliger det i høi Grad; men jeg anfører det kun, for at vise, hvormeget en Chef maa vaagte sig for at true, der hvor han ikke kan ramme. Tingen er nemlig, at det ikke er ellet kan være noget Tjenesteforhold at spise til Middag. Chefen skal ikke indbyde andre end dem, han vil give et Beviis paa sin Agtelse og Belvillie, just saaledes som man gjør i Land; og har han Tanker om, at en Officier troer sig saa forurettet eller fornærmet af ham, at han vil afflaae Indbydelsen (hvilket i de fleste Tilfælde hidrører fra Tjenesteforhold), saa skal han lade være at bede ham til sit Bord, indtil en Forklaring har fundet Sted, hvilken det dog er ønskeligt at den indledes fra Inferieurens Side. Men skulde jeg desuangtet være saa uheldig at faae et saadant Afslag, da vilde jeg vel vaagte mig for at lade mig mærke med, at jeg derover var fornærmet; kun vilde jeg sørge for, at det ikke skulde hænde mig oftere, ved ikke mere at indbyde den Paagiældende indtil en Forklaring havde fundet Sted, hvorved da Jeg havde en ypperlig Leilighed til at foreholde Officieren det Upassende i hans Dpforrel*)

*) Her nødes vi til at erklære os af modsat Mening med den ærede

Jeg har nævnet ovenfor, at en Chef maa udenfor Tienesten spille den Fremmede, for hvem alle maae genere sig. Jeg kan

Forf. Naar Forf. selv siger, at Officierens Uvillie, der foranlediger hans Afslag paa Chefens Indbydelse, i de fleste Tilfælde hidrører fra Tienesten; saa laeder sig allerede heraf udlede, at en saadan Handling ikke kan betragtes som en Sag imellem to private Mænd, men simpelthen som en Insubordinationsforseelse, en Ytring af Uærbødighed imod Chefen, der er ligesaa tydelig betegnet, som om Off. undlader at tage sin Hat af for ham, eller vise ham hviletsomhelst andet ubvortes Agtelsestegn, der blandt danneede Mennesker hører til de almindelige Høflighedsformer. En antagelig Undskyldning, der kunde betage Afslaget det Fornærmende, gives der ikke, som i og ved Land; thi hverken Forretninger, tidligere Engagement eller Upasselighed kunne foregives. Om Sygmelden (Skulkesyge) ville vi ikke tale — Forf. fordbømmer denne uofficiærmæssige Handling selv. Vi kunde give Forf. til en vis Grad Ret, naar han siger, at Chefen ikke skal indbyde den Off., som han har Tanke om, at han troer sig forurettet eller fornærmet af ham; thi Delicatesse siger Chefen, at han ikke indbyder en Off., han samme Dag har været nødt til at give en alvorligere Trettesættelse. Alligevel maae vi bemærke, at Off. i dette Tilfælde bor i Indbydelsen see et Beviis paa, at Chefens Utilfredshed med ham kun var forbigaaende, at han ikke anser den begangne Tienesteforseelse som graverende hans almindelige Charakter som Officier. Har Chefen fornærmet Officieren, hvorved vel kun maa forstaaes i et overilet Ord, saa vilde vi endog, at Off. i hans Indbydelse skulde see en amende honorable, en Tilnærmelse, som den sande subordinerede Officier ikke kan eller vil støde fra sig. Og naar nu Chefen ikke kan formode eller ane, at Off. søler sig fornærmet af ham? — Vor Mening om det statuerede Tilfælde er den, at der, imellem Chef og Officierer, indenborde ikke gives nogetsomhelst blot selskabeligt eller Privatforhold; Alt imellem dem er militair Tienestefag. Var ikke dette Tilfælde subdkommen amenabelt for Krigstovene, kunde det jo fra den Enkelt ubstrækkes til Alle, og saaledes blive en formelig Conspiration, for at nedsatte Chefen i sine Undergionnes Dine. Vore, saavel som alle andre Nationers Krigsartikler, nævne som udtrykkelig Pligt for Inferieurerne, at vise Superieurerne Uærbødighed, og dette kan ikke bestaae med hiin Handling, eller Undblæelse af hvilkensomhelst Høflighedsform. Iøvrigt bortfalder det Vanskelige i dette og lignende Tilfælde,

ikke andet end gjentage denne Sætning, fordi jeg anseer den af megen Vigtighed for den gode Tones Vedligeholdelse inden Skibs-

naar Chef saavel som Officierer ere — hvad vi altid ønske at tænke os dem — „Gentlemen“ i Sind og i Sæder.

Red. Anm. *).

*) Da Red. har vist mig den Artighed at meddele mig ovenstaaende Bemærkning, inden den kom i Trykken, vil jeg tillade mig, strax efter Evne, at medbevise den, for end yderligere at understøtte den Mening, som jeg tilskaaer jeg indtil bedre Overbeviisning ikke kan afvige fra. Red. antager det omhandlende Afslag at være et Beviis paa Uarvørdighed imod Chefen — dette maa jeg indrømme ham; men dersom jeg ikke kunde afstaae Chefens Indbydelse, da var jeg ikke i Uarvørdigheds, men i Underdanigheds Forhold til ham, og Underdanighed troer jeg aldrig at jeg skylder ham, trods at den Agtelse jeg har for Subordinationens Magt. Jeg indrømmer Alt hvad Red. bemærker angaaende Muligheden af Chefens Hensigt med en Indbydelse til en Officier, som han mener er fornærmet; men atter her maa jeg appellere til hvad jeg senere i denne Afhandling har berørt om Tact — uden denne Følelse paa begge Sider bliver Forsøget mislykket.

Red. mener, at en Indbydelse til Chefens Bord er en Tjenestefag, men siger tillige, at ingen passende Undskyldning, som i eller ved Land, s. Er Forsretninger, tidligere Engagement eller Uværelighed, kan foregives; han indrømmer altsaa dog Officiererne Ret til at unddrage sig Indbydelsen, naar det kun kan ske paa en Maade, der conserverer de ydre Forhold. Er Uværeligheden foregivet, da er det Skuldsyge — „om den ville vi ikke tale“ siger Red. — og hvorfor ikke? den maae vi just tale om, thi det er med den, at man eluderer hele Chefens Autoritet ved denne Velighed, og det er netop Muligheden af en saadan Eluderen, som Chefen maa undgaae. Her er nemlig ikke Tale om den delicat følende, ærelyste Officier, som finder det under sin Værdighed at anvende lige usle Kunstgreb, men her have vi for os En af den Slags, som vi i daglig Tale kalde en Krafler. Han svarer „Jeg er syg“ — og hvad vil Chefen saa gjøre? — han maa ikke befale, thi han bliver ikke adlydt.

Dg lad os vende Exemplet om. Sæt at en Chef er en „Krafler“, som søler sin Fornøielse i at chicanere en eller anden Officier — den Slags Folk har dog ogsaa eksisteret i Verden. — Skulde jeg virkelig indrømme ham Ret til at nøde mig til at spise hos ham, om han vilde, hver Dag, hvor han da i Mag og No kunde have Velighed til at sige mig allehaande Ubehageligheder? Nei denne Ret kan jeg aldrig troe han har. Der maa være en Grands, hvor Tjenesten ophører og det private Forhold begynder. Jeg indrømmer, at den paa dette Sted maaskee burde være skarpere betegnet; men den maa eksistere, ellers vil der, under uheldige Omstændigheder, kunne opstaae saadanne Collisioner, som ikke kunne bestaae med Vren. Har man ikke hørt tale om Chefer, som have villet lære Officierer, som spiste ved deres Bord, hvorledes de skulde holde paa Kniv og Gaffel? — Jeg selv har i en fremmed Marine faret med en Chef, som, efter at han havde befalet, at Mandskabet skulde tage rene Skjorter paa hver Søndag og Torsdag, kaldte Officiererne sammen for at anmode os om det samme. Han fik naturligvis Svar som forkyldt, og heraf opstod ubehagelige Uttalelser; men hvis var Skylden, og var ikke Chefen her gaaet ind paa det private Forholds Gebet?

Forf. Anm.

borde, og fordi jeg har seet flere Tilfælde, hvor forresten meget dygtige Folk have forspndet sig herimod, hvilket da ogsaa har havt en høist uheldig Indvirkning paa Forholdet imellem Chef og Officierer. Der gives Chefer, som vilbledede af deres gode Hensigt, at gjøre deres Undergivne Livet saa behageligt som muligt, deels af deres egen indre Følelse om at de i Tjenesten ikke trænge til Andres Hjælp, godt kunne staae paa deres egne Been, tillade sig at være Kammerat med deres Undergivne udenfor Tjenesten, og kræve derimod Subordination i dens fulde Strængthed i Tjenesten. Jeg vil ikke sige, at det er umuligt at Sligt kan gaae godt; men jeg tør bestemt paaastaae, at det er meget sjældent, og at der hører en høi Grad af fin Tactfølelse paa begge Sider, til at det ikke skal gaae galt. Tjenesteforholdene ombord ere saa vøielikke, saa hyppige, saa at de ligesom ere indvævede i hele Dagens Orden. Overgangen maa da skarpt betegnes — man studser snarere, taaler mindre, finder sig maaskee endog fornærmet ved en Frettesættelse for een eller anden Forsømmelse i Tjenesten, naar den gives af den Chef, der et Dieblik før gik med Een under Armen op og ned ad Skandsen, medens den modtages ærbødigt, med Hatten i Haanden, fra den Chef med hvem man sjelden eller aldrig taler udenfor Tjenesten, og for hvem man er gaaet ned i Lø, saasnart han kom paa Dækket.

Det synes mig altsaa indlysende, at Chef og Næstcommanderende ere de to Mænd, fra hvem den gode Tone især skal udgaae — deres Exempel skal fremvirke den, deres Indflydelse skal modarbejde den flette. Men kunne de subalterne Officierer da Intet bidrage til dette Maals Opfyldelse? jo! meget — dog bliver deres Rolle mere passiv end activ. Den vigtigste Egenskab, den subalterne Officier dertil maa bringe med sig ombord, er Subordination. Vor Instrux paa Søcadet-Academiet bød os Subordination i Ord, Mine og Udførd. Jeg gaaer et Skridt videre, thi jeg ønsker Subordination endog i Tankerne. Det siger det gamle Ordsprog, at Tanker ere toldfrie; men just derfor, just fordi denne Green af Subordinationens Væsen ikke lader sig con-

Ude Binds 2det Hefte.

trollere, er det at jeg i Særdeleshed maa anbefale den til den subalterne Officier, som en væsentlig Betingelse for god militair Kund og Tone inden Skibsborde. Jeg forlanger imidlertid vist ikke, af den med Forstand og Dømmekraft begavede Yngling, at han skal lukke Munden for enhver Feil, der begaaes af hans Superieurer, eller troe paa deres Ufeilbarhed, som paa Paven's. Nei! — ogsaa at see det Urigtige er en altfor ypperlig Erfaringskole, til at man ikke skal anbefale den til enhver tænkende Mand. Skielner han virkelig det Urette fra det Rette, bedømmer han rigtigt det Førstes skadelige Virkning, saa er der Haab om at han selv vil vælge det Sidste, naar han engang kommer til at vælge. Men han maa ved slige Bedømmelser vel erindre, at det hele militaire Væsen forbyder Dffentlighed, og at han altsaa umulig altid kan vide, af hvad Grund hans Chef eller andre Superieurer have handlet saaledes og ikke anderledes. Hvorledes vilde det vel ogsaa see ud, om en Chef hvergang han foretog sig Noget, det være sig i Skibets indre Organisation, ved Mandskabets Forpleining eller Fordeling, eller i Maneuvren eller i Navigationen, først lod Officiererne vide sine Grunde derfor? og dog er det som oftest just paa saadanne Ting at de unge Officierers critiske Bedømmelser blive øvede. „Jeg vilde have gjort det ganske anderledes“ eller „paa Corvetten der bleve Folkene ganske anderledes behandlet“ (og saa følger Beskrivelserne) eller „skal vi nu allerede bierge Seil“ — „Du skal see at han vender ud efter, saasnart det bliver mørkt, saa er vi da igien 20 Mile fra Land i Morgen tidlig“ eller „Hvorfor mon han nu ikke heiser Flag, han er nok bange for at man skal kiende det er en Drlogsmand“ &c. &c. — Hvo kiender ikke alle disse og lignende indbildte Wittigheder, om hvis Værd man uheltdigvis som oftest er saa overbevist, at man meddeler dem saa ofte som muligt — det er: man critiserer sine Superieurer. En af de Gienstande som Critiken allermest over sig paa, er en af dem, som de subalterne allermindst kunne bedømme — det er underligt nok, men det er virkelig af egen Erfaring jeg taler — det er nemlig, naar man kommer til en frem-

med Havn, hvorledes da Chefen der bærer sig ad, hvem han omgaaes, hans Forhold til fremmede Delogsmænd paa Reben, om han gaaer i Land civil eller i Uniform ic. Her er i Almindelighed en meget roesværdig Patriotisme paa Bunden, men de unge Officierer betænke ikke, at Chefen just for sine Forhold til Fremmede næsten altid har bestemte Ordre af sin Regjering, som han dog virkelig hverken kan eller bør meddele sine Undergivne.

Med Subordination i Tankerne forstaaer jeg altsaa, for det Første, at man skal have Tiltro til sine Superleuter, saaledes at man altid antager, de handle rigtigt, der hvor man ikke veed at de handle galt; og for det Andet, at man skal have Velvillie for dem, saaledes, at naar man seer de handle urigtigt, man da bidrager sit til at skjule dette, og til at det skal have den mindst skadelige Virkning. Med disse Anskuelser, men ogsaa kun med disse dybt indprægede i de unge Officierers Erindring, vil Tjenestens kunstige Machine gaae med Lethed, uden at komme i Uorden. Ere de kun subord'nerede i Ord, Mine og Udfærd, men ikke i Aand og Tanker; gaae de ud fra den Idee, at hver skal sørge for sig, saaledes at de blot besørge deres egen Dont og lade iøvrigt fem være lige, da vil snart Machinen gaae i Staae, hvis den ikke med Jernhænder holdes i Gang, og dette vil ikke kunne skee uden voldsom Friction, det er: med Ulyst og Misnoie. Naar den unge Officier vil betænke, at for hvert Trin en Supérieur nedstiger i sine Underhavendes Agtelse, bortrives en Grundsteen af det militaire Væsens kunstige Bygning, saa vil han skækket for Dennes Skyld følge ovenstaaende Regler, og jeg har derfor ikke nødvendig at tage Erindringen om den moralske Pligt til Hiælp, for at forsvare min Sætning.

Men er denne Critiseren, denne Mangel paa Subordination, allerede skadelig for den militaire Aand og Tone, naar den finder Sted imellem Kammeraterne ombord, da er den i høj Grad fordervelig for den hele Etat, naar den finder Sted i Land, og Uvedkommende gøres deelagtige i hvad der er foregaaet inden Skibsborde. En gammel af Marinen høit fortient Officier, sagde al-

tid: „Jeg anseer mit Skib som min Kone, Alle derombord ere min Familie — hvo vilde vel tale ilde om den, eller indlemme Fremmede i hvad der foregaaer i Eens eget Huus!“ — Jeg tilstaaer, disse Ord staae dybt præget i min Erindring, som en dyrebar Sandhed, hvis Overtrædelse er en Udelæggelse for al militair Aand. Jeg har allerede i Begyndelsen af denne Artikel omtalt dette Uvæsen, fordi jeg var fuld af Uvillie derimod, jeg vil derfor ikke atter tage fat derpaa, men kun til Slutning bemærke, at naar jeg ikke udvikler mig udførligere over denne Gienstand, da er det ingenslunde fordi jeg mangler Argumenter, men fordi jeg ikke formeget vil overskride den Grændse, som en Artikel i et Tidsskrift bør have.

Er den unge Officier giennemtrængt af denne Subordinationsfølelse, da vil det have den meest heldbringende Virkning saavel paa Tone og militair Aand, som paa Tjenesten selv. Han vil da indseer, at han er Officier alene for Tjenestens Skyld, aldeles ikke for sin egen, at han kun udgjor et Led af Tjenestens Række, men et fornuftigt Led, som selv skal vide at holde sig paa sin rette Plads og ikke komme paa tværs. Han skal erindre, at Tjenesten lider kun lidet, ved at han bærer en formeentlig Uret, men meget ved, om han derfor vilde tage sig selv til Rette. Naar han senere, paa en anstændig Maade paataaler sin Ret, da vil sikkert enhver retfærdig Superieur give ham dobbelt Fjldestgiørelse, som den der opoffer det Næreste Menneſket har, sin Egenkærlighed, for Tjenestens Bedste. Han skal erindre, at om han ogsaa troer, at dette eller hiint kunde gøres bedre paa hans Maade, derfor er det ikke afgjort, at den, hvorpaa det er udført, er urigtig, men at det derimod kan blive meget galt, om han selv tillader sig at handle efter sit Hoved, eller at kritisere sine Superieurer.

Og hermed nok for denneſinde, ſkiondt jeg føler grant, at mit Gemne langtfra er udtomt. Men tilbeels har dette heller ikke været min Hensigt — jeg vilde kun henkaſte nogle Strotanker over denne Gienstand, vække Opmærksomhed og Eſtertanke over en meget vigtig Green af Sø=Officierens Pligter, maaskee

derved fremlokke andre Meninger og Anskuelser til Berigtigelse af mine egne. Tildeels forekommer det mig ogsaa, at det ligger i Sagens Natur, at den kan føles bedre end den kan udtales: ligesom den, der ikke har musikalsk Gehør, aldrig bliver Musikus, om han endog studerer Generalbassen fra Grunden, og arbejder med et Instrument sin hele Levetid, saaledes bliver den, der ikke har Tact og Følelse for de militaire Pligter og Former, aldrig Militair. Jeg kunde fristes til at kalde Tact en siette Sands; den er saa at sige Aandens Følelse, Aandens Syn. Held den, hos hvem den er medfødt og livlig. Dog den kan ogsaa vækkes hvor den slumrer, indgydes hvor den mangler, men da bliver den en fin Sæd, nedlagt paa fremmed Grund, som maa pleies med Omhyggelighed og freedes med Skionsomhed. Og derfor søge Enhver, som føler Lust, Kierlighed og Agtelse for sin Stand, at opølse den i sit Indre — den vil da bære herlige Frugter for ham selv. Men uden den — ja! — da kan han have lært sit Sømandskab tilbunds, han kan blive en ypperlig Sømand, og som saadan være meget brugbar i en Dødsmand; han kan endvidere have den allerbedste Hensigt, men — han vil ofte løbe an mod de militaire Former; kort, han bliver aldrig det han skal være — en fuldkommen Sø-Officier!

S. B.

Er det til Assurandeurernes og Redernes Fordeel, at Skibene forsynes med de kostbare nautisk-astronomiske Instrumenter?

De Instrumenter, som ethvert velludrustet Skib, der ikke er indskrænket til saa snevre Farvande, at det kan regnes blandt Kystfarerne, bør være forsynet med, ere: et Souhr, en Sextant, Burds Loddemachine og et Søbarometer, eller maaskee bedre et Sympesometer. De Sømand, der seile uden dem, øve Navigationen i dens Barndom.

Widenskabernes Anvendelse paa det praktiske Livs Haandteringer maa naturligviis møde Modstand, og kan ikkun langsomt vinde Udbredelse. Vi ville ikke opholde os ved at udvikle Aarsagen hertil.

At Sø-Asurancen, ved Siden af dens umiskjendelige store Nytte og dens Medvirken til at hæve Skibsfarten til dens nærværende Udviklingstrin, ogsaa har staaet og endnu staaer hemmende iveien for Navigationens Fremskridt som Kunst, vil neppe kunne afbevise. I England har allerede i længere Tid været skæmpet imod de herskende Principer for Asurancen; og det er ikke usandsynligt, at et Resultat vil udgaae af denne Kamp til Bedste for Navigationen og med den for Menneskeliv og Eiendom. Men var Asurancen i dens Begyndelse og hidtil et fortræffeligt Surrogat for de høiere Sikkerhedsmidler, det endnu var Videnskaberne forbeholdt at finde, Midler, hvis Diemeed er at sikre Menneskeliv tilligemed Eiendom, medens Asurancen kun sikrer Eiendommen alene, saa staaer det ogsaa i dens Magt nu, da vi ere i Besiddelse af disse, at træde til Side for deres Afbenyttelse, at fremme den, ved ligesom enhver anden menneskelig Indretning, der kun er til for en Tid, at modificere sine Principer efter Tidsomstændighederne. Dette kan den, uden at træde sin egen Fordeel under Fødder, og vi skulle i det Følgende godtgjøre, at det er i Redernes saavel som Asurandeurernes Interesse, at Skibene forsynes med de ovenfor nævnte Instrumenter, og at Skibsførerne lære at benytte dem saavel som ethvert andet Mittel, Videnskab og Kunst forsyne Skibsfarten med.

Krigsskibene seile uden Assurance, og det i Krigstid under langt uheldigere Omstændigheder for deres Sikkerhed, end Koffardiskibe, saasom under Blokade, Jagt eller Kryds-Station i snevert Farvand, hvor deres Dybgaende ogsaa kan være dem en Hindring; og dog indtræffer Forlis langt fioldnere i Forhold iblandt dem, end blandt Koffardiskibene. Dette skyldes ikke alene deres stærkere Bemanding, men fornemmelig deres bedre Udrustning og at de navigeres med større Dygtighed. Men — kunde man sige

— jo mindre Faren er ved at seile paa Søen, desto lavere maa Assurancepræmien synke, og Assurance kan tilsidst blive overflødig. Dette Sidste er vel aldrig at befrygte, thi absolut Sikkerhed vil ikke nogensinde opnaaes paa Søen, og Handelen kan, med det Sving den engang har vundet, ikke undvære den Betyggelse Assurance giver den. Hvad det Første angaaer, da troe vi vel, at der gives dem der mene, at en Nedsættelse i Præmien maa nødvendigviis føre til Tab for Assurandeurerne, ved Formindskelsen af de Summer, der tilstrømme dem fra et vist givet Antal Skibe i en vis given Tid; thi — sige de — Principet bliver det samme i dette Probabilitetsspil, skiondt de givne Størrelser forandres, men Udbyttet bliver ringere, og af denne Grund troe de det mod Assurandeurernes Interesse, at en mindre Sandsynlighed for Søfæde tvinger Præmien ned. Men ved disse Slutninger overseer man den Binding i Tid, som bliver en Følge af den fuldkomnere Navigation, der bevirkede Præmiens Nedsættelse, altsaa Forøgelsen af Reisernees Tal og deraf følgende hurtigere Omfætninger, ligesom ogsaa den billigere Præmie vil have til Følge at flere assurere. Herpaa giver Assurancens egen Historie Bekræftelse. Men endnu klarere vil det oplyses af følgende Beregninger, som vi skulde en høitaget Landsmand, den for sin Videnskab, som for alt Nyttigt og Godt nidkiære Commandeur M. Wille i Danzig.

„Er Middelantallet af Forlis 15 Skibe paa 1000 Reiser, der assureres med $1\frac{6}{100}$ Procent (16 pro mille) saa er Assurandeurens Binding, paa disse 1000 Assurance, Værdien af et Skib, eller 1000 Rthl., om vi antage dette som Middelværdien af et af de assurerede Skibe.“

„Giver nu det behørigte Brug af behørigte Instrumenter $\frac{1}{2}$ større Sikkerhed for Søfarten, saa tabes paa de 1000 Reiser ikkun 14 Skibe, og Assurandeurerne kunne altsaa nedsætte Præmien til $1\frac{4}{100}$ pCt. (15 pro mille) og dog paa de 1000 Reiser beholde en Binding af 1 Skibs Værdi eller 1000 Rthl. Men de have tillige den Fordeel af Reisernees Forfortning (der i det Ringeste

anslaaes til $\frac{1}{30}$, (som nedenfor skal blive udviklet) at de i kortere Tid (i 29 Maaneder istedetfor i 30) vinde samme Summa, eller i samme Tid erholde flere (c. $\frac{1}{30}$) Forsikringer, og altsaa i den Tid, de før vandt 1000 Rstl., nu vinde c. 1033 Rstl.

„Hertil kan det Compagnie, der først begynder paa en saa naturlig og nødvendig Nedsættelse, endnu regne den store Fordeel som vil tilstrømme det, ved det Fortrin alle veludrustede og velnavigerede Skibe ville give dette Compagnie, indtil — og længe efter — at andre Compagnier have fulgt det givne Exempel.“

„Lad os antage, at det med hine Instrumenter forspnede Skib, paa en Reise fra Østersøen til England, kommer en Dag tidligere i Havn, end de Skibe, der savne disse sikke Veiledere ved Andvningen i Bredeparallelen; dette er ikke for høit ansat i Almindelighed; hoiere bliver Forskiellen paa længere Reiser, som til Brasilien, Nordamerika, Vestindien o. a. Kyster, hvor Loddet ikke, som i Nordsøen, kan veilede til Længdens Bestemmelse. En Dag sparet paa Høreisen, og en Unden paa Tilbagerelsen, giver for saadanne 3 Reiser om Aaret en Besparelse af 6 Dage. Ansaaer man Omkostningerne ved et Skib af Middelsørrelse, i Følgeskøen og Føde, Skib paa Seil og Redskab o. s. v. til 3 Rstl. daglig, har hiint Skib altsaa besparet 18 Rstl. det første Aar. Ansætte vi en saadan Reise til 2 Maaneder, udgjør Tidsbesparelsen i den Tid $\frac{1}{30}$; og skøndt en Dag tidligere i Havn kan, ved Vindspring, Storm, Forsættelse, et Haverie eller deslige, give et meget større Forspring, ville vi kun ansætte denne Tidsvinding i almindelige Tilfælde til $\frac{1}{5}$. Dette Afslag i Præmien kan Assurancen altsaa staae sig ved at give et saadant Skib.“*)

*) I Aaret 1819, i November og December Maaned, oplevede vi selv, med en lille Koffaridbrig, to Gange et mærkeligt Exempel paa det store Tab, nogle saa Timers tidligere Ankomst til Havn kan forvoide. Den ene Gang var, da vi, med en syblig Vind og stiv Kuling, om Natten anduvede Humberfloden. Vi vare saa heldige, uden Lots at komme til Ankers indenfor Spurnsbyr, og næste Dag naaede vi med en svær Storm af S. V. op til Hull. Flere dan-

„Efter den paa England og Østersøen almindelig gjældende, og som Middeltal af de Variationer der finde Sted efter Aars-tiden, kan Præmien anslaaes til $1\frac{1}{2}$ p. Ct., altsaa for 6 Frem- og Tilbagerejser til 9 p. Ct. aarlig Assurancepræmie af Skibets Værdi. Sættes Skibets Værdi til 1000 Lstrl., har man en aarlig Udgiwt af 90 Lstrl. i Assurance, og dersom man af ovenanførte Grund erholder en Nedsættelse heri af $\frac{1}{3}$, er det 6 Lstrl. man paa denne Maade vinder, hvilke tillagte de forhen beregnede 18 Lstrl. giver en Besparelse for Reberne af 24 Lstrl. om Aaret. Regner man Udgiften til de nævnte Instru-menter at være 50 Lstrl. eller lidt derover, saa vil man efter 2 Aars Forløb have indbundet næsten hele Udlæget og endda være i Besiddelse af Instrumenterne, hvis Værdi ikke kan være ferrin- get til nogen Betydighed. Til denne directe Fordeel maa man endnu regne den indirecte, der opstaaer deraf, at den lavere As- surancepræmie ogsaa maa komme Afslæderen tilgode ved Ladnin- gens Assurance. Dette bliver da en Grund mere til at et saadant Skib snarere og fortrinlig faaer Fragt.“

Disse ere nu de beregnelige Fordels; men foruden gives der mange, som vel kunne tænkes med høi Grad af Sandsynlighed for sig; saasom Skibets Frelse fra totalt Forliis, fra et eller and- det svært Haveri, fra en Læger, der kræver stor Anstrængelse for

ste Skibe, der med os vare under Indløbet, men af Mangel paa gode Kaarter og Beskrivelser, ikke dristede sig til at løbe ind paa Fyret, dreve af i de følgende Dage, heelt Nord for Skotland, og kom først ind sidrten Dage efter. Den anden Gang var, da vi, med en flot Lots fra Hull ombord, stulde anduue Lynemouth. Lotsen lod os dreie til om Ratten, til Luvart af Indløbet; men om Morgenen vare vi saameget i Lø af det, at vi ikke kunde lægge det op; og i henved tre Uger laae vi med det ballastede Skib og krydsede for at komme ind. Hvad Skib og Gods leed ved den haarde Seilføring, der under en saa farlig Kyst var nød- vendig, i vedvarende S. V. Storme og vaadt Veir, kan enhver Somand begribe. Og det var kun saa Limer, maastee kun en eneste Times Tab, eller feile Calcul af Strømsætningen, der havde hint meget betydelige Tab til Følge.

Skib og Gods, altsammen Følge af nogle Timers Forsømmelse, ved at ligge bi om Natten, eller mindste Seil, fordi man ikke har fikre Længdeobservationer at duve an paa.

Vi have stundom hørt indvende, som Undskyldning for Koffardimanden, at han af Mangel paa Tid ikke kan foretage de hyppigere Observationer og de mere vidtløftige Beregninger, som Bruget af saadanne Instrumenter forudsætter. I dette Punkt kunne vi gjøre Fordring paa at tale med, thi vi kende Koffardifarten af egen Erfaring. — Dækstienesten er det man mener. Og hvori bestaaer da denne for Capitainen? I at vandre op og ned ad Dækket, i aaben Sø og godt Veir mere af Bane end for Nyttens, skøndt vi til en vis Grændse ikke ville negte det praktiske Gavn, dette Sømanden karakteriserende, „dolce far niente“ Liv i Afvevling med store Sinds- og Legemsanstrengelser medfører. I snevert Farvand og haardt Veir, derimod, er det som oftest af Mangel paa Tillid til Bestikket, af Uvisshed om Skibets Plads, og deraf følgende Uro og ængstelig Spending i Sindet. Man fordobler Opmærksomheden og Narvaagenheden; man sammenholder i Tankerne alle Omstændigheder, for deraf at udlede den Sikkerhed i Skibets Navigation, som faa gode Observationer og dertil hørende simple Beregninger sieblikkelig vilde give. Har man de ovennævnte Instrumenter, og forstaaer tilbørligt at bruge dem, hvilket sandelig ikke forudsætter flere Forkundskaber eller større Dannelse, end man kan fordrø af vore Skibsførere, saa sætter man Cours med Sikkerhed og duver an uden Frygt, hvor man ellers i ængstelig Uro løber Trappen op og ned, for at raadspørge Kaart og Beskrivelse, sammenligne Lodskud o. s. v., hvor man ængstes ved hver rødligt skinnende Stjerne i Horizonen, som man fristes til at tage for et Fyr; man staaer dristigt der Natten over, hvor man ellers spilder Tiden og forvirrer Bestikket, ved at dreie bi for smaa Seil, eller gjøre korte Slag for at oppbeie Dagningen. Sextanten er hos os at have til saa billig Priis, at den borde ganske fortrænge Octanten. Burds Loddemachine er et saa simpelt og ypperligt Redskab, at vi regne den iblandt de

derved fremlokke andre Meninger og Anskuelser til Berigtigelse af mine egne. Tildeels forekommer det mig ogsaa, at det ligger i Sagens Natur, at den kan føles bedre end den kan udtales: ligesom den, der ikke har musikalsk Gehør, aldrig bliver Musikus, om han endog studerer Generalbassen fra Grunden, og arbejder med et Instrument sin hele Levetid, saaledes bliver den, der ikke har Tact og Følelse for de militaire Pligter og Former, aldrig Militair. Jeg kunde fristes til at kalde Tact en siette Sand; den er saa at sige Aandens Følelse, Aandens Syn. Held den, hos hvem den er medfødt og livlig. Dog den kan ogsaa vækkes hvor den slumrer, indgydes hvor den mangler, men da bliver den en fin Sød, nedlagt paa fremmed Grund, som maa pleies med Omhyggelighed og fredes med Skionsomhed. Og derfor søge Enhver, som føler Lyst, Kiærlighed og Agtelse for sin Stand, at opølse den i sit Indre — den vil da bære herlige Frugter for ham selv. Men uden den — ja! — da kan han have lært sit Sømandskab tilbunds, han kan blive en ypperlig Sømand, og som saadan være meget brugbar i en De logsmand; han kan endvidere have den allerbedste Hensigt, men — han vil ofte løbe an mod de militaire Former; kort, han bliver aldrig det han skal være — en fuldkommen Sø=Officier!

S. B.

Er det til Absurandeurernes og Redernes Fordeel, at Skibene forsynes med de kostbarere nautisk-astronomiske Instrumenter?

De Instrumenter, som ethvert veludrustet Skib, der ikke er indskrænket til saa snevre Farvande, at det kan regnes blandt Kystfarerne, bør være forsynet med, ere: et Souhr, en Sextant, Burds Loddemachin og et Søbarometer, eller maa ske bedre et Symptometer. De Sømand, der seile uden dem, øve Navigationen i dens Barndom.

Widenskaberne's Anvendelse paa det praktiske Livs Haandteringer maa naturligviis møde Modstand, og kan ikkun langsomt vinde Udbredelse. Vi ville ikke opholde os ved at udvikle Aarsagen hertil.

At Sø-Asurancen, ved Siden af dens umiskendelige store Nytte og dens Medvirken til at hæve Skibsfarten til dens nærværende Udviklingsstrin, ogsaa har staaet og endnu staaer hemmende iveien for Navigationens Fremskridt som Kunst, vil neppe kunne afbevise. I England har allerede i længere Tid været kæmpet imod de herskende Principer for Asurancen; og det er ikke usandsynligt, at et Resultat vil udgaae af denne Kamp til Bedste for Navigationen og med den for Mennekeliv og Eiendom. Men var Asurancen i dens Begyndelse og hidtil et fortræffeligt Surrogat for de høiere Sikkerhedsmidler, det endnu var Videnskaberne forbeholdt at udfinde, Midler, hvis Wiemeed er at sikre Mennekeliv tilligemed Eiendom, medens Asurancen kun sikrer Eiendommen alene, saa staaer det ogsaa i dens Magt nu, da vi ere i Besiddelse af disse, at træde til Side for deres Afbenyttelse, at fremme den, ved ligesom enhver anden menneskelig Indretning, der kun er til for en Tid, at modificere sine Principer efter Tidsumstændighederne. Dette kan den, uden at træde sin egen Fordeel under Fødder, og vi skulle i det Følgende godtgjøre, at det er i Medernes saavel som Asurandeurernes Interesse, at Skibene forsynes med de ovenfor nævnte Instrumenter, og at Skibsførerne lære at benytte dem saavel som ethvert andet Mittel, Videnskab og Kunst forsyne Skibsfarten med.

Krigsskibene seile uden Asurance, og det i Krigstid under langt uheldigere Omstændigheder for deres Sikkerhed, end Koffardiskibe, saasom under Blokade, Jagt eller Kryds-Station i snevert Farvand, hvor deres Dybgaaende ogsaa kan være dem en Hindring; og dog indtræffer Forlis langtieldnere i Forhold iblandt dem, end blandt Koffardiskibene. Dette skyldes ikke alene deres stærkere Bemanning, men fornemmelig deres bedre Udrustning og at de navigeres med større Dygtighed. Men — kunde man sig

— jo mindre Faren er ved at seile paa Søen, desto lavere maa Asurancepræmien synke, og Asurancen kan tilsidst blive overflødig. Dette Sidste er vel albrig at befrygte, thi absolut Sikkerhed vil ikke nogenfinde opnaaes paa Søen, og Handelen kan, med det Sving den engang har vundet, ikke undvære den Betryggelse Asurancen giver den. Hvad det Første angaaer, da troe vi vel, at der gives dem der mene, at en Nedsættelse i Præmien maa nødvendigviis føre til Tab for Asurandeurerne, ved Formindskelsen af de Summer, der tilstrømme dem fra et vist givet Antal Skibe i en vis given Tid; thi — sige de — Principet bliver det samme i dette Probabilitetspil, skiondt de givne Størrelser forandres, men Udbyttet bliver ringere, og af denne Grund troe de det mod Asurandeurernes Interesse, at en mindre Sandsynlighed for Søfæde tvinger Præmien ned. Men ved disse Slutninger overseer man den Binding i Tid, som bliver en Følge af den fuldkomnere Navigation, der bevirkede Præmiens Nedsættelse, altsaa Forøgelsen af Reisernees Tal og deraf følgende hurtigere Omfætninger, ligesom ogsaa den billigere Præmie vil have til Følge at Flere asurere. Herpaa giver Asurancens egen Historie Bekræftelse. Men endnu klarere vil det oplyses af følgende Beregninger, som vi skulde en høitaget Landsmand, den for sin Videnskab, som for alt Nyttigt og Godt nidkiære Commandeur M. Wille i Danzig.

„Er Middelantallet af Forliis 15 Skibe paa 1000 Reiser, der asureres med $1\frac{5}{100}$ Procent (16 pro mille) saa er Asurandeurens Binding, paa disse 1000 Asurancer, Værdien af et Skib, eller 1000 Rstl., om vi antage dette som Middelværdien af et af de asurerede Skibe.“

„Giver nu det behørigte Brug af behørigte Instrumenter $\frac{1}{5}$ større Sikkerhed for Søfarten, saa tabes paa de 1000 Reiser ikkun 14 Skibe, og Asurandeurerne kunne altsaa nedsætte Præmien til $1\frac{5}{100}$ pCt. (15 pro mille) og dog paa de 1000 Reiser beholde en Binding af 1 Skibs Værdi eller 1000 Rstl. Men de have tillige den Fordeel af Reisernees Forkortning (der i det Ringeste

anslaaes til $\frac{1}{30}$, (som nedenfor skal blive udviklet) at de i kortere Tid (i 29 Maanedes istedetfor i 30) vinde samme Summa, eller i samme Tid erholde flere (c. $\frac{1}{30}$) Forsikringer, og altsaa i den Tid, de før vandt 1000 Rstl., nu vinde c. 1033 Rstl.

„Hertil kan det Compagnie, der først begynder paa en saa naturlig og nødvendig Nedsættelse, endnu regne den store Fordeel som vil tilstrømme det, ved det Fortrin alle veludrustede og vel-navigerede Skibe ville give dette Compagnie, indtil — og længe efter — at andre Compagnier have fulgt det givne Exempel.“

„Lad os antage, at det med hine Instrumenter forsynede Skib, paa en Reise fra Østersøen til England, kommer en Dag tidligere i Havn, end de Skibe, der savne disse sikke Veiledere ved Andvningen i Bredeparallelen; dette er ikke for høit ansat i Almindelighed; holere bliver Forskiellen paa længere Reiser, som til Brasilien, Nordamerika, Vestindien o. a. Kyster, hvor Loddet ikke, som i Nordsøen, kan vejlede til Længdens Bestemmelse. En Dag sparet paa Hentreisen, og en Anden paa Tilbagerelsen, giver for saadanne 3 Reiser om Aaret en Besparelse af 6 Dage. Ansaaer man Omkostningerne ved et Skib af Middelstørrelse, i Føt-kelsen og Føde, Skid paa Seil og Redskab o. s. v. til 3 Rstl. daglig, har hiint Skib altsaa besparet 18 Rstl. det første Aar. Ansætte vi en saadan Reise til 2 Maanedes, udgjør Tidsparelsen i den Tid $\frac{1}{30}$; og skiondt en Dag tidligere i Havn kan, ved Vindspring, Storm, Forsættelse, et Haverie eller detslige, give et meget større Forspring, ville vi kun ansætte denne Tidsvinding i almindelige Tilfælde til $\frac{1}{15}$. Dette Afslag i Præmien kan Assurancen altsaa staae sig ved at give et saadant Skib.“*)

*) I Aaret 1819, i November og December Maaned, oplevede vi selv, med en lille Koffarbibrig, to Gange et mærkeligt Exempel paa det store Tab, nogle saa Timers tidligere Ankomst til Havn kan forvolde. Den ene Gang var, da vi, med en syblig Vind og stiv Kuling, om Natten anbrude Humberfloden. Vi vare saa heldige, uden Lots at komme til Ankers indenfor Spurnsbyr, og næste Dag naaede vi med en svær Storm af S. V. op til Hull. Flere dan-

„Efter den paa England og Østersøen almindelig giældende, og som Middeltal af de Variationer der finde Sted efter Aars-tiden, kan Præmien anslaaes til $1\frac{1}{2}$ p. Ct., altsaa for 6 Frem- og Tilbagerejser til 9 p. Ct. aarlig Assurancepræmie af Skibets Værdi. Sættes Skibets Værdi til 1000 Lstrl., har man en aarlig Udgift af 90 Lstrl. i Assurance, og derved man af ovenanførte Grund erholder en Nedsættelse heri af $\frac{1}{2}$, er det 6 Lstrl. man paa denne Maade vinder, hvilke tillagte de forhen beregnede 18 Lstrl. giver en Besparelse for Reederne af 24 Lstrl. om Aaret. Regner man Udgiften til de nævnte Instrumenter at være 50 Lstrl. eller lidt derover, saa vil man efter 2 Aars Forløb have indvundet næsten hele Udlæget og endda være i Besiddelse af Instrumenterne, hvis Værdi ikke kan være forringet til nogen Betydning. Til denne directe Fordeel maa man endnu regne den indirecte, der opstaaer deraf, at den lavere Assurancepræmie ogsaa maa komme Afslæderen tilgode ved Ladningens Assurance. Dette bliver da en Grund mere til at et saadant Skib snarere og fortrinlig faaer Fragt.“

Disse ere nu de beregnelige Fordele; men foruden gives der mange, som vel kunne tænkes med hoi Grad af Sandsynlighed for sig; saasom Skibets Frelse fra totalt Forlis, fra et eller andet svært Haveri, fra en Læger, der kræver stor Anstrængelse for

ste Skibe, der med os vare under Indløbet, men af Mangel paa gode Kaarter og Beskrivelser, ikke dristede sig til at løbe ind paa Fyret, dreve af i de følgende Dage, heelt Nord for Skotland, og kom først ind første Dage efter. Den anden Gang var, da vi, med en stet Bots fra Hull ombord, stude andude Lynemouth. Botsen lod os dreie til om Natten, til Luvart af Indløbet; men om Morgenens vare vi saameget i Læ af det, at vi ikke kunde lægge det op; og i henved tre Uger laae vi med det ballastede Skib og krydsede for at komme ind. Hvad Skib og Gods leed ved den haarde Seilføring, der under en saa farlig Kyst var nødvendig, i vedvarende S. V. Storme og vaadt Veir, kan enhver Somand begribe. Og det var kun saa Timer, maastee kun en eneste Times Tab, eller feile Calcul af Strømsætningen, der havde hint meget betydelige Tab til Følge.

Skib og Gods, altsammen Følge af nogle Timers Forsømmelse, ved at ligge bi om Natten, eller mindste Seil, fordi man ikke har fikre Længdeobservationer at duve an paa.

Vi have stundom hørt indvende, som Undskyldning for Koffardimanden, at han af Mangel paa Tid ikke kan foretage de hyppigere Observationer og de mere vidtløftige Beregninger, som Bruget af saadanne Instrumenter forudsætter. I dette Punkt kunne vi gøre Forbring paa at tale med, thi vi kiende Koffardifarten af egen Erfaring. — Dækstienesten er det man mener. Og hvori bestaaer da denne for Capitainen? I at vandre op og ned ad Dækket, i aaben Sø og godt Veir mere af Bane end for Nyttten, skiondt vi til en vis Grændse ikke ville negte det praktiske Gavn, dette Sømanden karakteriserende, „dolce far niente“ Liv i Ufverling med store Sindss- og Legemsanstrengelser medfører. I snevert Farvand og haardt Veir, derimod, er det som oftest af Mangel paa Tillid til Bestikket, af Uvisshed om Skibets Plads, og deraf følgende Uro og ængstelig Spending i Sindet. Man fordobler Opmærksomheden og Narvaagenheden; man sammenholder i Tankerne alle Omstændigheder, for deraf at udlede den Sikkerhed i Skibets Navigation, som faa gode Observationer og dertil hørende simple Beregninger siebtikkelig vilde give. Har man de ovennævnte Instrumenter, og forstaaer tilbørligt at bruge dem, hvilket sandelig ikke forudsætter flere Forkundskaber eller større Dannelse, end man kan fordre af vore Skibsførere, saa sætter man Cours med Sikkerhed og duver an uden Frygt, hvor man ellers i ængstelig Uro løber Trappen op og ned, for at raadspørge Kaart og Beskrivelse, sammenligne Lodskud o. s. v., hvor man ængstes ved hver rødligt skinnende Stjerne i Horizonten, som man fristes til at tage for et Fyr; man staaer dristigt dør Natten over, hvor man ellers spilder Tiden og forvirrer Bestikket, ved at dreie bi for smaa Seil, eller gjøre korte Slag for at oppebie Dagingen. Sextanten er hos os at have til saa billig Priis, at den borde ganske fortrænge Octanten. Burds Loddemachine er et saa simpelt og ypperligt Redskab, at vi regne den iblandt de

allervigtigste Opfindelser for Søfarten. Den store Fordeel, at man kan lodde uden at dreie til, eller mindste Farten, og at man faaer langt sikkrere Lodskud, end ved den almindelige Maa-
de, borde for længe siden have bragt dette yderst billige Apparat i almindelig Brug blandt vore Søfarende. Hvad Sympesometeret angaaer, da fortienet det vistnok vore Søfarendes Dymærksomhed, fordi det lettere lader sig anbringe ombord, er mindre udsat for at bringes i Uorden, end Barometeret, og skal, efter paalidelige Vidnesbyrd, være ulige mere følsomt end dette.

P.

Efterretninger for Søfarende.

Forandring ved Fyrene paa Terschelling.

De to Kulfyre paa Vestpynten af Den Terschelling have ophørt, og i deres Sted er kommet et Lindesfy, som er et Blinkfy, anbragt paa det saakaldte Brandaris Laarn, der ligger paa Vestpynten af Den og er omtrent 172 danske Fod høit. I godt Veir kan det sees i en Afstand af 5 Sømile. Det viser sig hvert Minut, og er synligt i 14-15 Secunder; det stærkeste Skin varer i 6 Secunder. Paa nærmere Afstand end 4 Mile gaer der et kort, men stærkt Blink, som ligner en lille Stjerne, forud for Skinnet og efter samme. Lyset er gullagtigt, men klart. (Ann. marit. Nov. 1835.)

Mærke paa King Williams Banke, Den Man.

Paa den sydlige Ende af King Williams Banke, nær ved Den Man, er lagt en Boie med Vager. Dybden paa denne Banke varierer fra 3 til 4 Favne med Lavvande, og Boien, som er rødmalet og har en Stang med en Kugle paa Enden, er lagt paa 6 Favne Vand, med Lavvande ved Springtid, paa det Sted, hvor Porters Grund sagdes at være. Peilingerne fra den ere: Sct. Bees Fyrtaarn i D. $\frac{1}{2}$ S. Bunks Howe i W. S. W. $\frac{1}{4}$ W.

Maughold Head i W. $\frac{3}{4}$ S. Nord-Baroole i W. $\frac{1}{2}$ S. Point of Nir Fyr i W. N. W. Burrow Head i N. t. W. $\frac{1}{2}$ W. Veitlingen af Nord-Baroole lukker Snea-Fell næsten sammen, hvilket, i det Tilfælde at Bøien var bortdrevet, vilde kunne tiene til et sikkert Mærke ind paa 10 til 15 Favne Vand, naar man holder det aabent syden for Baroole. (Naut. Mag. Febr. 1836.)

Forbedret Indretning ved Inchkeith Fyr.

Fra 1ste October 1835 er Fyret paa Den Inchkeith i Firth of Forth forandret fra Reverbeer til Dioptrisk-Fyr. Det nye Apparat hører til den anden Klasse af det dioptriske System, som den berømte Fresnel har indført, og bestaaer af 7 ringdannede Lindsfer, der dreie sig rundt om en Lampe med 3 concentriske Bøyer og give stærke Blink hver Minut, samt af 5 Rader Huulspeile, der ere faste og tiene til at forlænge Blinkene fra Lindsferne. Det forskjeller derfor ikke væsentligen i Lysets Udseende fra det Udre, undtagen at Glimtene ere betydeligen stærkere og af kortere Varighed. I klart Veir bliver Fyret at see imellem Blinkene, naar man kommer det nærmere end 1 Mill. (Naut. Mag. Nov. 1835.)

Om Indseilingen til Dardanellerne fra Archipelagus.

Det er en temmelig almindelig Tro, at man absolut maa have en aaben Vind for at passere ind i Strædet ved Dardanellerne, og mange Koffardskibe blive liggende i Basika Bugten og i Nærheden af de yderste Kasteller, for at vente paa en god Vind. Denne Mening, paaستااer Capt. G. Martin af den engelske Marine, er urigtig. Et Skib, som forlader Basika Bugten og staaer tværs over Strømmen, bør søge at lægge Imbras op og om muligt gaae til Luvart deraf, hvilket uden stor Vanskelighed kan gøres med en jævn Kuling. Man vil da næsten altid finde, at Vinden kommer ned mellem Imbras og Fastlandet, eller fra N. W., og som man nærmer sig den faste Kyst vil den faste rum nok, til at kunne faae fat paa Contraststrømmen paa den asiatiske Side, da man saa med Lethed kan krydse sig op til An-

Terpladsen ved White Cliffe. Man vil da kunne benytte enhver lille Forandring eller Kast af Vinden til at passere Dardanellerne eller det Snævre imellem Kastellerne. Naar dette er opnaaet skal man holde sig under den asiatiske Side, hvor der er en særdeles stærk Contraststrøm; og skulde Vinden ikke tillade at komme Pynten Nagara forbi, kan man ankre udfor Kiosken. Mange Koffardskibe spille megen Tid med at vente paa en dødsstaaende Vind, istedetfor at de ved at følge disse Anviisninger ville spare Tid og Omkostninger. (Naut. Mag. Dec. 1835.)

Blandinger.

Havets Temperatur.

I Nautical Magazine for Febr. 1835 findes nogle Bemærkninger om Temperaturen af Havet paa forskellige Dybder. Der anføres nogle Jagttagelser, som vise, at der gives ligesom Lag af koldere og varmere Vand, eller en afværende Temperatur paa forskellige Dybder. Saaledes fandtes, paa 104 Favnes Dybde, Temperaturen 36° F., Vandets specif. Vægt 1,0275; paa 47 Fv. var Temp. 33° , den specf. Vægt 1,0262; paa 20 Fv. var Temp. 39° , den specf. Vægt 1,0246; paa 10 Fv. Temp. $37\frac{1}{2}^{\circ}$, specf. Vægt 1,0232. I Overfladen var Temp. efter to Thermometere 44° og 43° , den specf. Vægt 1.0189, og Luftens Temperatur var 49° . Paa Daniells Hygrometer var Luftens Dugpunkt = Temperaturen af Vandets Overflade, nemlig 44° .

Som Beviis for, hvor gavnligt det kan være at holde sig med Temperaturen af Luft og Hav i visse Tilfælde, anføres om Briggen Sphinx, at den i 1828, d. 1 Aug. paa $43^{\circ} 13'$ N.Br. og $48^{\circ} 23'$ L. B. Kl. $11\frac{1}{2}$ F. M. D. observerede Luftens Temperatur 72° F. og Havets 64° . Kl. 1 E. M. D. observeredes atter Luftens Temperatur 60° og Havets 50° ; altsaa var der skeet et Fald i Temperaturen af respective 12° og 14° , og det paa en Tid af Dagen, da den almindeligviis stiger. Dette Stand be-

holdt saavel Luften som Havet indtil Kl. 8 om Aftenen, da Thermometeret atter angav den samme Temperatur, som Kl. 11 F. M. D. Veiret var overmaade taaget, og da man ansaae det anførte Phenomen for Tegn paa at man var i Nærheden af Ijsbierge, brugte man den største Forsigtighed med Seilføring og Udfig.

Ismassers Svømmedybde.

Man har paaستاet, at Ismasser flyde med $\frac{1}{4}$ af deres Høide under Vandkorpen; men dette gælder kun om Stykker, der have en cubisk Form. Ijsbierge derimod, hvis Former ere saa forskellige, flyde paa meget mindre Dybde. Efter Forsøg, som bleve anstillede af Dr. Webster, flyde cubiske Stykker med $\frac{1}{4}$ af Høiden over Vandkorpen; coniske og andre uregelmæssige Stykker variere derimod betydeligen i Forholdet mellem den Deel der er over og den der er under Vand. Høiden af et Ijsbjerg blev engang udfunden at være 50 Fod over Vandfladen, og det flød paa 96 Fod, hvilket fandtes ved Lodning. (Naut. Mag.)

Et Træk af Sir Edward Pellews (Lord Wymouth) Liv.

Kort efter Opstanden i Flaaden ved The More, medens Dyrørsaaenden endnu rørte sig saavel i de andre Flaader, som paa de enkelte Skibe, var Capt. Pellew bleven forflyttet fra Fregatten Indefatigable til Linieskibet Impetueux og havde taget mange af Fregattens Mandskab med sig, paa hvem han kunde stole. Linieskibets Mandskab var derimod bekendt for at være i høj Grad smittet af Dyrørsaaenden, og det varede ikke længe, før en formelig Opstand udbrod, idet Mandskabet en Morgen først negtede at komme op til Spulingen og strax derpaa stormede agterud paa Skandsen og forlangte Fartøi for at sende et Brev ombord til Admiralen. Capt. P., som var i Værk med at klæde sig paa, styrkede ud i sin Slaaprok, og da en af Hovedmændene holdt et Brev iveiret og sagde: „vi vil have et Fartøi — vi vil selv

bringe Brevet til Admiralen" — svarede han: „J vil, Karle — vil J? Vi vil see. — Marinere! Jere Geværer! Op her og driv de Skurke fra Skandsen!" Hans Kaarde var imidlertid bragt ham, og Officiererne havde ligeledes faaet deres tilbragte. „Træk mine Herrer!" — raabte Capt. P. — „og grib Hovedmændene. Vi kan aldrig døe en bedre Død, end idet vi forsvare Landets Love mod Dyrere." Marinernerne vare nu komne til og ved første Anfald styrtede Dyrerne sig ned i Kulen, idet de raabte: „Hent Baaben, besæt Lugerne o. s. v.;" men Officiererne styrtede sig ned midt imellem dem og grebe Hovedmændene. Regjeringen troede at borde nu og da vise Skaansel, og fandt at dette var et af de Tilfælde, der egnede sig dertil, fordi Opstanden saa sieblig var bleven dæmpet. Men Sir Edward Pellew insisterede paa det bestemteste paa deres Afstraffelse, og Dyrerne bleve endeligen stillede for en Krigsret og 3 af Hovedmændene dømt fra Livet. Ved Executionen traadte Capt. P. frem og raabde: „Dort! J fra Indefatigable. Ingen af Jer skal røre ved Enden. Men J, som har forført og ophidset Jere Kammerater til den Forbrydelse, som nu koster dem Livet, Jer Straf skal det være, at J selv skal hænge dem." (Life of Lord Exmouth.)

Et Par Sprogbemærkninger.

Man sees meget hyppigt, og almindeligt kan man sige, skrevet Lods, Lobsen o. s. v. istedetfor en ældre Skrivemaade Lotts, hvilken sidste forekommer os at være den rigtige. Ordet have vi uden tvivl fra Hollænderne: „Loots" og disse have maa skee dannet det af pilote, piloto, pilotare o. s. v. eller ogsaa omvendt. Ordet's Dannelse af det Redskab Loddet, holl. Loot, kan uledes af den Veiledning Loddet yder i flakke Farvande. Følger man denne sidste Etymologie er Skrivemaaden Lods den rette, men Udtalen svarer ikke hertil, og den troe vi borde her følges, saameget mere som hiin ligger os mere fiern, da vore Farvandes Beskaffenhed ikke har givet Ordet Fødsel hos os, hvilket derimod vel kan have været Tilfældet for Hollænderne.

Kinabackblof, saaledes udtale og skrive vi Benævnelsen paa en Blof, som man kunde fristes til at troe var en Opfindelse, kommen til os fra China. Det er imidlertid ikkun en fordreiet Udtale af Kinnback-blof.

Bonetter til Seilene ere meget gamle her i Norden. I Kæmpeviserne nævnes de Boned, Boneder, og betyde Stykker Seil der tillidses Underliget af et Raaseil. De bruges endnu af Nordlandsfjæterne i Norge.

Vice-Admiral Joost van Doekums Levnet.

(Meddeelt).

Det blev Marinens Lod, i Løbet af de sidste Aar, at miste flere af dens ældre Officierer, som med Rette besade i hoi Grad baade dens Agtelse og Hengivenhed. Vi have seet de sidste af dens Admiraler, hvis Commando-Flag nogensinde har variet, at blive den berøvede; og en ældre Slægt, bestaaende af Mænd, der under en af vor Marines hæderligste Perioder befandt sig i en Stilling, hvor de havde Leilighed til at virke selvstændigt, er saaledes nær ved at uddøe iblandt os.

Mindet om disse Mænd vil til alle Tider blive Marinen kjær. Statens ældre Deel har staaet i Tjenesteforhold til dem, mange endog directe under deres Commando; for disse knytter sig altsaa til hine Mænd Erindringen om Begyndelsen af deres militaire Løbebane, medens en sildigere opvoxet Generation, med hvert et Tab af dem seer et Led at løse sig af den Kiede, der knytter Nutiden til en af Marinens meest glimrende Perioder.

Nedenstaaende Biographie over en af vor Stats sidst afdøde Hædermænd, over Vice-Admiral van Doekum, vil saaledes neppe læses uden Interesse, og i dette Haab overgive vi den til Archivets Læsere; thi endt Forf. beklager, at han ved Fremstillingen af netop den Deel af denne Hædermands Liv, der er rigest paa historisk Interesse, hans Tjeneste paa Schelden, har havt saa faa Materialier til Afbenyttelse; dog er det at haabe, at en eller anden af de mange endnu levende af Admiral van Doekums Krigskammerater kunne, og i sin Tid ville levere Supplement til Historien af en Campaigne, der længe vil mindes med Interesse i den danske Marine.

Vice-Admiral Joost van Doekum, Storkors af Dannebrog og Officier af Greslegionen, nedstammede paa mødrenc Side fra en af hine protestantiske Familier, der i 1685, efter det nantiske

Edicts Ophævelse, nødtes til at forlade Frankrig. Hans Faber, Hydrauliker, indkaldt fra Holland, under Admiral Danneberg's virksomme Administration, for at gaae tilhaande ved Dokkens Anlæg, gjorde sig, ved dette saavel som ved flere lignende Arbejder, Kong Frederik V.s Gunst værdig, og denne forærede ham til Beviis herpaa en Vandmølle, dengang en Fabrik, i Kongens-Lyngby. Her var det, at Joost van Doekum blev født i April 1753, den ottende af elleve Sødfænde.

Sønnerne, tre i Tallet, bestemtes alle til Søen. Den ene gik til Koffardis, men blev borte paa en Reise til Island, uden at man nogenstinde fik videre Efterretning om hans Skæbne. Den anden, Johan Herman, gjorde flere Reiser paa Ostindien, fik Sølieutenants Charakter, men endte sine Dage paa en uheldelig Maade, idet han af Strømmen blev drevet ind under Hjulet af Faberens Vandmølle og knustes. Den tredje, Joost, blev saaledes den eneste overlevende Søn i denne Familie.

1765 blev v. D. ansat paa Søcadet-Academiet. Et paa-faldende Uheld fulgte ham paa hans første Togter. Fregatten Hvide-Ørn, udrustet til Cadetternes Øvelse, under Capitain Arenfeldt, saae sig, ved et mærkeligt Sammenstød af uheldige Omstændigheder, i saa lang Tid hindret fra at naae Havn, at endog Regjeringen begyndte at troe den forliist, og Bønner i Kirkerne bleve anordnede for dens Frelse. Den næste Tour, med Fregatten Falster, bestemt til Middelhavet, blev endnu uheldigere. Under Kofol mistede Fregatten sine Master og kom som Brag ind til Norge. Den maatte tilbage til Kiøbenhavn for at repareres, og v. D. gik over paa et Transportskib, Grevinde Moltke, bestemt til, i Følge med 2 Linieskibe, at støde til Admiral Hooglandts Eskadre i Middelhavet. Paa dette Togt, det sidste som Cadet, havde v. D. nær tilsat Livet paa en ligesaa uheldig Maade som hans tvende Brødre. I en Udhavn i Norge, hvor Skibet var løbet ind, kandrede han med en Bergens-Følge, der tilhørte Skibet. Temmelig langt fra Land havde han allerede tabt Bevidstheden, da Fiskere, der vare ilede til Hjælp, efter lang Søgen opdagede i

Bandskorpen en gul Kavaï, i hvilken han var indsvøbt. Denne alene skybte han sin Redning. Næsten stivfrossen bragtes han i Land, og først flere Timer efter lykkedes det at bringe ham til Live. Endnu i sin hoi Alders Alder fortalte han tidt, at det var Lyden af hans Chefs ualmindelige, pibende og skærende Stemme, der vakte ham til Bevidsthed, og at han længe efter, som Meen af denne Tildragelse, leed af et voldsomt Sting i Brystet, der krævede hyppige og stærke Aarladninger og hvorom Lægerne spaaede, at det vilde lægge ham i Graven i en ung Alder. De øvrige Folk, der vare i Baaden med ham, omkom Alle.

Efter sin Hiemkomst forfremmedes v. D. i 1773 til Officier. Marinens Activitet var ved denne Tid, saavel i Sammenligning med de foregaaende som med de senere paafølgende Aaringer, kun ringe. Aaret før var Freden sluttet med Uglter, og den betydelige Eskadre, der fra 1770 havde været stationeret i Middelhavet, var netop hjemkommen; den bevæbnede Neutralitet havde endnu ikke fremkaldt de senere stærke Rustninger, og indtil 1779 udsommanderedes v. D. saaledes ikkun een Gang, med Linieskibet Dannebrog nemlig, hvilket i Følge med en lille Eskadre, under Jagtcaptainen, Admiral Schindels Commando, bragte Arveprinds Frederiks Brud, Prindsesse Sophie Frederikke, fra Warnemünde til Kiøbenhavn.

1779 gjorde Lieutenant v. D. et Tojt til Nordsøen med Fregatten Færø, og fra denne Tid ville vi see ham, i en Række af over 30 Aar, i bestandig Activitet, indtil Freden i 1813 satte Maalet for hans militaire Virksomhed. I 1780, efter atter at have været commanderet ombord paa Linieskibet Dannebrog, og siden at have forrettet Tjeneste som Næstcommanderende paa Galeien Jægersborg, erholdt han endnu samme Aar Tilladelse til, med et af Compagniets Skibe at gjøre en Rejse til Ostindien. Denne varede i 3 Aar og blev ham dobbelt interessant derved, at han hyppigen traf sammen med den franske Flaade, under den berømte Admiral Suffren, da Isle de France, hvor Skibet i lang Tid forblev, under den amerikanske Krig baade var Udgangspunktet for Frankrigs Krigsoperationer og Hovedsædet for den største Deel

af den ostindiske Handel. Som dansk Officier vistes ham, saavel af Admiralen, som af Flaadens øvrige Officierer, en høi Grad af Forekommenhed, saa at v. D. paa denne Reise, ogsaa som Militair, havde Leilighed til at indsamle mangen gavnlig Erfaring.

Efter sin Hiemkomst var v. D. først Næstcommanderende paa Fregatten Søridderen, senere var han ombord paa Linieskibet Ditmarsken, og i 1788, som Capitainlieutenant, commanderede han Brigantinen Postillionen. Samme Aar fik han Commando af Cutteren Speideren, der i Østersøen besejledes med Luggeren Lærken. De følgende Aar, indtil 1796, var han commanderet ombord paa Linieskibene Nordstjernen og Fyhn, var Næstcommanderende paa Linieskibene Kronprinds Frederik og Stælland, samt tvende Gange paa Linieskibet Holsteen. Dette Sidste var med i den forenede danske og svenske Eskadre, der Skiveviis commanderedes af Commandeur J. P. Wleugel og Oberst Palmqvist.

Til Commando troede imidlertid v. D. sig forbigaaet. Han blev utilfreds med sin Stilling, og krænkede Uresfølelse bragte ham til, i 1795 at indgive Ansøgning om Afsted, for at gaae i General-Staternes Tjeneste. I Begyndelsen af denne Ansøgning hedder det: „Da jeg fra min tidlige Ungdom har tragtet efter at erhverve de Kundskaber, der fordres af en duelig Officier, og da jeg underdanigst formener, at jeg herudi aldeles ikke har været uheldig . . .“ en Begyndelse, der baade kan kaldes original og dierv, men som dog vistnok med Føie kunde anvendes af v. D., hos hvem de Egenskaber, der senere forskaffede ham baade Agtelse og Udmærkelse, en kraftig Villie og en under alle Forhold lige utrættet Iver for Tjenesten, alt forlængst kraftigen vare fremtraadte.

Hvor stor Overvindelse, Beslutningen at forlade Danmark iøvrigt maa have kostet v. D., og hvormeget han maa have følt sig forurettet, før han bekvemmede sig til et saadant Skridt, skønnes tilfulde, naar man sammenholder hans Begjæring ved denne Leilighed med hans Valg i 1813, da Keiser Napoleon paa en smigrende Maade tilbød ham, som Contre-Admiral at forblive staaende i fransk Søkrigstjeneste. Den danske Regjerings Samtykke hertil

var allerede forud bleven givet, og dog vakkede v. D. intet Misblif; han foretrak Fædrelandets Tjeneste og oversaae nu al Forskiel i Stilling: Paa Commandeurcapitains Gehalt traadte han tilbage i den danske Marine, og blev her, hvilket han ifølge vor Marines Organisation kunde forudsee, først 7 Aar senere istand til med Division at opnaae Commandeurs Gage.

En Tidlang hengik førend der kom Resolution paa hans Begjæring om Uffæd. Vanskeligheder bleve lagte ham iveien. Under Correspondence fra v. Ds. Side med den hollandske Regjering og med den herværende hollandske Minister hengik Vinteren; og ved Foraarets Begyndelse 1796 fik han Ordre, som Chef at antage sig Fregatten St. Thomas. Aarsagen, der havde bragt ham til at tænke paa at forlade den danske Marine, saldt herved bort og al Grund til Misnoie ophørte.

I Januar s. A. var v. Doctum avanceret til Capitain. Fregatten St. Thomas blev stationeret som Vagtskib ved Helsingør; og her var det, at han gjorde Bekjendtskab med sin tilkommende Hustru, en Datter af Kiøbmand Holm, Susanne Cathrine, som han ægtede det paafølgende Aar, og i hvem han indtil sin Død havde en kiærlig og trofast Lebsagerinde.

1798 fik v. D. Commando af Fregatten Kronborg, bestemt til, med Fregatten Havstruen, at beskytte Handelen paa Kysterne af Norge og i de danske Farvande.

Under de Krige, der i den sidste Tid vare førte imellem Frankrig og andre Magter, havde ikke sjelden det danske Handelsflag været udsat for Krænkelser. Bestemmelser, tagne saavel af den franske som af den engelske Regjering, aldeles imod de neutrale Magters Interesse, havde tilbeels givet Aarsag hertil. Saa-danne Bestemmelser kunde naturligviis ikke erkjendes som gyldige af det danske Cabinet, og de maatte altsaa, foruden Ufbræk paa den danske Handel, endnu lede til jevnlige Collisioner imellem de krigførende Magters Skibe og danske Drlogsmænd.

Et saadant Tilfælde indtraf netop ved denne Tid. En engelsk Convoi paa et Par Hundrede Seilere indkom mod Slutning

sen af August til Helsingørs Red, convoieret af tre engelske Fregatter og tre mindre Krigs-Skibe. I disses Følge var endnu en Slup Haabet, forhen engelsk, siden tagen af en fransk Kaper, derpaa solgt i Norge, og nu, under dansk Flag, tagen af den engelske Corvet Victor, under Skagen. Den danske Regiering forlangte dette Fartoi udleveret; men forgæves. Den engelske Chef beraabte sig paa en Befaling fra hans Regiering, at Priisdømmelsen af intet Skib, indbragt af franske Kapere til Norge, maatte ansees gyldig, før samme Skib een Gang som Pris havde passeret de engelske Kyster, og han ansaae sig saaledes fuldkommen beføiet til at forblive i Besiddelse af den omhandlede Slup.

Under disse Omstændigheder blev v. D. d. 27de August beordret, uophødeligen at begive sig med Fregatten Kronborg til Sundet, der at tage det sammesteds liggende Bagtskib, Fregatten St. Thomas, Capitain Harboe, under sin Commando, og saaledes, saa lyder Admiralitetets Ordre, „med Magten, om Modstand gløres, tage fornævnte danske Slup under Beslag.“ — „Følgelig“ — hedder det i Slutningen af et egenhændigt Brev fra Kronprindsen til v. D. i samme Anledning — „er jeg forvisset om, at De udfører Alt med den Conduite, som jeg stedse har fundet i alle Deres Handlinger.“

For at udføre dette ham betroede Hverv, ankrede v. D. med sin Fregat midt i Sundet, Nord for den engelske Convoi. Efter at være kommen til Ankers sendte han en Officier til den engelske Høistcommanderende, Capitain Brisack, for at underrette ham om, at Hensigten af hans Ankomst var at reclamere det omtvistede Fartoi. Ifødetfor Svar blev givet Ordre til Skibene af den engelske Convoi, at fjerne sig ud af Skudvide fra de engelske Fregatter, medens Sluppen Haabet, med engelsk Mandskab, alene forblev liggende under deres Kanoner.

Van Dockum indsaae fuldtvel, hvor vanskeligt det under disse Omstændigheder vilde være med en saa ringe Magt, da Bagtskibet ikke engang var mere end halvt bemanded, at modsætte sig de engelske Skibes Bortseiling med Prisen, især om de med en rum

Wind skulde lette. Han besluttede derfor, i et saadant Tilfælde at seile Sluppen Haabet i Sænk med sin Fregat, hvad enten under Engagement eller ikke, for at dette Fartoi ikke som Priis skulde blive ført til England. Imidlertid forblev han ikke uvirksom med at forsøge sin Magt. Fregatten St. Thomas' Bemanding, ved Completering fra Land, blev paaskyndet med største Iver, og d. 29de var den istand til at indtage den Post, v. D. anviste den, midt imellem Pynnten af Kronborg og hans Fregat.

Den 31te stødte endnu Fregatten Frederiksværn, Capitain Sneedorff, til van Dockums Commando. Den fik Ordre, at ankre midt imellem Fregatten Kronborg og Svenske-Kysten; og saaledes Chef for en Magt, med hvilken han var istand til at bøde de Engelske Spidsen, selv om det under Svenske-Kysten skulde lykkes dem at undgaae Fæstningen Kronborgs Ild, imødesaae v. D. med Rolighed Sagens endelige Udfald.

Med den Stilling de danske Fregatter havde indtaget, kom de til at danne en Linie tværs over Sundet. Dette gav Anledning til, at der endnu samme Dag blev gjort Forespørgsel fra engelsk Side om Betydningen af disse Skibes truende Stilling. Man svarede, at Hensigten med deres Sendelse jo var den engelske Chef bekendt, og denne gav herpaa den følgende Dag en Erklæring, ifølge hvilken han aldrig for Magten vilde bekvemme sig til at opgive det omtvistede Skib. Der fandt imidlertid kort efter en Tilnærmelse Sted, fra Capitain Brisacks Side; efter nogen Underhandling gav han tilsidst v. D. sit Ordesord paa, at han, naar de danske Fregatter vilde forlade deres Stilling, af Agtelse for det danske Flag vilde opgive Skibet Haabet. Den 1ste September gav v. D. desaarfsag Ordre til hans underhavende Skibe, at forandre Stilling, og da den engelske Convoi Dagen derpaa affeilede Nord efter, forblev den saameget omtvistede Slup Haabet tilbage paa Reden, til den danske Høistcommanderendes Disposition.

Et Par Dage efter denne Affaire havde v. D. den Satsfaction, at modtage et smigrende egenhændigt Brev fra Kronprinds

sen, i Anledning af denne Sags heldige Tilendbringelse. Brevets Begyndelse lyder saaledes: „Min kære Capitain van Doctum, De har i Et og Alt opfyldt den dem gløve Instrux; og er det mig meget kært, at De har havt den Fornøielse at udføre denne Sag, hvorved Vi saa vel og saa ordentlig have mainteneret Vore Rettigheder o. s. v.“

I November oplagdes Fregatten Kronborg, efter et 4 Ugers Krybstogt i Nordsoen, og under 6te Mai det paafølgende Aar, fik v. D. Commandoen af Fregatten Havfruén, bestemt til at forstærke den, under Commandeur-Capitain Steen Wille, i Middelhavet stationerede Eskadre.

Under heldige Conjunctioner var den danske Skibsfart vore i disse Farvande til en hidtil ukendt Høide. Danmarks Neutralitet under Revolutionskrigen holdt alle Havne aabne for dets Handelsflag; Willes kække Affaire for Tripolis havde indjaget Barbarefferne Skræk, og al Fragtfart var næsten udelukkende kommet i de Danskes Hænder. Sikkerheden, paa hvilken denne udbredte Handel saameget beroede, var ikkebestomindre i de sidste Aar meget bleven formindsket, idet en Sværm af franske, engelske og spanske Kapere opfyldte Middelhavet, hvilke under allehaande Paaskud opbragte vore Skibe, og altid meer eller mindre tilføiede dem Overlast, ved Smaaplyndringer, Visitation og Dphold paa deres Reise. Ikke heller Barbarefferne kunde til alle Tider holdes i Aves; ogsaa de fandt fra Tid til anden forgodt at optage danske Skibe, og et udstrakt Convoisystem var derfor i den sidste Tid blevet bragt istand af Commandeurcapitain Wille, som det eneste Middel til at sikke det danske Flags Uantastelighed og saaledes bevare os Fordelen af vor Neutralitet.

Idet altsaa, at Delogsmændene fra Havn til Havn samlede Koffardisfibene, for siden under Convoi at bringe dem til deres Bestemmelse, saibte herved en ligesaa vedholdende som behagelig Activitet i deres Lod. Til samme Tid var ikke sjelden en Skibschefs Stilling vanskelig nok, idet han jevnlig, deels ved at reclamere opbragt dansk Eiendom, deels i andre Anledninger kom i

mindre venstabelig Berøring med fremmede Auctoriteter, som ofte endog yttrede fiendtligt Sindelag mod Danmark.

Ved den Tid Captain van Doekum commanderedes til Middelhavet tiltoge endnu disse Vanskeligheder med hver Dag. Den engelske Regiering havde allerede længe med Flenshyge Diné betragtet den danske Handels og Skibsfarfs Tilvæxt. Der klagedes nu over, at det danske Flag ofte tjente til Dække for en imod Folket og Traktater stridende, simuleret Handel; at Krigscontracte ofte skuldes under falske Papirer; at Skib og Ladning kun pro Forma vare danske, m. m. Den engelske Regiering begyndte at paastaae Ret til at lade alle neutrale Skibe visiteres, hvad enten under Convoi eller ikke. Naturligviis maatte en saadan Forholdsregel ansees som et ligesvemt Indgreb i de Neutrales Rettigheder, bragt i Udførelse maatte den lede til ubehagelige Møder imellem de engelske Drlogsmænd og neutrale convoierende Krigsskibe. Disse udebleve heller ikke længe.

Et Par svenske Drlogsmænd vare de første, paa hvem man gjorde hiin Fordring gjældende. De troede sig ikke besvæde til med Magt at modsætte sig, og deres underhavende Convoi blev i deres Dørværelse visiteret af engelske Drlogsmænd. Vi vilde see med hvormegen Kraft og Conduite v. D. i et Par lignende Tilfælde handlede, og hvorledes han herved paa en ærefuld Maade sikrede Flaget for Ydmygelse og haandhævede dets Rettigheder.

I December 1799 laa v. D. med Havfruen ved Malaga. Han samlede her en Convoi for at gaae Strædet ud, og paatog sig til samme Tid, efter Begjæring af Chefen for Briggen Nidelsen, Captainlieutenant Baron Holsten, at afhente i Gibraltar en Sum Penge, der for Regieringen skulde overføres til den danske Consul i Tangier.

Den 23de December lettede v. D. fra Malaga med 12 Skibe. Den næste Dag var han nogle Mile fra Strædet, da han Kl. 6 om Morgenen fik Die paa en engelsk Division, bestaaende af Fregatterne Phoenix og Emerald paa 44 og Flora paa 36 Kanoner, samt en Cutter. Saasnart disse bleve den danske

Convoi vaer, prangede de Seil efter den. De kom snart op med Havfruen, der, i en rebet Mersseils Kuling af østlig Vind, for smaa Seil holdt sig nær sine Skibe, og idet den Commanderende løb denne agterom, praiede han og begjærede paa en bydende Maade, at den skulde sende Fartoi ombord. Paa det Svar, at om man havde Noget at meddele, maatte man selv udsætte Fartoi, fulgte Begjæring om at dreie til Vinden, for at modtage en Officier, den engelske Høisecommanderende vilde sende. Alle fire Fregatter dreiede nu til, og en Officier fra Fregatten Phoenix kom ombord paa Havfruen.

Denne Officier, Klager v. Doekum i sin Rapport, lod det til at være ret magtpaaliggende paa en fornærmende Maade at udføre sit Værende. Han giennemgik først de almindelige Spørgsmaal om, hvorfra man kom, hvorhen man var bestemt o. s. v., og erklærede derpaa, at det var den Commanderendes Hensigt at visiterer den danske Convoi. v. Doekums Svar hertil var, at han erklærede paa det Bestemteste ikke at ville taale Visitation; iøvrigt tilbød han Officierens Skibenes Papirer til Giennemsyn; han vilde indestaae for, at in'et Skib førte Contrabande ombord, men Visitation var han besluttet paa til det Yderste at afværge.

Officieren gik med dette Svar tilbage til sin Fregat. Et Dieblisk efter kom han igien, og, idet han gjorde den Bemærkning, at v. D. jo muligen løb ind til Gibraltar, underrettede han ham om, at da den engelske Admiral netop befandt sig der, havde den Commanderende besluttet at bringe Convoien derind, for at blive visiteret. v. Doekum gientog sit forrige Svar. Han ankrede neppe i Gibraltar, om han for Udgaende med denne Vind skulde finde forgodt at løbe derind, og hvad Visitering af Convoien angik, da var han ligesaavel i Gibraltar som ethvert andet Sted rede til, af al Magt, indtil sin Dod, at modsætte sig et saadant Indgreb i de Rettigheder, der tilkom Danmark som neutral Magt.

Officieren gik bort paany. Nogen Tid gik hen, og da den engelske Chef intet videre lod høre fra sig, gjorde v. D. Signal for at holde Cours. Selv har han kort efter af med sin Fregat,

lod Mersseilene løbe paa Rand, opstak Skibderne, for at holde sig agtenfor sine Skibe, og fortsatte saaledes roligen sin Cours.

De engelske Fregatter forbleve liggende opbraste omtrent en halv Time, da de med eet, under Force af Seil, satte efter Convoien. v. D. gjorde strax Signal til denne at samle sig om ham; han strakte sine Mersseil og dreiede til Vinden. De Engelske kom snart op med ham; de dreiede til, saasnart de havde naaet Convoien, og idet de lagde sig, den Ene om Styrbord, den Anden om Bagbord, den Tredie forud af Havfruen, gik hver af dem strax iværk med at udsætte Fartoi. Deres Hensigt kunde nu ikke længer være tvivlsom. Lieutenant P. Wulff blev derfor fra Havfruen sendt ombord til den Commanderende, for at yttre Capitain v. DoCKums Forundring over deres Manoeuvrer samt at spørge om, hvorvidt de havde til Hensigt at handle fiendtlig, skøndt man dog ikke vidste Andet, end at god Forstaaelse herskede imellem den danske og engelske Regjering. Førend han havde naaet Fregatten Phoenix vare imidlertid allerede de engelske Fartoi, tilbeels armerede, satte af fra deres Skibe, og iværk med at roe ombord til de danske Koffardimænd.

v. D. ansaae denne Bevægelse for et directe Angreb. Han indsaae hvilke Følger det kunde have, om han gav efter for en saadan Fordring; og beredt til snarere at opoffre Alt, end at lade sig tvinge af Overmagt, rettede han sit Artillerie imod Fartoierne, der truede med at angribe de under hans Beskyttelse værende Skibe.

Denne kielke Beslutning havde hurtigen den tilsigtede Virkning. Ved Havfruens Tid saaredes et Par Mand i de engelske Fartoi. De affrode fra deres Forsæt, og idet de vendte tilbage til deres Fregatter, blev endog den fra Fregatten Flora udsendte Officier tvungen til, med sit Fartoi, at begive sig ombord paa Havfruen.

Den engelske Division var under alt dette forbleven rolig Tilskuer. Snart sendtes imidlertid en Officier fra den Commanderende, der forbrede siebliklig Udlevering af Fregatten Floras Officier og Mandskab. „Maaskee“ — svarede v. D. — „løber jeg

ind til Gibraltar, og har da til Hensigt at udlevere disse til den engelske Admiral. Indtil videre saae de altsaa forblive herombord i Fregatten." Kortestefter kom imidlertid Lieutenant Wulff tilbage fra Fregatten Phoenix, hvor han, under den hele Affaire, var forbleven, og hvor man havde viist ham al mulig Høflighed. Paa Grund heraf blev da det anholdte Fartoi fra Fregatten Flora strax frigivet, og Officieren vendte tilbage til sit Skib. „De engelske Fregatter doublerede derpaa Fregatten Havfruen tre Gange paa Pistolskuds Afstand," hedder det i v. Dockums Rapport — „og sigtede med deres Kanoner paa Skibet;" men herved blev det Havfruen holdt af med sin Convoi, medens Fregatten Phoenix satte Seil for Gibraltar.

Binden blev imidlertid frakke om Eftermiddagen. v. D. besluttede derfor, endnu samme Dag, at løbe ind til Gibraltar, for der at afhente den oven omtalte Pengesum, og henad Aften kom han med sin Convoi til Ankers paa Gibraltar Red. Den i Middelhavet commanderende, engelske Vice-Admiral, Lord Keith, laa her til Ankers med sit Flagskib, Tredekkeren Queen Charlotte. Strax efter sin Ankomst opsøgte v. D. Admiralen i Land, for at gjøre ham sin Opvartning og til samme Tid melde ham, hvad der om Morgenens var foresaldet imellem ham og de tre Fregatter. Admiralen lod til allerede at være fuldkommen vel underrettet om Alt; han vilde ikke synderligen indlade sig med v. D. om denne Sag, indtil han efter nogen Tid pludselig, til v. Ds. ikke liden Forbauselse, erklærede, at det var hans Hensigt at lægge Beslag paa hans Person, medens det skulde staae Fregat og Convoi frit, uden ham at affeile. At brittiske Undersaatter ved v. Dockums overlede (rash) og ukloge Opførsel vare satte i Fare for at miste Livet, angav han som Grund til denne mærkelige Beslutning, saasom Domstolenes Kiendelse i en Sag af saadan Vigtighed, efter hans Formening, her uundgaaeligen vilde blive nødvendig.

Naturligviis protesterede v. D. paa det Bestemteste imod en saadan Forholdsregel. Han paastod, for sin Opførsel ikkun at have at aflægge Regnskab til sin Regjering. At stille Caution

paa 500 L. St. for hver af de Blesferebe, hvilket senere blev ham tilbudt, afflog han ligesaa bestemt, og da han var kommen tilbage til sin Fregat, begyndte han, i Anledning af denne Sag, en levende Correspondence med Admiralen.

Medens v. Dockum havde været i Land, vare flere af Convoiens Skibe blevne affordrede deres Papirer. Det blev haardt Veir om Natten; Skibene dreve, og om Morgenens var en Brig, Fortuna, drevne til Søes, medens et Par andre Skibe vare drevne ind under Spanske-Kysten, hvor v. Dockum med Rugler maatte forsvare dem mod tvende spanske Kaperes Angreb. Capitain v. D. skrev den følgende Morgen, den 25de, til Lord Keith i denne Anledning; han gjorde ham ansvarlig for hvad Tab, der af hans længere Dphold her paa Reben maatte flyde, og lagde især Vægt paa, at omtalte Brig, Fortuna, ifølge Admiralsens Ordre var bleven berøvet sine Papirer, altsaa rimeligviis vilde blive anseet som god Prise, om den faldt i Kaperes Hænder.

Næste Dag, d. 26de, skrev v. Dockum atter til Lord Keith. Han protesterede paany imod hans og Convoiens længere Dphold som ulovlig, gientog, at han kun vilde være den danske Regiering ansvarlig for sine Handlinger, tilføiede, at denne vistnok, om han havde feilet, vilde give den engelske Regiering fuld Dpreisning, og endte med den bestemte Erklæring, at det var hans Hensigt den paafølgende Dag at affeile med sin Convoi, med mindre han ved Magt skulde blive forhindret derfra. Admiralsens Svar paa denne Skrivelse lød som følger:

Queen Charlotte, Gibraltar, 26de Dec. 1799.

„Jeg har modtaget Deres Brev, og vedbliver urokket i mit Forlangende, at De giver Sikkerhed for Deres personlige Fremstilling for Retten. Giver De imidlertid ikke en Saadan, og flyer De Retfærdighedens Kiendelse, da vil tilbørlig Underretning herom blive Deres Hof tilstillet.“

„Paa samme Tid har jeg endnu at underrette Dem om, at jeg herefter agter at give særdeles Befaling til alle Cheserne for Hans brittiske Majestæts Skibe paa denne Station, i Fremtiden

at visitere ethvert dansk Skib, hvad enten det er under Convoi eller ikke." „Jeg har den Ære at være o. s. v.

Keith."

Et Par Timer efter dette Brevs Udsendelse lettede Admiralen med alle paa Reiden værende engelske Dragsmænd og gik til Søes. Overensstemmende med sin givne Erklæring lettede v. D. derpaa, d. 27, med sin Fregat. Ikke mindste Hindring blev lagt ham iveien for at forlade Gibraltar Bugt med sin Convoi, hvilken han saaledes uden videre Forstyrrelse bragte Strædet ud.

Seer man tilbage paa Lord Keiths Forhold i denne hele Sag, vil man ikke kunne andet, end finde dette høist paafaldende. Først lægger han Beslag paa en Skibschefs Person, men forsikker til samme Tid, at han derved ingenlunde troer at have lagt nogen Hindring iveien for dennes Skibs og Convois Udsæling. Han fordrer derefter, at samme Chef skal indstille sig for en engelsk civil Domstol, forlanger at han skal stille Caution for hans Næde for samme, og endeligen, da han indseer hvor vanskeligt det vil blive for ham at sætte disse Forbringinger igiennem, seiler han bort og efterlader hiint Brev, som vi nys have meddeelt. Admiralen truer heri van Doekum med at klage over ham for den danske Regiering; dette gjorde han ogsaa, og det havde en vidtløstlig Correspondence imellem Grev Bernstorff og den engelske Minister i Kiøbenhavn til Folge; men i Klagens Hovedpunkt, at van Doekum havde modsat sig Visitation, gav vor Minister ham fuldkommen Medhold, og erklærede bestemt, at han deri ikkun havde gjort sin Pligt. Et andet Klagepunkt var, at van Doekum, ved sin Ankomst til Gibraltar, om Eftermiddagen den 24de, ikke strax havde saluteret Admiralsens Flag. Kun herover blev van Doekum afsættet Erklæring. Han beviste med Skibsjournalen, at han den 25de om Morgenen havde saluteret Admiralen og havde erholdt Svar fra dennes Skib. Den Officier, der, netop i Anledning af Salut, strax efter Ankomsten blev sendt til Admiralskibet, havde man derombord svaret, at da det var silde, vilde Admiralen foretrække at imøbtage Saluten den næste Morgen.

van Doëum var altsaa istand til at godtgjøre for Admiralitetet, at han ikkun ved Begjæring fra Admiralskibet var bleven bragt til at opsætte Saluten til den næste Dag. Denne Klage fra Lord Keith bortfaldt saaledes i alle Punkter.

Uf mere Bigtighed syntes imidlertid det ovenanførte Brevs andet Punkt at blive, det hvori alle danske Skibe herefter, uden Forskiel, trues med Visitation. Men længe varede det imidlertid ikke før van Doëum fik Beviis for, at Tværkættelsen af denne Trusel ikke vilde blive uden Undtagelser. Efterat have bragt den omtalte Convoi et passende Sted udenfor Strædet, stod han nemlig ind efter igien, med en dansk Galease under Convoi, som var stødt til ham og havde forlangt Beskyttelse Strædet ind. Med dette Fartoi paa Stæbetoug passerede han Gibraltar d. 31te December, fem Dage altsaa efter hiin Skrivelse fra Admiralen. I Strædet fik de Næ paa den engelske Admiral, der i Forening med netop de tre Fregatter, som Affairen den 24de var foregaaet med, her laae og krydsede. Saasnart de Engelse opdagede de to indkommende Skibe, detacheredes Fregatten Phoenix for at gjøre Jagt paa dem. Denne Fregat nærmede sig Havfruen paa $\frac{1}{4}$ Mill; her braste den op; den gjorde derpaa adskillige Signaler til den Commanderende; disse bleve besvarede fra Admiralskibet, og uden at henvende mindste Spørgsmaal til v. Doëum, vendte Fregatten tilbage til sin Division.

Ifølge kongeligt Rescript erholdt v. Doëum Communication om Hans Majestæts allernaadigste Tilfredshed med hans under disse Tildragelser udviste Forhold. Den Høistcommanderende lykønskede ligeledes v. Doëum paa en smigrende Maade, i samme Anledning, ved hans Tilbagekomst til Livorno. Commandeurcapitain Bille yttre i sit Brev sin Glæde over den „ærefulde og fiækle“ Maade, paa hvilken det var lykkedes v. Doëum at modsætte sig de Engelses ubeskedne Fordringer. „Meget maatte jeg tage fejl, min gode v. Doëum“ — vedbliver Bille — „om De ikke derved har erhvervet Dem almindeligt Bifald. Vedbliver den engelske Admiral sit angivne Forsæt, at visiterer alle danske Skibe,

maa dette ufeilbarligen give blodige Pander, medmindre Cabinetterne lægge sig derimellem; thi indtil Hans Majestæt befaler det anderledes, vedbliver jeg at udstede Ordre strængere end nogenfinde, og indtræffer et saadant Tilfælde atter, er det min Agt for Fremtiden at convoiere med hele min Force."

Wille afløstes imidlertid, i Juni 1800, af Commandeurcapitain Koefoed, som Høistcommanderende i Middelhavet, og denne Plan kom aldrig til Udførelse. Uundgaaelig nødvendig gjorde Omstændighederne den desuden aldrig. Uagtet en Parlamentsact ved denne Tid udstedtes, der paalagde engelske Drlogsmænd at visiter alle Nationers Skibe uden Forskiel, vedbleve dog endnu danske Skibe under Convoi tilbeels uantastede. At den Anseelse, Marinen havde erhvervet sig hos Fremmede, meget har maattet bidrage til, under disse Omstændigheder at forskaffe det danske Flag denne Ugtelse, kan vel neppe omtvivles. De engelske Drlogsmænd lode imidlertid sjelden nogen Leilighed gaae forbi, uden at forsøge paa at gjøre deres Fordringer gjældende; og baade Bestemthed og Conduite gjordes saameget mere nødvendig hos de Commanderende af vore Krigsskibe, for med Held at afvise dem, som de næsten altid bleve fremførte med afgjort Overmagt paa de Engelskes Side.

Som Følge af den nys omtalte Parlamentsact fandt van Dockum sig, allerede faa Maaneder efter hiin Affaire ved Gibraltar, under Cap de Gat atter bragt i en Stilling, næsten aldeles liig den forrige, idet tre engelske Fregatter, Sheerness, Sensible og Resource, commanderede af Capitain Carden, forlangte at visiter en under Havfruens Convoi værende dansk Brig. Skiondt Meget ved disse to Affairer er overeensstemmende, vil der dog ved denne sidste findes adskillige Omstændigheder, der ikke ere umærkelige, og vi skulle derfor her nærmere omtale den.

Den 8de Juni 1800, imellem Malaga og Alicante, var det, at man henimod Middag fik Die paa fornævnte tre Krigsskibe. De saaes snart at manoevrere for at oppebie den danske Fregat, der imidlertid vedblev sin Cours uforstyrret, indtil den kom op

med dem, da Fregatten *Sensible* løb Havfruen agtenom og praiede, at man skulde sende Fartøi ombord. Da dette blev negtet, praiedes atter, at man da vel selv vilde udsætte Fartøi, men at dette saa vilde blive sendt lige ombord i Briggen, for at vifitere; og strax gik man iværk med at fire Fartøiet af.

Fra Havfruen blev svaret, at *Visitation* ikke vilde blive tilladt. Man agtede ikke herpaa: Fartøiet satte af; det roede hen imod den danske Brig; men endru for det var istand til at naae denne, var Fartøi fra Havfruen kommet det i Forkøbet; en Officier med 18 Mand vare traadte over paa Briggen for at besætte den, og det engelske Fartøi nødtes herved til at komme ombord paa Havfruen, for at underrette dennes Chef om Hensigten med dets Sendelse. Officieren, der var i Fartøiet, modtog van Dockums bestemte Afflag, hvad *Visitation* af Briggen angik. Han udbad sig da, at man blot vilde oppebie den Commanderendes Svar herpaa, og vendte tilbage til sin Fregat. Strax efter høretes Trommen at roes til klart Skib, ombord i alle tre Fregatter, de nærmede sig klos om Havfruen, og Fregatten *Sheerness* udsendte derpaa Fartøi, som roede lige hen imod den danske Brig.

I denne Stilling greb v. Dockum atter, ligesom tidligere, til det Middel, at gjøre Ild mod de Angribende. Et Skud med Skraa, fyret tæt forbi det engelske Fartøi, i samme Dieblik det lagde Briggen til Siden, bragde dette til at vende tilbage til sin Fregat; og fra Havfruen blev nu Lieutenant P. Wulff sendt ombord til Fregatten *Sheerness*, den Commanderende, med Besværing fra v. Dockums Side, samt den bestemte Erklæring, at *Visitation* under ingen Omstændigheder vilde blive tilladt. Den Commanderende vedblev ligesaa bestemt at ville overhale Briggen; imod hans tre Skibe kunde man jo ikke tænke paa at modsætte sig *Visitation*, og blev Forsøg paa Modstand gjort, vilde han bringe den danske Fregat ind til Gibraltar.

Lieutenant Wulff kom tilbage med denne ham givne Erklæring. Noget Tid hengik, rimeligviis under Raadslagning imellem de engelske Chefer, under hvilken Skibene forholdt sig aldeles ro-

8de Bind 3die Hefte.

lige, indtil endelig den Commanderende selv satte af fra sin Fregat, og kom personligen ombord i Havfruen. Han udbad sig her en Samtale i Centrum med v. Doekum, og forestillede nu denne den vanskelige Stilling han, som Befalende, under nærværende Tilfælde maatte befinde sig i; idet han efter Parlamentsact var forpligtet til at paastaae Visitation af alle neutrale Skibe, hvad enten under Convoi af Drlogsmænd eller ikke, og altsaa ikke kunde andet end vedblive i sit Forlangende, at visitere den danske Kofsardibrig, der var under Havfruens Convoi. Han fremviste derpaa for v. Doekum den i denne Anledning udgaaede Parlamentslov, og foreslog til Slutning, at man ikkun vilde tillade ham at gaae ombord i den danske Brig, blot for at forelægge Skipperen Spørgsmaal om, hvorfra han kom og hvorhen han var bestemt.

v. Doekum vilde under nærværende Omstændigheder, truet af en betydelig Overmagt, ikke tillade nogen fremmed Officier at betræde et Skib, der var under hans Beskyttelse, og afflog derfor den engelske Capitains Forlangende. Denne udlod sig med, at det vilde gjøre ham ondt, om uskyldigt Blod skulde flyde for en saa ringe Misforstaaelse imellem to iøvrigt venslabelige Magters Skibe, hvortil v. Doekum forsikrede, at ogsaa han vilde meget beklage, om Saadant skulde indtræffe, men at han ikkebestomindre aldrig vilde tage dette i Betragtning, naar hans Flag blev fornærmet; derimod skulde han til alle Tider findes rede til at opoffre Alt, naar det gjaldt at værne om Flagets Ære og Nationens Rettigheder.

Den engelske Chef erklærede endeligen, at ville være tilfreds, naar blot v. Doekum vilde tillade ham, med sit Fartøi at lægge til Siden af Briggen, for hersra at gjøre Skipperen de forhen anførte Spørgsmaal; men endogjaa dette antog v. Doekum at borde sætte sig imod. Han foreslog derimod tilsidst den Commanderende, at dersom denne vilde finde sig tilfredsstillt ved, fra et af Havfruens Fartøier, paa en Afstand at lade gjøre de omtalte Spørgsmaal, da vilde han, v. Doekum, af personlig Afgtelse for

Capitainen, Intet have imod dette, og ikke modsætte sig, at disse Spørgsmaal besvaredes fra Briggen.

Dette Forslag antog den engelske Chef. „Jeg beordrede da“ — hedder det i v. Doctums Rapport — „Lieutenant P. Wulff at gaae med den engelske Chef i vort Fartoi, for paa en Afstand fra Briggen, i Capitainens Presence at praele Skipperen og lade ham svare paa Spørgsmaalene: hvorfra han kom, og hvorhen han var bestemt. Dette stedte, og Chefen gik herefter af min i sin egen Chaloupe, som var fulgt bag efter; og da mit Fartoi kom ombord, holdt jeg af, seilede min Cours og tog min Besætning tilbage fra Briggen.“

Ligesom tidligere erholdt v. Doctum, ifølge kongeligt Rescript, Kundgiørelse om Hans Majestæts Tilfredshed med hans ved denne Leilighed førte Conduite. Commandeur Koefoeds Brev, der meddeleer v. Doctum dette allerhøieste Bifald, indleder denne Communication paa følgende Maade: „Vore Uroligheder med England haaber jeg blive bilagte og ere allerede paa god Vej; ikkedestomindre behager De at bruge al mulig Forsigtighed for ikke at komme i Dispute med deres Krydsere, saalænge vort Flags Væge ikke lider derved. Det har behaget Hans Kongelige Majestæt at tilkiendegive Dem sit Bifald o. s. v.“

Kort Tid efter denne sidste Affaire ankrede Havfruen paa Livorno Red; den foresandt der Linieskibet Queen Charlotte, og v. Doctum begav sig strax derombord for at gjøre Lord Keith sin Opvartning. Admiralen kom ham med aakne Arme imøde ved Falderebet; han omarmede ham paa Dækket; lykønskede ham i Anledning af hans hurtige Reise; udbad sig hans Selskab endnu samme Middag; befalede Skibet at vises ham i alle dets Detail; kort, viste sig forekommende imod v. Doctum i en saa høi Grad, at det ikke kunde andet end være ham paafaldende. Denne artige Modtagelse dannede en mærkelig Contrast med Admiralsens Forhold i Gibraltar, saa Maaneder tilbage.

Det var kort efter denne Havfruens Sammentræffen med Queen Charlotte, at dette Linieskib udenfor Livorno opbrændte

med næsten hele dets Besætning. Lord Keith havde udsendt det paa en Expedition; nogle Mile udenfor Havnen udbrød Ild ombord, og endnu før man fra Land kunde komme det tilhiælp, sprang det i Luften for Admiralens Dine, der forgiaeves havde opbudet Alt for at frelse Mandskabet.

Samme Aar i November Maaned var v. Doctum saa heldig at medvirke til at frelse en engelsk Fregat, *Sta Teresa*, fra totalt Fortiis, paa Malora Grundene, udenfor Livorno, hvor den var løbet paa. Fra Fregattens Chef, Capitain Robert Campbell*), modtog v. Doctum i denne Anledning en Taksigelseskrivelse, hvori det hedder: „Intet kunde have reddet den mig anfortroede Fregat, uden den betimelige Hiælp, der blev sendt mig fra Hs. Danske Majestæts Skib, under Deres Commando.“ Den mistede Ror og Straakiel, men naaede dog lykkeligen ind til Port Mahon.

Efter henved 2 Aar, tilbragte i Middelhavet, erholdt Havfruen, i Begyndelsen af Aaret 1801, Ordre at vende tilbage til Danmark. I Malaga samlede den med Linieskibet *Seieren*, samt Fregatterne *Najaden* og *Freia*, og sidst i Marts affeilede denne lille Eskadre hjemester, under Commandeurcapitain Kriegers Commando. Den 1ste Juni ankom disse Skibe nordom Skotland til Norge. De i April s. A. for Kiøbenhavn foresaldne Begivenheder nødte dem imidlertid til at forblive i Christiansand og Flekkers i nogle Maaneder, og Havfruen kom derved ikke før midt i September tilbage til Kiøbenhavn.

Et ligesaa behageligt som hæderligt Logt endte saaledes for v. Doctum. Hans Forhold havde vundet ham Agtelse hos Mænd, paa hvis gode Dndomme han satte hoi Pris, og han modtog ved sin Hiemkomst flere hædrende Beviser paa Medborgeres Bevillie og Erkiendtlighed. Activitet er alt tidligere nævnet som en af de Egenheder, v. Doctum i hoi Grad besad. Som Bevis derpaa kan anføres, at Havfruen paa sit hele 2 Aars Logt ikkun

*) Denne commanderede siden Linieskibet *Nassau*, der var med at tage vort Linieskib Prinds Christian Frederik. Red.

mistede eet Skib af sine talrige Convoier, og dette maa endog antages forsættligen at have skilt sig fra den. Paa et Togt, hvis Hoved-Formaal var Convoiering og Handelens Beskyttelse, maa et Resultat, som dette, ansees ikke libet tilfredsstillende for alle dem, hvis Bestræbelser have kunnet medvirke til dets Opnaaelse.

Under de politiske Storme, som paa den Tid rystede Landene omkring Middelhavet, hændte det ikke sjældent, at Flygtninge af høi Rang og Formue søgte Lye under det danske Flag, og tyede for Beskyttelse og Frelse ombord i danske Orlogsmænd, ikke alene med deres Personer, men og med deres Formue. Saaledes medbragte en Fremmed, der i Livorno var bleven v. D. anbefalet af vor Consul og denne igjen paa tredie, sierde Haand af en høiere Autoritet, en meget stor Sum Penge i Fregatten, for at overføres til Spanien. Den Fremmede, hvis rette Navn og Stand var v. Doctum ubekendt, landede og lod Pengene blive tilbage i Skibet, uden at fordrø Beviis for dem, eller efterlade anden Forskrift end at de skulde forblive indtil nærmere Ordre. I halvandet Aar hørte v. Doctum intet fra ham, og en Adresse, han havde efterladt, førte ikke til noget Spor. Da Fregatten hjemkaldtes fra Stationen var v. Doctum i Forlegenhed med disse Penge, og han vidste nu ingen bedre Udvei, end at aflevere dem til den danske Consul i Malaga, med de Oplysninger om Eiermanden, han var i Besiddelse af. Om denne nogensinde indsendt sig, eller hvad der er blevet af den betydelige Sum han efterlod, derom har v. Doctum aldrig siden erfaret noget.

En anden Passageer gik engang med Fregatten, ligeledes fra Livorno til Malaga. Da han paa sidstnævnte Sted havde forladt Skibet, underrettedes v. Doctum om, at der iblandt hans ombord bragte Gods fandtes en Deel Tobak, der i Spanien er Contra-bande og hvis Ilandbringelse derfor vilde forvolde v. Doctum store Ubehageligheder. Opbragt over dette Misbrug af Gæstfriheden befalede v. Doctum at kaste disse Kasser overbord, naar det var blevet mørkt. Dette mødte ved Udførelsen Banffeligheder, da man befrygtede at det skulde vække Opmærksomhed i Havnen og

blive anseet som et Beviis paa Fregattens Deelagtighed i Lovenes Overtrædelse. v. Doctum gav altsaa Befaling til at lade Tobakken forblive ombord som Skibsprovision, og da Mandskabet siden paa Hiemreisen kom i Mangel for denne Artikel, lod han det hele Quantum efterhaanden uddele iblandt Folkene. Denne Sag var allerede forglemt af v. Doctum, da han, nogen Tid efter sin Hiemkomst, heel uventet modtog Brev fra hiin Passageer — om vi ikke feile, en Italiener — hvori denne underretter ham om, at han har ført ham Tobakken til Regning, og anmoder om at blive Beløbet tilstillet i Buxer. v. Doctum svarede Manden under den ham opgivne Adresse, fortalte ham hvorledes Alt var gaaet til, og erklærede at han aldeles ikke ansaae sig forpligtet til at give ham nogen Erstatning; han maatte tilskrive sig selv det lidte Tab, fordi han havde overtraadt Giæstfrihedens Love og ved sin utilbørlige Speculation udsat det Flag, der havde givet ham Beskyttelse, for Banære, o. s. v.; og hermed var Sagen endt. Om denne v. Doctums egenmægtige Confiskation kan forsvares for den juridiske Domstol, ville vi ikke afgjøre, men at den for den militaire Væres finder Retfærdiggjørelse, under de stedsfundne Omstændigheder, det tør vi paastaae. Det var jo almindelig Delogsskik, og er vel saa endnu i de fleste Mariner, at naar indsmuglet Brændevin anholdes i et Skib, bliver det confiskeret og uddeelt, som Extraration, blandt visse af Mandskabet, der have haft anstrængende Arbejde, og hiint Tilfælde er ikke langt fra at være fuldkommen analogt med dette. Denne sidste Tildragelse, skiondt ubetydelig i sig selv, have vi med Forsæt omtalt, fordi den engang, længe efter hiin Tid, vrangt fremstillet nær kunde have tient til at sætte v. Doctum i et mindre hæderligt Lys, medens man i hans Forhold, i begge de anførte Tilfælde, netop vil finde Beviser paa den militairiske Uegennyttighed, der til alle Tider var denne udmærkede Officier egen.

I 1802 blev v. Doctum beordret, som Observateur, at gaae ombord i den Stiboltske Brig Nidelven, der, under Capitainlieutenant E. Wleugeis Commando, i Nordsoen blev beseilet med de

Hohlenbergſke Fregatter Lillebelt og Elben. Mod Slutningen af ſamme Aar avancerede v. Doctum til Commandeur-Capitain. Han commanderede derefter i 1805 Briggen Carpen, paa det andet Togt denne Brig foretog ſom Deel af Evolutions-Eſkadren, der dette Aar var udruſtet. Denne Eſkadre, beſtaaende af 4 Fregatter, 5 Brigger og en Skonnert, commanderedes paa dens første Togt af Contre-Admiral D. Lütken; den omſkiftede derpaa Chefer og Officierer, og det paafølgende Kryds blev foretaget under Contre-Admiral Raphael Tønders Commando: under hans Ordre gjorde v. Doctum med Carpen, ſamt Eſkadrens andre Skibe, et 4 Ugers Dveſteogt i Øſterſøen.

Det paafølgende Aar, 1806, modtog v. Doctum, igiennem den herværende keiſerlig ruſſiſke Geſandt, v. Lizakewiç, en Guldbaase med Navneciffer i Brillanter, hvilken af Keiſer Alexander blev ham tilſtillet ſom Naadesbeviis for Tieneste, han foregaaende Vinter efter Ordre havde viiſt en ruſſiſk Eſkadre, der under Havarie havde ſøgt Kiøbenhavn. Denne Eſkadre, 6 Linieſkibe og 2 Fregatter stærk, havde under Stralsund ſtaaet Fare for at forliſe flere af dens Skibe: drevne paa Land havde diſſe ſtodt ſig læk, miſtet Ror m. m., og Eſkadren var herefter ſaaledes bleven medtaget af Storm i Øſterſøen, at den, for at reparere, ſaae ſig nødt til at ſøge til Kiøbenhavn og overvintre der.

Efter at de Engeliſke, i Auguſt 1807, med en Flaade vare ankomne til Sundet, blev i al Haſt truffet Anſtalte til at bemande Batteriet Prøveſtenen. v. Doctum blev udſeet til at føre Commando over diſſe Blokſkibe. Ordren hertil er dateret 10de Auguſt, et Par Dage altsaa før Fiendtlighederne Udbrud. Det egentlige Angreb ſtedte imidlertid fra Landſiden. Den hæderlige Rolle, Marinen deſuaugt ved denne Leilighed spillede, er bekiendt; men de ubevægelige Blokſkibe kom ikke til at tage nogen ſynderlig Deel i Kampen. Ikun een Gang forſøgte Engländerne et Angreb mod Prøveſtenen: fra 4 Bombardeerſkibe bleve endeel Bomber kaſtede imod Batteriet; flere af diſſe ſaldt i Prøveſtenens

Havn og tæt om Skibene, men Skade forarsagede de ikke. Provostens svære Skjts nødte snart de Angribende til at fjerne sig.

Commanderende af Provestenen forblev v. Doëcum indtil Begyndelsen af Aaret 1809. Han afløstes da i denne Post af Commandeur Herbst, og erholdt, under 27de Februar, tilligemed Commandeurchapitain v. Berger Ordre at afreise til Bliessingen, for der at overtage Commando af de tvende derværende franske Linieskibe, Pultusk og Danzig, begge besatte med dansk Mandskab, der alt tidligere som Auxiliaircorps vare blevne den keiserlig franske Regjering overladte.

Ifølge denne Ordre afreiste v. Doëcum i Løbet af Marts til sin nye Bestemmelse. Ved sin Ankomst til Bliessingen underlagde han sig her den franske Vice Admiral Edouard Burgues-Missieslys Ordre, og overtog derpaa Commandoen af det ham anfortroede Linieskib Pultusk, paa 74 Kanoner.

Antwerpen var ved denne Tid endnu langt fra at have opnaaet den Vigtighed, som Søkrigs-Station, der siden i saa hoi en Grad blev det til Deel. Betydelige Værkter vare vel der under Anlæg, store Magasiner oprettede; men, ikke istand til at give Flaaden Læ om Vinteren, mod den stærke Tisgang paa Schelden, maatte Skibene overvintre i Bliessingen, som herved blev Flaadens egentlige Station. Antwerpen var saaledes ved denne Tid ikkun at betragte som Flaadens Byggeplads, som Stedet hvor dens Magasiner fandtes, og denne Stad var altsaa ikkun af secundair Vigtighed for Flaaden paa Schelden.

Samme Aar, som v. Doëcum commanderedes til Frankrig, blev imidlertid en omfattende Plan lagt, der snart skulde hæve Antwerpen til en Vigtighed som Krigshavn, den aldrig tilforn havde besiddet. Den keiserlige Regjering besluttede at gjøre den til Hovedstation for den mægtige Flaade, den havde til Hensigt at bygge paa Schelden. Anlægget af Værkter, der skulde rumme 80 til 100 Linieskibe, blev projecteret, og strax blev begyndt paa Udførelsen af dette uhyre Værk, med al den Kraft, der var Napoleons Regjering saa egen. Hele Stadens østlige Qvarteer blev

Indvaanerne affløbt; Husene bleve nedrevne, Fæstningsværkerne udvidede, og i saa Nar bragtes hiint Kæmpeværk til Fuldførelse, et Værk der i Storhed kan maale sig med Oldtidens berømteste Arbejder af samme Slags. Udgravningen blev drevet med en mageløs Iver. Fanger, især spanske, blandt hvilke vare Levnin-gerne af Romanas Division, bleve brugte hertil, og man vil kunne gjøre sig et Begreb om den Kraft, hvormed Arbeidet blev paastryndet, naar vi anføre, at der endog arbejdedes om Ratten, ved Fakkelfin. Hvor v. Doekum, ved sin Ankomst til Antwerpen i 1809, havde foresundet et folkerigt Qvarteer, der halede i Efteraaret 1811 Linieskibe paa 84 Kanoner ind i Winterhavn med fuld Rustning, Proviant og Bemanding.

Ligesom det Materielle, saaledes var og Flaadens Effective, ved v. Doekums Ankomst, egentligen kun i sin Barndom. Flaaden bestod endnu ikkun af 7 Linieskibe paa 74, og endnu saa Nar tidligere havde man været uenig om disse engang vilde kunne beselle dette Farvand, hvor siden Tredækkere sattes paa Stabelen. Admiral Misfiesky, en Mand, der med Rette besad et Navn i den franske Marine, havde Intet undladt, der kunde fremme Skibenes Organisation og Mandskabernes Dvelse; men hindret ved en streng Blokade fra at naae den aabne Søs, savnedes det vigtigste Element af alle til Officierers og Mandskabers Uddannelse. Imidlertid foretoges næsten dagligen Manøvrer. Letninger, Omflisten af Stænger, Seil, Ræer m. m. hørte til Dagens Orden. To Gange om Ugen blev skudt efter Lønde eller til Skiven, ved hvilken Leilighed betydelige Pengepremier bleve udsatte for de bedste Skud. Intet blev sparet fra Regjeringens eller forsømt fra den Commanderendes Side; og dog blev man aldrig istand til, fuldkommen at naae det Maal, hvorefter man saa ivrigt stræbte: Hovedelementet, Sømandskab manglede. Og som Beviis for de danske Mandskabers større Dygtighed kan dette tiene, at første Gang Skibene, efter v. Doekums Ankomst, afgik fra Bliessingen til Antwerpen, bleve Vultust og Danzig, ved hurtigere og bedre

Manøvrer i det smalle Farvand, istand til at vinde tre Dage fra hele den øvrige Flaade paa en Reise af ikkun 20 Mile.

Krigen mod Østerrig var ved denne Tid udbrudt. Besætningerne fra alle nordlige Fæstninger bleve kaldte til Armeen; Flaaden maatte afgive en Deel af sin Soldatesque, og Lieflens-hoof, Lillo (Nøglen til Schelden), Bergen op Zoom og Antwerpen forbleve aldeles blottede for Tropper. Kongen af Holland, Louis, tog vel kort efter disse Fæstningsværker i Diesyn; han lovede at sende Tropper i Lusindviis, men det blev ved Løvtet. Tropperne udebleve og Landet forblev aldeles blottet for Forsvarsmidler, idet Antwerpen og Lillo tilsammen neppe besade en Garnison af 150 Invalider.

Et særdeles gunstigt Dieblik var saaledes valgt for det Angreb, som Englænderne mod Slutningen af Juli, under Lord Chathams Anførsel foretog mod Schelden. Expeditionen bestod af 16 Linieskibe, endeel Fregatter, Bombardeer-Skibe, en Mængde mindre Fartøier, istand til at agere opad Floden, samt Skibe, der vare bestemte til, som Miner at sprænge hvad Hindringer, der paa Floden maatte blive lagte for Flaadens Fremgang, og endeligen af en Transportflaade, der overførte omtrent 30,000 Mand Landtropper.

Skiondt forstærket med 3 hollandske Linieskibe traf den franske Flaade sig naturligviis tilbage for en saa betydelig Overmagt. Den indtog en Stilling omtrent $\frac{1}{2}$ Mil indenfor Fæstningen Lillo, og her greb Admiral Misfiesy til virksomme Forholdsregler, for at spærre Flodens smalle Lob paa dette Sted. Ankere bleve sænkede i Dybet; Bomme og Rundholter bleve sammenlænkede og lagte tværs over Farvandet, og Nat og Dag blev arbejdet med at oplaste Batterier paa de meest passende Steder, hvilke armeredes og besattes med Mandskab fra Skibene.

Uf mindre Krigsfartøier fandtes paa Schelden ingen. Dette var en væsentlig Mangel under disse Omstændigheder; dog ogsaa herpaa blev raadet Bod. Fladbundede Kanonbrigger (*canonnières*) bleve fra andre Steder førte op ad Revierer, der ikke vare altfor

langt fra Schelden; paa nærmeste Sted bleve de landsatte og førte paa Ruller over i denne Flod, og paa denne Maade samlede man en ikke ubetydelig let Eskadre, der blev bemanded med Officierer og Mandskab fra Flaaden, og siden endnu forøget med et Par, til Brandere indrettede, Koffardskibe fra Antwerpen.

Paa de danske Skibe fandtes, netop ved de Engelskes Ankomst, flere Officierer der vare afløste og stode i Begreb med at reise tilbage til Danmark. Disse Officierer udbade sig at maatte forblive ved Flaaden, indtil de Engelskes Angreb var afflaaet. De erholdt samtlige, foruden endeel andre fra Pultuff og Danzig, Commando af Kanonbrigger, Chebeqver, Brandere o. desl. Disse Fartøier bemandedes med danske Matroser, og en Flotille dannedes herved, som under Capitainlieutenanterne Fasting og Stephansons Commando ideligen harcelerede og foruroligede Fienden.

De Engelse havde imidlertid gjort Landgang paa Den Schouwen. De vare let blevne Herrer af denne D, der kun var svagt befæstet; men deres Kundskab om den Magt, man var istand til at stille imod dem, synes isøvrigt at have været ringe, da de i deres øvrige Operationer gik frem med en Forsigtighed og en Langsomhed, der alene blev Uarsag til, at intet Afgjørende med den hele Expedition blev udrettet. Havde man strax angrebet Lillo, da vilde man have fundet dette Fort aldeles ude af Stand til Forsvar; Antwerpen vilde ikke have kunnet modstaae de Engelskes store Dvermagt, og beskyttet af Digerne vilde man have været istand til at ødelægge Flaaden, uden at engang noget Skud fra denne kunde have forstyrret de Angribende. De nye Anlæg i Antwerpen kunde være blevne forstyrrede for lang Tid, og de Engelse vilde være komne i Besiddelse af et fast Punkt, hvorfra man ikke uden med en betydelig Magt vilde have kunnet fordrive dem.

Intet af dette fædte. Prinds Pontecorvo ankom først i September til Antwerpen, for at commandere Forsvaret, men uden Tropper. Alt blev imidlertid opbudt, hvad der kunde tiene til Modstand. Digerne bleve giennemskaarne, Eggen omkring

Antwerpen blev sat under Band og de Engelske saae sig herved nøbte til at trække sig tilbage. De rettede nu deres Angreb imod Blesingen, gjorde Landgang paa Den Walcheren, bombarderede Byen og bleve efter nogen Tid Herrer af denne Fæstning. Bassinet, Flaadens Vinteroplagsted, blev sprængt; et Lineskib, der var under Bygning, blev kastet overende, og efter dette Resultat vendte Expeditionen, der havde lidt overordentlig af Klimatsfeber, tilbage til England.

De danske Officierers Opførsel, under disse Tildragelser, forskaffede dem en høi Grad af Agtelse i den franske Marine. De danske Mandskabers Overlægenhed over de franske Skibes viste sig her paa en eclatant Maade; de ansporede de Franske til Kappelyst og til Activitet, og i Erkiendelse af de Tjenester de danske Søfolk under denne Begivenhed havde udviist, tilskrev den commanderende Admiral, i Løbet af September, vor Konge følgende Skrivelse:

„Deres Majestæt!“

„De udmærkede Talenter, som de Officierer af Deres Majestæts Marine, der ere ansatte paa Flaaden under min Commando, have udviist, den Maade, paa hvilken de saa kraftigen have understøttet mig under de sidste Begivenheder, gjør det til Pligt for mig, da jeg ikke drifter mig til at ansøge for Alle, i det mindste at ubede mig af Deres Majestæts Raade et Tilfredshedsbeviis for de tre ældste Officierer, der staae under min Commando.“

„Deres Majestæt tillade mig, som Følge heraf, at ubede mig for Commandeurcapitain van Doekum, Chef for Pulstuck,*)

*) De Franske, som i Almindelighed ikke regne det saa nøie med at bogstavere og udtale fremmede Navne, havde givet dette Skib det fordreiede Navn Pulstuck, til Grindring om Slaget ved Pultust. De danske Officierer gjorde snart Franskmændene opmærksomme paa Feilskrivningen, men Skibet havde nu engang det fordreiede Navn; saaledes stod det i de officielle Lister, Reglementer, Archiver o. s. v.; det var ingen let Sag at saae det forandret, ibetmindste ikke uden megen Correspondence, og det vedblev derfor, saavel

Forfremmelse til Contre-Admiral, samt for d'Hr. Fasting og Stephanson Forfremmelse til Capitaine de Vaisseau, samt at Commandoen af Linieskibet Danziak maa blive givet til den første af disse Officierer, som ved flere Leilighed har givet overtydende Prøver paa Activitet, Kundskaber i sit Fag og den udmærkede Aand der besjeler ham."

"Hans Høihed Prinds Ponte-Corvo har antaget, at de Anstrengelser, man hidtil har gjort for at aflaae Fiendens Angreb, meget har bidraget til dennes Skyndsomme Tilbagetog, og han har troet det retfærdigt at ansøge om Belønninger for dem, hvis Iver meest maatte have bidraget til dette heldige Udfald."

"Hans Høihed har selv paataget sig at tilstille Hans keiserlige og kongelige Majestæt det Forslag, jeg har indgivet til ham, for at erholde nogle Naadesbeviisninger for Flaaden."

"Jeg har antaget, at det vilde være Deres Majestæt behageligt, som jeg til samme Tid er vis paa, at det vil vække d'Hr. van Doelums, Fasting og Stephansons Tilfredshed, at jeg for disse Officierer har begiært Ureslegionens Decoration. Jeg har ansøgt om den samme Naade for d'Hr. Rosenstang og Turen, som commanderede Brandere."

"Jeg haaber, at dette Skridt, hvis Hensigt er at behageliggjøre disse Officierer Erindringen om den Tid de have tient paa Schelde-Flaaden, samt give et Bidnesbyrd om de Tjenester de der have udviist, vil møde Deres Majestæts Antagelse."

Jeg forbliver ic."

undertegnet: Ed. Burgues Missesky.

Paa denne for de danske Officierer saa smigrende Skrivelse, erholdt Admiralen Hans Majestæts Svar saaledes lydende:

officielt som i daglig Tale, endog mellem de Danske inbbyrdes, at hedde Pulstuck indtil kort før vore Mandskaber bleve hjemkaldte, da Keiseren tilfældigviis blev opmærksom paa Feilen, og gav Befaling til at rette den, med den Bemærkning: „les français ne connaissent donc pas même le nom de leurs victoires."

„Herr Vice-Admiral Missiesky!“

„Jeg har modtaget Deres Brev af 6te dennes. Jeg har deri læst med sand Tilfredshed det hædrende Vidnesbyrd, De giver de Officierers Opførelse og Anstrængelser, der ere saa heldige at tjene under Deres Commando. Vil end ikke Strongheden af de Regler, der ere indførte i min Marine, tillade at de ældste af disse Officierer tilstaaes den Forfremmelse, som De begierer for dem, saa beder jeg Dem desuagtet at være overbeviist om, at det vil være mig kjær, ved andre Leiligheder at holde dem den Jær tilgode, de have udviist for en Sag, jeg anseer for min egen.“

„Det glæder mig meget at see, at De søger at forskaffe flere af mine Officierer et hædrende Beviis paa Keiserens Tilfredshed og Bevaagenhed. Det er med sand Agtelse at jeg forbliver, Herr Viceadmiral Missiesky

Deres bevaagne

Frederik R.“

Kjøbenhavn d. 25de Septbr. 1809.

Bed Modtagelsen af dette Svar blev van Dockum ved Signal kaldt ombord til den Commanderende, og først her gjorde Admiral Missiesky ham bekendt med de Skridt, han, van Dockum aldeles uafvidende, havde fundet det passende at gjøre hos den danske Regiering.

Et saadant Beviis for Admiralens Tilfredshed kunde naturligviis ikke andet, end være særdeles smigrende saavel for van Dockum som for de andre danske Officierer. Ikke destomindre bemærkede van Dockum dog, at dersom han tidligere havde været bekendt med det Forlangende, Admiralen for ham personlig agtede at gjøre hos den danske Regiering, vilde han ikke have undladt at fraraade ham et saadant Skridt. Hans Majestæt Kongens Svar vilde han da have været istand til at forudsige ham. Der fandtes flere Officierer i den danske Marine, der havde fuldt saa gyldigt Krav paa Forfremmelse som han. Hans Majestæts Afslag var grundet paa de Regler, der hos os laae til Grund for Officierers Avancement, og var saaledes en Selvfølge. Ikke desto-

mindre takkede han Admiralen paa egne og Officierers Vegne, for et saa utvetydigt Beviis paa hans Tilfredshed, og yttrede sin Paaskjænnelse af den Velvillie, der havde bevæget ham til dette Skridt.

Karsagen til de hjemkaldte danske Officierers længere Forbliven ved Flaaden var med de Engelskes Fordrivelse ophørt. De reiste tilbage til Danmark, og kort efter ankom Commandeurcapitain E. Bleugel til Scheldten, for at tage Commando af Linieskibet Danzig, hvis forrige Chef, v. Berger, var død i Antwerpen, kort efter sin Ankomst dertil fra Danmark.

Basfinets Tilintetgjørelse i Bliedsfingen truede Flaaden med Fare under Lobet af den kommende Vinter. Marineministeren, Grev Decrès, kom til Antwerpen, for at træffe Forholdsregler til Skibenes Beskyttelse mod Isen; og en lille Bugt, som Floden danner ved Rypel, omtrent 4 Mile ovenfor Antwerpen, blev valgt til Vinteroplagsted for Flaaden. Nogle Stakader bleve her i Hast nedrammede for at bortlede Drivisen. Skibene udtog deres Kanoner og de forstøiede saaledes i deres Winterleie paa to Linieskibe nær, hvilke Keiseren havde befalet at skulle forblive ved Antwerpen, for at anstille Prøve om det var muligt i Fremtiden at overvintre der. I denne Stilling tilbragte Flaaden Winteren imellem 1809—10. Isen drev vel jevnlig Skibene paa Grund, dog Skade lede ikkun de, der vare forblevne liggende ved Antwerpen, hvilke ved Foraarets Komme befandtes at have lidt ikke ubetydeligt paa Nor, Stævne, Hud og Skraag.

Med Slutningen af April, 1810, fik man Efterretning om, at Keiseren og Keiserinden om saa Dage vilde indtræffe i Antwerpen. Der blev givet Befaling til Skibene, sieblikkelig at forlade Rypel, og Enhver at gjøre sit Bedste, for snarest muligt at naae Antwerpen. Og mærkeligt nok, af den hele Flaade, der skulde have modtaget den keiserlige Familie, var Pultuss det eneste Skib, som det lykkedes itide at naae sin Bestemmelse. Det ankrede den 2den Mai for Antwerpen, netop samme Dag som Keiseren ankom til denne Stad, medens ingen af Flaadens øv-

rige Skibe blev istand til at naae hertil før flere Dage senere, efterat Keiseren allerede var afreist igjen.

Dagen efter sin Ankomst besøgte Keiseren de franske Skibe, der havde overvintret for Antwerpen. Under Forbironing lovede Keiseren endnu samme Dag at komme ombord i Pultuff; men det blev sidste før han forlod de andre Skibe, og i det han roede tilbage prædede han selv ombord til van Doekum, at det idag var for sidste, hvorfor han havde bestemt sig til, først at komme ombord naar Pultuff havde faaet sine Kanoner ind og var complet armeret.

Som Følge heraf blev siebliffelig lagt Haand paa at bringe Skibets Kanoner fra Land. 6 Timer af Natten hengik med at ruste, og næste Morgen var van Doekum istand til at melde Admiralen, at Skibet var færdigt til at modtage Hs. keiserlige Majestæt.

I et hæsligt Veir, med Regn, Blæst og Kulde, kom Keiseren med Keiserinden, Kongen af Westphalen samt Følge, henimod Middag ombord paa Pultuff. Kongen af Westphalen, tidligere Sø-Officier, tog Plads i en Bævling i Mesans Bantet, medens Keiseren, efter at have fulgt Keiserinden til Kahytten, strax kom paa Dækket og spurgte hvortil man vilde være om at forandre en Forstang. En halv Time, svarede van Doekum. Keiseren gav Ordre til denne Manøvre, og man gik strax iværk med den.

Efter 25 Minutteres Forløb var Forstangen skiftet, Bram- og Bovenbramstangen skudt, og Bramraaen omhøgt; et frappant Beviis paa den Hurtighed Mandskabet havde opnaaet. Keiseren yttrede sin Tilfredshed hermed. Han gav derpaa Ordre at slaae klart Skib, og begav sig med van Doekum ned paa underste Batterie. Her anviste han 3 Kanoner med hvilke der skulde exerceres. Han gav siden Ordre til at doublere med hele Batteriet, og indløb sig imidlertid i Samtale med van Doekum om Flaadens Materielle og om Skibenes Udrustning fra franske Skibsværfter. v. Doekum yttrede, at det nordiske Lougværk stod langt over

det, hvormed Flaaden var forsynet, ligeledes at Jernet ombord i de franske Skibe, var saa stærkt, at det sprang ved mindste Kraft, der gik paa det. „Jeg veed det,“ svarede Keiseren, „det er stærkt som Glas; men man er nødt til at hjælpe sig med det man har.“

Efter dette presenteredes hele Mandskabet paa Dækket for Keiseren *). v. Doctum tillod sig ved denne Leilighed at gjøre Keiseren opmærksom paa, at den danske Regiering ikke munderede sine Matroser, at deres Klædebragt derfor, skøndt eensformig, ikke havde noget munderingsmæssigt ved sig, og at især de danske Matrosers blanke Hætte, med Skibets Navn, meget afvege fra den i den franske Marine da brugelige Hovedbedækning. „Vous avez des marins, comme ils doivent être,“ anmerkede Keiseren, og til samme Tid blev givet Befaling, at saasnart de franske équipages de haut-bord havde opslidt deres Chakoer, skulde chapeaux à la danoise anlægges, med den Forskiel kun, at der paa disse skulde sættes Mandskabets Nummer istedetfor Skibets Navn.

Et gientaget Hurra ledsagede den keiserlige Familie til Land. Keiseren tilstod Mandskabet en Maanedes Gage, som Beviis paa sin Tilfredshed, og endnu samme Dag tilsagdes v. Doctum til det keiserlige Taffel.

En lignende Gunst blev fielden Andre, end Napoleons allernærmeste Omgivelser til Deel. Denne Naadesbeviisning blev derfor stedse af v. Doctum betragtet som en af de mærkelige Begi-

*) Blandt Officiererne tildrog sig især Lieutenant Dbelig Keiserens Opmærksomhed, ved det fældne Udtryk af Godmodighed og Blidhed der lyfte af hans Ansigt. Keiserens Blik hvilte længe med Velbehag paa ham — „qui est ce beau jeune homme?“ spurgte han v. Doctum. Denne elskværdige Officier tilfattede, som bekendt, Livet paa en sørgelig Maade i Vestindien, i 1827, som Næstcommanderende paa Corvetten Fortuna, Capitain Holst. Han var tilligemed Fartøisfolkene sprunget i et af Sidesfartøierne, for at gaae ombord i en spansk Kaper, Corvetten havde opjaget, da Takterne under Affiringen sprang og Alle styrtede overbord. Folkene bleve biergede, men Capitainlieutenant Dbelig sank for man kunde naae til ham.

venheder i hans Liv, og det fortiente den ogsaa at kaldes, for de flere mærkelige Omstændigheder, der her traf sammen.

Keiseren og Keiserinden vare ved denne Tid i Antwerpen samlede med Kongen og Dronningen af Westphalen, med Kongerne af Sachsen, af Holland og af Italien. Selv tolvte ved Tasselet fandt sig v. Doctum altsaa her samlet med 7 kronede Hoveder. Dog ikke i denne Henseende alene var det, at dette Tassel maatte være i Stand til, i høj Grad at vække v. Doctums Interesse. Man vil erindre, at Holland i Juli 1810 blev incorporeret i det franske Keiserdomme; nogle Maaneder før denne Begivenhed var det altsaa nu, at Napoleon besøgte Belgien; Misforstaaelsen imellem Keiseren og hans Broder Louis havde alt i længere Tid været paa sit Høieste, og her viste den sig nu i sit fulde Lys.

Allerede for Tasselet blev Kong Louis behandlet med en mærkelig Tilfidsættelse, idet han ikke, som de andre kongelige Personer, strax blev tilstedet Udgang til Keiserens Cabinet. Han fik Ordre at vente i Forsalen, og med Admiral Missiesy og van Doctum maatte han her oppebie at Dørrerne til Keiserens Gemak blive aabnede.

Ved Bordet vedblev Keiseren at behandle sin Broder med Ligegyldighed. Tilfidsst henvendte han sig til ham med Spørgsmaal om Uarsagen, hvorfor han forrige Sommer ikke havde sendt de belovede Tropper til Antwerpens Forsvar, ei heller de Skibe, der skulde have stødt til Flaaden. Kongen af Holland undskyldte sig med, at disse havde Mangler; man havde ei været istand til at bringe Mastetræer, Seilduger tilveie ic. Keiseren modbeviste imidlertid stedse Gyldigheden af disse Grunde, og endelig bragtes Louis til at nævne Finantserne, som Uarsag til disse Skibes og Troppers Udeblivelse. „Beløbe ikke dine Statsindtægter sig til saameget som —?“ tog Napoleon til Orde. „Har Du ikke fra Spanien hævet — saa mange Millioner? ja, fra Danmark endog har Du jo Penge tilgode, ikke sandt Hr. Commandeur?“ idet han henvendte sig til v. Doctum. Denne yttrede, at han derom var uvidende.

„Ja, lader os endog laae en Streg herover, saa kan Du dog ikke negte, at de andre Summer ere tilflydte din Kasse.“ — „Jeg har kun været Indcassator for disse Penge,“ indvendte Louis, „de ere Statens Eiendom.“ — „Du har deri Ret, men Du indcasserer dem for at anvende dem til Statens Nytte og til Landets Forsvar; dog Du er ikke —“ Keiseren fuldendte ikke, men henvendte sig til Andre. Han gjorde v. D. adskillige Spørgsmaal den danske Marine angaaende, spurgte om hans Skibe vare lige saa smukke som de danske, om de seilede, taliede ligesaa godt, og var i det Hele meget oprømt under Tasselet, der varede i henved 2 Timer.

Efter Bordet talede Napoleon endeel om de Engelses Togt, det foregaaende Aar, imod Bliessingen. v. Doctum yttrede, at de kunde have indtaget Antwerpen og ødelagt Alt. — „Ja, men videre kunde de ei heller have bragt det,“ sagde Napoleon ind, „det var mig kun om at gjøre at vinde Bataillen lå hos; siden skulde jeg nok have jaget dem bort herfra.“ Keiseren spurgte siden v. Doctum om han havde besøgt Paris. v. Doctum kiendte endnu ikke denne Hovedstad. „Il faut voir ce monde,“ sagde Keiseren, idet han opmuntrede v. Doctum til at komme dertil saasnart Leilighed gaves.

Næste Dag afreiste Keiseren. Kort efter modtog v. Doctum igiennem Marine-Ministeren en Pragtudgave af d'Entrecasteaur's Verdens-Omsjelling, med tilhørende Atlas, og med Samme en smigrende Skrivelse fra Ministeren, Grev Decrès, i hvilken denne underretter ham om, at dette Værk, ifølge keiserlig Ordre, tilstilles ham som Beviis paa S. M. Keiserens Naade.

Flaaden naaede imidlertid, efter Keiserens Afreise, fra Rypel ned til Antwerpen. Skibene bleve her reparerede, de indtog deres Kanoner, og med fuld Rustning og Proviant begav Flaaden sig, ligesom de forrige Aar, til Mundingen af Schelden. Den engelske Blokade, der til alle Tider var stærkere, end den franske Flaade, hindrede vel denne fra at gaae til Søes, men smaa Toure til Dvølse langs Kysten, ofte til Dünkirken, foretoges alligevel næsten dagligen, enten af hele Flaaden eller idetmindste af enkelte af dens

Skibe. Uagtet de paa disse Smaakryds fordetmeste ved Grundene vare beskyttede mod de Engelse, bleve de dog undertiden beskudte af disse; Kløndt hver paa sin Side af Bankerne, vare de hinanden ikke sjelden paa ringere end Kanonkuds Afstand, men til alvorligt Engagement kom det aldrig. Man vedblev at gjøre Alt for Mandskabernes Velferd, og til enhver Tid var Flaaden beredt, saasnart Telegraph=Ordre maatte indløbe, at gaae til Søes, for at forsøge, enten om muligt at forene sig med Flaaderne i Cherbourg, Brest, Rochefort; eller ogsaa for at udføre hvilket som helst andet Foretagende Regieringen maatte befale.

I Juni Maaned 1810 blev v. D. udnævnt til Medlem af Greslegionen. Ved Vinterens Begyndelse oplagdes Skibene, ligesom de forrige Aar, ved Kypel, og kort efter afreiste v. D. til Paris.

Af Admiral Missiesky blev v. D. her Napoleon presenteret. Keiseren tog meget naadigen imod ham; han spurgte ham spøgende om, han troede at være istand til med sit Linieskib at manøvrere i Seine=Floden. „Naar Deres Majestæt vil lade den udgrave tvivler jeg ikke derom.“ „Det mener jeg med,“ gientog Keiseren, som derpaa tilraadede v. D. jevnlig at besøge Paris. Fra Hofets Side visttes ham, under hans Ophold, en høi Grad af Opmærksomhed. Han bivaanede ikke alene jevnlig Hof=Feter, Cirkler hos Keiseren, Baller hos Keiserinden, men flere Gange blev ham endog tilstedet Udgang til Operaer og Comoedier i de keiserlige Gemakker, i hvilke Konger, Dronninger og Prindsesser af den keiserlige Familie udførte Hovedroller.

Med Foraaret vendte v. D. tilbage til Antwerpen. Allerede under Løbet af forrige Aar var han hjemme bleven udnævnt til Commandeur. Han modtog nu ved sin Ankomst til Antwerpen, i Marts 1811, Udnævnelse til Ridder af Dannebrog, med hvilken Orden det allernaadigst havde behaget S. M. Kongen at hædre ham.

Flaaden tilbragte denne Sommer, ligesom de foregaaende, under bestandige Velferd, stedse klar til paa første Bink at gaae til Søes. Dens materielle Styrke var i de Par Aar, der vare

forløbne siden v. Ds. Ankomst, tiltaget betydeligen. Med Foregelsen af Skibenes Antal var Trangen til Søfolk voxet, og under Karet's Løb fordobledes de danske Mandskabers Antal i fransk Tjeneste, idet endnu tvende Skibe af Flaaden, Albanais og Dalmate, bleve bemandede med Besætninger udsendte fra Danmark. En betydelig let Eskadre var, siden Englændernes Landgang, bleven dannet paa Schelden; tre Kanonbrigger vare blevne hvert Linieskib underlagte; de baade bemandedes og provianteredes fra dette; og samlede dannede disse Fartøier en Eskadre med hvilken jevnlig Evolutioner og Manøvrer i Flaade bleve foretagne. Hyppigen bleve de for længere Tid detacherede fra Flaaden; og, næsten daglig under Seil, dannede disse mindre Skibe saaledes en fortræffelig Skole for Linieskibenes Mandskaber.

I Antwerpen arbejdedes steds med lige Iver paa Basfinernes Fuldførelse. Basfinet i Bliessingen, sprængt og ødelagt af de Engelske, blev istandsat, og man foretog sig endog at gjøre det dybere, saa at de største Linieskibe for Fremtiden skulde blive istand til at lægge derind. Ved Breeskens, lige overfor Bliessingen, paa Scheldens venstre Bred, bleve Fæstningsværker opbyggede, istand til, med Bliessingens Batterier, at forsvare Scheldens Indløb; og med hver Dag udviklede og befæstede sig her en Magt, hvis Grændse det vilde have været vanskeligt om ikke umuligt at forudsige.

Den 7de Juli 1811 udnævntes v. D. til Officier af Grevlegionen. „Reiseren har villet give Dem et Beviis paa den Tilfredshed han føler med Deres Tjeneste paa hans Schelde-Flaade,“ saa hedder det i Communicationen herom, „og det har derfor behaget ham at benaade Dem med denne Udmærkelse.“

Med Vinterens Komme oplagdes Flaaden. Antwerpens forreste Basfin var ved denne Tid næsten fuldført; og allerede nu, 2 Aar efter v. Ds. Ankomst, vare 2 Linieskibe paa 84 og 2 paa 74 istand til, med fuld Rustning, at hale herind for at oplægges. Den øvrige Deel af Flaaden gik atter til Kypel og Skibene indtoge her paany deres Winterleie.

Det er nyligen omtalt, at man alt længere Tid ivrigt havde arbejdet paa Istandsættelsen af Bassinet i Bliessingen. Tivnligen bleve Kanonbriggernes Mandskaber beordrede at tage Deel i dette Arbejde, og ved Vinterens Begyndelse, da Skibene lagde op, vare saaledes af danske Matroser noget over 200 Mand her beskæftigede. Disse gjorde ved denne Tid en Slags Opstand. De fremkom med Klage over, at deres Gage ei blev dem betalt; de erklærede, at de ikke vilde arbejde, førend de havde faaet deres Tilgodehavende udbetalt, og modsatte sig deres Officiers Befalinger, som forgæves søgte at bringe dem tilbage til Lydighed. Saa snart Rapport herom indløb til van Doekum, bleve Folkene strax kaldte tilbage til deres Skibe; de bleve her straffede; Hovedmanden, en Quartiermester fra Pultuss, sprang overbord og hermed var Drøden atter bragt tilbage.

v. Doekum antog hermed denne Sag at være til Ende. Ved sin Ankomst til Paris erfarede han imidlertid, at dette ikke var Tilfældet; og Tildragelsen omtaltes, ved flere Leiligheder, af Marineministeren paa en for van Doekum krænkende Maade. Reiseren, forsikkrede denne, blandt Andet, i van Doekums Nærværelse, vilde blive yderst opbragt, naar han erfoer, at et saadant Mytterie havde fundet Sted, og han vilde have saameget mere Grund til Misfornøielse, som det allerede var anden Gang, at sliq Uorden var forefalden blandt de danske Mandskaber. v. Doekum følte sig fornærmet ved Maaden, paa hvilken Disciplinen paa de danske Skibe til samme Tid blev omtalt, og foranlediget heraf tog han ikke i Betænkning at erklære Ministeren, at var der Utilfredshed blandt de danske Besætninger, maatte dette alene tilskrives den Mangel paa Omhu, der fra Ministeriets Side vistes Folkene. Mandskaberne havde 6 til 8 Maaneders Gage tilgode; de havde Intet at klæde sig for, og den Kost, der gaves dem, var ikke altid tilstrækkelig, hvilket allerede tidligere havde været paatakt. Naar, i Danmark, Mandskaber paa en saa streng Aarstid bleve commanderede til lignende Arbejder, sørgedes der ei alene for, at de ei kom til at lide Mangel, men de bleve endog som oftest for-

synede med Stovler og passende Klædningsstykker; de erholdt Brændeviin, varmt Vi eller deslige. Intet af dette var her skeet; og van Doekum erklærede derfor, at han, om Keiseren i denne Anledning skulde yttre sig til ham, ikke vilde tage i Betænkning at gjøre Hs. keiserlige Majestæt opmærksom paa de Grunde til Misfornoielse, de danske Mandflaaber paa Schelden aabenbar maatte tilstaaes at have.

Den foresaldne Bevægelse iblandt de danske Matroser blev aldrig omtalt for Keiseren. Opnaede van Doekum end ikke, at Mandflaaberne nogensinde fik deres Gage udbetalt til Dato, undtagen saasnart Keiserens Ankomst til Antwerpen blev formodet, saa erholdt han dog flere Gange Autorisation til, paa den franske Regierings Credit at optage Klædningsstykker og andre Fornødenheder, som de danske Besværninger Tid efter anden maatte trænge til.

Siden de Engleskes Fordrivelse fra Schelden og Keiserens paafølgende Besøg, havde van Doekums Udnævnelse til Contre-Admiral oftere været Gienstand for Dmtale. v. Doekum havde stedse betragtet denne Sag som blot Rygte, og skøndt endog Admiral Misfiesky under Lobet af dette Esteraar engang yttrede for ham, at Keiseren, i Juni Maaned samme Aar, i hans Dverværelse havde omtalt denne hans Forfremmelse som foranstaltet, vedblev van Doekum dog i den Formodning, at det snarere var en Compliment fra Admiralens Side, eller en Hentydning til den tidligere giorte Begiæring hos den danske Regiering, end nogen Værlighed. Overrasket maatte han saaledes blive, da Ministeren en Dag i sit Cabinet gjorde ham det Spørgsmaal, hvorfor der hidtil fra hans Side intet Skridt var gjort for at opnaae Forfremmelse, og om han da ikke vilde være Admiral. v. Doekum forsikkrede, at det altid havde været uoverensstemmende med hans Tænkemaade, selv at ansøge om Naadesbeviisninger, og tilføiede, at det i den Stilling, hvori han netop befandt sig, allermindst kunde falde ham ind, da han ved sit Avancement nødvendig maatte præjudicere flere af sine Formænd i den danske Marine. „Ja, ja,“ tog Ministeren til Orde, „De kan med hver Dag

vente Deres Udnævnelse til Admiral; jeg veed, det er Keiserens Hensigt; jeg antager at De endog vil modtage denne Forfremmelse før De endnu forlader Paris; og jeg vil forud lykønske Dem til dette nye Bevis paa Keiserens særdeles Yndest og Naade."

v. Doëum ønskede at undgaae endog mindste Skin af selv at have medvirket til sin Forfremmelse. Han forlod derfor Paris to Dage efter denne Samtale, og den 17de Februar 1812 indtraf han i Antwerpen. Man kan forestille sig, hvor stor hans Overraskelse maatte være, da han her ved sin Ankomst forefandt en Skrivelse fra det danske Admiralitet, hvori det meddeltes ham, at det under 7de samme Maaned havde behaget Hs. Majestæt at udnævne ham til Contre-Admiral.

v. Doëum tilskrev strax Marineministeren; han takkede ham for de Skridt, der fra hans Side maatte være giorde for at forskaffe ham en saa hædrende Udmærkelse; han bad ham forebringe Keiseren, at han nødvendigen maatte ansee denne Forfremmelse som fremvirket ved hans Begjæring, hvorfor han afslagde Hs. keiserlige Majestæt sin Taksigelse.

Her troede altsaa van Doëum Admiralens og Ministerens Yttringer om Avancement at have tydet paa; at man fra fransk Side havde vedblevet at intercedere hos vor Konge for at forskaffe ham Forfremmelse til dansk Admiral. Men han skulde endnu engang overraskes i dette Punkt. Faa Dage efter modtog han fra Marinedepartementet Communication om, at han ved et keiserligt Decret af 1ste Februar var bleven udnævnt til Admiral i den franske Marine.

Saaledes i Løbet af 8 Dage udnævnt til Admiral i to forskellige Mariner, geraadede van Doëum i Ubished, med Hensyn til den Tød, der, som fransk Generalsperson, fra Paris blev ham affordret. Han sendte Staffet til Kiøbenhavn for at udbede sig Forholdsregler af sin Regjering; men førend Svar paa denne Skrivelse endnu kunde indløbe, saae han sig nødsaget til, ifølge Ordre at begive sig til Paris. Her opholdt han sig i nogle Uger

incognito; og i Løbet af Marts indtraf Kongens Tilladelse til at aflægge Eed til den franske Keiser; „thi“ — hedder det i Skrivelsen, som van Doekum i denne Anledning modtog — „den Eed, som Du i Egenkab af fransk Admiral maatte aflægge, kan ikke løse Dig fra de Pligter, der paaligge Dig ved den Eed Du har tilsvoret Os, som Din Arveherre og Konge.“ Faa Dage efter aflagde van Doekum i Keiserens Cabinet i Tuilerierne, den forlangte Trofskabseed. „Je jure d'être fidèle à la constitution et à l'empereur,“ var den korte Formular, han i Keiserens Dørværelse maatte oplæse, og hermed var Handlingen tilende.

Omtrent en Maaned efter, at v. D. havde heiset sit Flag ombord paa Pultuff, besøgte Keiser Napoleon anden Gang sin Flaade paa Schelden. Han tog de nu næsten fuldførte Anlæg i Diesyn, og begav sig, efter et Par Dages Ophold i Antwerpen, til Syd-Beverland, nær Scheldens Udlob, Flaadens daværende Ankerplads. Uagtet det urolige Veir naaede Keiseren lykkelig Admiralflibet Charlemagne; men Kulingen tiltog under hans Ophold her i saadan Grad, at han i 3 Dage saac sig nødsaget til at forblive ombord i dette Skib.

Fire Linieskibe, blandt hvilke Pultuff, vare imidlertid som Brandvagt blevne detacherede til Bliessingen. Alle disse Skibe mistede under Stormen, paa denne mere aabne Red, baade Ankere og Louge; og efterhaanden som dette indtraf, kom det ene efter det andet af dem lændsene forbi Flaaden, for høiere oppe i Rivieret at søge sig en sikkrere Ankerplads.

Linieskibet Pultuff var det sidste Skib, hvis Louge sprang. Medens de tre franske Linieskibe, med strøgne Stænger, for Takkel og Toug havde lændsset op ad Floden, blev paa Pultuff, saasnart Tougene gik, Stængerne sieblikkeligen satte omhoug, klosrebede Mersseil og Fok tilfattede, og saaledes stod dette Skib Løbene ind. Det holdt ind paa Flaadens Ankerplads, passerede Admiralflibet, som Keiseren var ombord paa, agtenom, gav det tre Gange Hurra, men da det frygtede ikke at kunne holde sig her med de tilbageblevne Ankere, fortsatte det sin Cours høiere op ad Rivieret. „Ca

vaisseau manoeuvrant par un tems forcé, dans une rivière si étroite, faisait dresser les cheveux sur la tête," hørtes endnu 10 Aar efter Chefen for en fransk Fregat, la Néréide, der tidligere havde tient paa Schelden, at yttre, ved at omtale denne Manøvre. Med strogne Stænger og Ræer naaede Pultustf Terre-Neuse, og den gik her til Ankers med de andre Skibe af Brandvagten.

Samme Nat bedagedes Weiret noget. Keiseren forlod om Morgenen Charlemagne, og i aabent Fartoi, med Modvind, begav han sig paa Tilbageveien til Antwerpen. Dmtrent Kl. 11 passerede han Terre-Neuse; han fandt her for godt at komme ombord paa Pultustf; og idet de foregaaende Dages haarde Weir blev omtalt, spurgte han v. D. om Værftet i Antwerpen vilde være istand til at remplacere de Ankere, som de fire Linieskibe Dagen forud havde mistet. v. D. meldte Keiseren, at han allerede tidlig samme Morgen havde ladet Pultustf's Ankere opfiske, og at saaledes dette Skib ingen Assistance fra Arsenalet behøvede. Keiseren yttrede Forundring. „Hvor ere Deres Ankere?“ spurgte han. „Paa deres Plads.“ — „Jeg vil see dem“ og van Doekum maatte nu føre Keiseren forud paa Bakken, hvor begge Ankere fandtes at være ophængte under Kranbielkerne. „Man maa tilstaae, at Kongen af Danmark har en høist activ Marine,“ udbrød Keiseren, idet han gik agterud; dg da han forlod Skibet gav han Ordre, at der skulde udbetales Mandskabet en Maanedes Gage.

Pultustf var det eneste Skib, som Keiseren, under dette sit Besøg paa Schelden, foruden Admiralskibet var ombord paa. Under vedvarende ondt Weir, med stadig Regn, fortsatte han sin Fart opad Floden. Kl. 1 om Natten kom han til Lillo; her gik han i Land, lod tænde Ild, forblev paa dette Sted i to Timer, og begav sig herefter atter paa Reisen. Et Fartoi, der havde Keiserens Klæder og Proviant ombord, kunde ikke krydse sig op til den keiserlige Slup. Keiseren, der var uden Dverkiøle, vilde dog ikke oppebie dette, og først Kl. 9, den næste Morgen naaede

han saaledes Antwerpen, uden at have nydt hverken Spise eller Drikke siden han havde forladt Charlemagne.

Resten af denne Sommer hengik for Flaaden ligesom de foregaaende, under bestandig Manøvreren indenfor Bankerne. Af Kanonbrigger og Flaadens lettere Skibe blev dannet en Evolutions-Eskadre, over hvilken Admiral Misfiesfy selv tog Commandoen; kort, man vedblev at anvende ethvert Middel, som Omstændighederne vilde tillade, for at bringe Officiers og Mandskabets Dvølse til nogenlunde at holde Skridt med den hurtige Udvikling af det Materielle.

Flaadens Styrke, der ved v. Doctums Ankomst i 1809, beløb sig til 7 Linieskibe paa 74, var i de siden den Tid forløbne 3½ Aar steget til 21 Linieskibe, blandt hvilke 7 paa 84. Tolv andre Linieskibe, hvoriblandt 4 Trebækkere, vare under Bygning i Antwerpen; og seer man hen til de uhyre Anlæg, der i disse saa Aar næsten vare fuldførte, vil man finde Alt at tyde paa den Plan, her at samle en colossal Sømagt, der til alle Tider skulde være istand til at true Englands Kyster.

Det var imidlertid ikke i Antwerpen alene, at lignende Stridskræfter bleve opbyggede; i alle franske Havne, fra Amsterdam til Venedig, bleve Krigsskibe byggede, og en Stat, hvis Marine man nogle Aar tidligere maatte ansee som tilintetgjort, saa man med Forundring, i Aaret 1813, da Lykken begyndte at blive de franske Vaaben ugunstig, at eie et Materiel af 120 Linieskibe. Antwerpen lod imidlertid til at være det Punkt, hvor man havde til Hensigt at concentrere den største Sømagt. Uagtet her Alt var at ske fra Ny, fandt Anlæggelsen af store og prægtige Skibsværfter Lettelse i Localiteterne. Beliggenheden som Militærstation, var fordeelagtig, og i et Farvand, som dette, antog man vel neppe, at en Blokade, selv af en saa dygtig Marine som Englands, skulde til alle Aarets Tider kunne iværksættes imod en saa stærk Flaade, som den man her agtede at sammenbringe.

For første Gang oplagdes denne Vinter hele Flaaden i Antwerpens nu fuldførte forreste Bassin. Van Doctum reiste til Pa-

ris og mødte her den samme naadige Modtagelse, de samme Beviser paa Keiserens særdeles Yndest som under de foregaaende Besøg var bleven ham til Deel. Foraaret 1813 kaldte atter Marinens Officierer til deres Havne. v. Doëum reiste tilbage til Schelden, og tidlig i April var Flaaden allerede complet udrustet, udhalt af Bassinet og klar til at forlade Antwerpen.

Det mislykkede Tog til Rusland var imidlertid paa Veien til, aldeles at forandre Frankrigs Stilling mod Europas øvrige Magter. Dets Fienders Antal tiltog med hvert Uheld der ramte dets Armeer, og Danmark, selv truet med Angreb, saae sig snart nødt til at hjemkalde de Skibsmandskaber, der hidtil som Auxiliaarer havde staaet i fransk Tjeneste.

Seer man hen til den Dørvægt i Europa, Frankrig i saa mange Aar havde været i Besiddelse af; til de Seire, der siden Aarhundredets Begyndelse uafbrudt havde fulgt de Franskes Baa-ben og givet Folket en Tillid til det Herskers Uovervindelighed, som Nederlaget i Rusland, stort som det var, ikke havde kunnet svække; og endeligen at nye Hære stode rede til at oprette de tidte Tab og giengive Frankrig Herredømmet i Lydsland: da vil man let kunne forestille sig, at denne Tilbagekaldelse kom Enhver uventet, og at Overraskelsen maatte være saameget større, som Hiemsendelsen skedte med en saadan Til, at allerede den 15de April, fjerde Dagen efter at Ordren var indløben, var det første Skibsmandskab paa Hiemmatfærden til Danmark.

I Anledning af den egne Stilling, i hvilken van Doëum, som Admiral i to Staters Tjeneste befandt sig, fik han samtidig med Tilbagekaldelsesordren for Mandskaberne, Communication fra den danske Minister i Paris, at det havde behaget S. M. Kongen, at lade ham det staae frit for at vælge sit Fødelands eller Keiserens Tjeneste, da Hs. Majestæt i sidste Tilfælde vilde løse ham fra den Tred, han som dansk Officier havde aflagt. Van Doëum valgte intet Diebtik. Han ansaae det for sin Pligt at opoffre de Fordele, den franske Marine maatte love ham, for sit

Fødelands Tjeneste, og indgik strax med Begjæring til den franske Regjering om at udtræde af den keiserlige Marine.

Fra Søministeren erholdt han, saa Dage efter, følgende Skrivelse:

„Hr. Contre-Admiral! Jeg har forelagt Keiseren Deres Begjæring om at følge de danske Mandskabets Bestemmelse, der have været ansatte paa den keiserlige Flaade paa Schelden, og Deres Wisse med disse at tørde vende tilbage til Danmark.“

„Idet Keiseren tillagde Dem en Contre-Admirals Charge i den franske Marine, gav han Dem derved et Beviis paa sin særdeles Tilfredshed med Deres Tjeneste. Hs. Majestæt Keiseren har imidlertid ikke til Hensigt, nu at modsætte sig det Wisse, de yttre at offre Deres Konge Deres fremtidige Tjeneste, og han har i denne Henseende overdraget mig Fuldmagt til at tilstaae Dem denne Deres Begjæring.“

„Ifølge heraf tilskriver jeg Admiral Misfiesky og Marine-Prefecten i Antwerpen, at det, paa Deres derom indgivne Begjæring, er Dem tilladt at vende tilbage til Danmark, og at De som fransk Contre-Admiral vil vedblive at vorde anført paa den franske Marines Lister indtil den 21de April, den Dag der er fastsat for det sidste danske Mandskabs Afreise.“

„Jeg har allerede ladet D^r.r. Chefer for de 4 danske Skibsbesætninger bekendtgjøre, i hvor høi en Grad Hs. Majestæt Keiseren har været tilfreds med deres Tjeneste, saavel som med den Opførelse, Officierer og Mandskab under deres Commando, af enhver Grad, og under hvilke som helst Omstændigheder, have udviist i den Tid de have gjort Tjeneste paa Flaaden.“

„Det er ikke undgaaet Hs. Majestæts Opmærksomhed hvilken Indflydelse Deres Følelser, Hr. Admiral, og Deres Exempel have havt paa disse, og det er med sand Fornøielse, at jeg udsætter den mig givne Ordre, at forsikke Dem om Hs. keiserlige Majestæts personlige Agtelse.“

„Modtag Hr. Contre-Admiral Forsikringen ic.

Decrès.“

Den 21de April, samme Dag som det sidste danske Mand-
skab, forlod van Doekum Antwerpen. Uden at foruroliges paa
deres Marsch naaede Besætningerne den danske Grændse, og den
29de Mai 1813 ankom van Doekum til Kiøbenhavn.

Betragter man van Doekums Stilling i Frankrig, vil man
finde, at han ved at forlade dette Lands Tieneste gav Afkald paa
en ligesaa glimrende som ærefuld Ansættelse. De gientagne Be-
viser paa Agtelse, der her vare blevne ham til Deel, den Udmær-
kelse der fra Keiserens Side vistes ham, og endelig hans Udnæv-
nelse til Contre-Admiral i den franske Marine maatte alt være ham
ligesaa smigrende, som det til samme Tid i dette Land sikrede
ham en hæderlig Stilling. v. Doekum vurderede fuldkommen
de Fordele, der vare at opnaae i fransk Tieneste. Uden Betænk-
ning foretrak han ikke bestomindre sit Fødelands Tieneste; et
Balg der under de Omstændigheder ikke kan andet end geraade
van Doekum til Ære, ligesom det og stedse vil sikke hans Minde
Agtelse hos enhver fædrelandsfjindt Mand.

Napoleon fordrede stedse, som Keiser, at hans Generalsperso-
ner skulde føre en Levemaade, der svarede til Hoffets Glans. v.
Doekums Stilling i Frankrige maatte som Folge heraf nødvendig
blive forbunden med betydelige Udgifter, og disse maatte endnu blive
forøgede ved hyppige Keiser paabudne af Omstændighederne, ved
Gagering af en fransk Privat-Secretair, uundværlig med en saa
betydelig Correspondence som en Commando af den Art maatte
føre med sig, o. a. m. Erindrer man sig hine, især for de milit-
taire Embedsmænd, trange Tider, der i Danmark fulgte ovenpaa
Krigs-Aarene, bemærker man at v. D., efter hvad vi have viist,
rigelige Emolumenter uagtet, ikke kunde blive i Stand til at
samlte Formue under sit Dphold i Udlandet, og at hans opvoxende
Familie netop ved denne Tid allermest maatte kræve hans Om-
sorg, da først vil man fuldkommen kunne vurdere Omfanget af
det Offer, v. D. ved dette Tidspunkt bragte sin Hengivenhed for
Kongen og sin Kiærlighed til Fødelandet.

Det er vel udenfor al Tvivl, at Haab om, at muligt hans

Tjeneste under en fortsat Krig kunde komme Danmark til Nytte, maa have været en mægtig Bevæggrund, for en Mand med v. Ds. Charakter, til hans Beslutning ved denne Leilighed. Omstændighederne bragte imidlertid dette Haab til at slaae feil. Freden kom; Marinens Rolle var udspilt, og med Krigen var v. Dockums militaire Carriere tilende.

Fra 1813 tilbragte v. D. sine øvrige Dage i Rolighed. Efter at de Officierer, der før hans Udnævnelse til Admiral havde været hans Formænd, atter havde taget deres Plads for ham i Marinen, avancerede han under 20de Februar 1820 til virkelig Commandeur og erholdt Commando over Sø-Statens 2den Division. Han forfremmedes derefter i 1825 til virkelig Contre-Admiral; blev 1826 Commandeur af Dannebrog, og benaadedes i November 1828 med Dannebrog-Ordenens Storkors. I April 1833 udnævntes han til Vice-Admiral. Den kraftige Constitution, der hidtil havde trodsset ethvert Angreb, begyndte ved denne Tid at give efter for den tiltagende Alder; men idet gjentagne haarde Sygdomme svækkede Legemets Kraft bleve de dog ikke istand til at nedbryde den levende Aand, v. D. stedse havde været i Besiddelse af, og denne fulgte ham til hans sidste Dieblig. Den 10de December 1834 mistede Staten denne almeenagtede Officier, der døde i en Alder af henved 82 Aar.

Kaste vi et Blik tilbage paa denne Hædersmands Liv, da finde vi, at man med Sandhed kan sige om ham, at han til alle Alder, i hvilkensomhelst Stilling han af Omstændighederne, under hans lange Carriere, blev sat, stedse gjorde saavel sit Land som Marinen Ære. Med varm Kiærlighed til sit Fag, med Kiærlighed og Uforsagthed forenede van Dockum en høi Grad af Bestemthed i Charakteren, og var dertil begavet med et udmærket praktisk Blik. Streng imod sine Undergivne, naar det angik Opfyldelsen af Tjenestpligter, var han til samme Tid lige streng imod sig selv, og skaanede sig ingeninde, naar det kom an paa Tjenestens Fremme. Frimodig imod Overmænd, uegennyttig i høi Grad,

var han en Mand af *Ure* i Ordets strængeste Betydning og en Pryd for den Stand, til hvilken han hørte.

v. Doctum tilkommer en Plads i Danmarks Historie, ligesom Trampe, Harboe, Scholten og de andre Commanderende, der i Begyndelsen af forrige Aarhundrede gjorde det danske Kriger-Navn berømmeligt iblandt Fremmede. Kom han end ikke, som disse, til at tage Deel i større krigeriske Begivenheder, vandt han ikke desto mindre det danske Navn en Ugtelse for Dygtighed til Søes, som ikke lidet bidrog til senere at skaffe vore Officierer en villig Modtagelse i den franske Marine. Og vore Søfolks saavel som — baade før og siden — vore Landtroppers trofaste Samvirken med de Francke, indtil sidste Stund, da alle Frankrigs Allierede havde sveget det, har grundfæstet Nationens Charakter for Sæler i det franske Folks Dødsdomme.

Lykkelig i sine Familieforhold bar van Doctums private Liv det samme Præg af Aabenhed og Ligefremhed, den samme Livfuldhed i Dmgang som hans offentlige Liv vidner om. Blottet for enhver Fordring, ukunstlet i sit Udortes, besad han hertil en fielden Hiertelighed og Godmodighed i Dmgang. Sine Venner trofast hengiven var han elsket af sine Dmgivende; og Enhver, der stod i nærmere Forhold til ham, vil have erkiendt Sandheden af hine Ord, der i sin Tid bleve skrevne ved denne Hædersmands Død:

„Aaben og jevn i sin Færd, overbærende i sine Domme, ventlig og munter i Dmgang, vandt han Alles Ugtelse og Kiærlighed.“

Syr for Drogen.

(Meddeelt).

Af Stændertidenden Nr. 82—83 erfares at Stænderne have reflecteret paa det af alle Vedkommende i flere Aar forgiæves gjorde Ønske, at see de danske Ryster tilbørligen almindelig oplyste,

og at de i denne Anledning have indgivet en allerunderdanigst Petition om Fyres Anlæg paa Hirschholmen, Fornæs og Refsnæs, samt om at Fyret paa Sprogøe igien stadigen maatte holdes tændt. — Dnsket om slige Anlæg er saa almindeligt, Erangen saa stor, Nødvendigheden saa indlysende, Forlangendet saa billigt, at man ingentunde tvivler om at der vil blive taget Hensyn herpaa; Spørgsmaalet bliver derfor ikkun: Naar?

Den kongelige Commissair meddelte, da Sagen kom paa Bane, nogle indhentede Oplysninger; Tingene vi ville omtale tillader os at forbigaae disse, med Undtagelse af eet Punkt, det nemlig: at Foranstaltningen, paa Grund af Bekostningerne, ei kunde ventes udført forend efterat et Fyrskib var udlagt ved Dragør. Det er Hensigtsmæssigheden af dette saaledes først forestaaende Anlæg, som vi her ville tillade os at undersøge.

Hensigten af ethvert Fyr er at vejlede; men herved kan der tænkes to Tilfælde: 1) at det er anlagt til at advare imod Grunde, eller 2) at det tjener til at lede igiennem de seilbare Løb. Jo mere umiddelbar Vejledning er, desto bedre; og dette gjør, at Fyrskibe, der yde denne i den højeste Grad, næsten overalt maae have Fortrin for Fyre paa Land. Men hvorfor findes der neppe 1 Fyrskib i Verden for hver 100 Fyre? Fordi deres Anlæg og Underhold er saa kostbart, at de paa ethvert Sted, hvor de ei ere uomgiængeligt fornødne, maae ansees for at være overflødig Luxus. De findes derfor ikkun ved farlige landløse Grunde, f. Ex. Trindelen, Galloper, Goodwin Sand, Dwers, eller ved Mundingerne af Floder, der flyde saalangt ud imellem Grunde, at Fyre paa Land ei tilstrækkeligen kunne advare imod disse, f. Ex. Lhemsen, Elben og Eideren. Hvor derimod Grund eller Løb ligger nær Fastlandet, har man altid foretrukket at sætte Varselskætnet paa dette.

Hvad nu Løbet ved Dragør angaaer, da kunde maaffee Mange troe, at et Fyr der vilde være overflødig; gif de ud fra den Forudsætning at Skagens Fyr kunde advare for Hirschholmene, eller at man kunde styre Beltet ud og Kallundborgs Fjord ind

efter Ryholms Havnefyр, saa kunne de maaskee ogsaa formode, at man kunde styre Drogden ind efter Stevns og Falsterboes Fyre; men heri vilde de have Uret, thi dette er ligesaa urigtigt som hiint. Fyr ved Dragør er en saare onskelig og gavnlig Ting, af saa stor Vigtighed baade for Østersøens, Indenrigs- og Paket-Farten, at det kan, med Hensyn paa det store Antal Skibe, ansees for omtrent ligesaa vigtigt, som ethvert af de 3 foreslaaede Fyre. Ifølge hvad vi have anført er det endvidere vist, at et Fyrskib vilde afgive den meest umiddelbare Veiledning her, og saaledes være at foretrække; der staaer altsaa nu ikkun tilbage at undersøge: er Løbet og Grundene af den Art, at Fyrskibets Fortrin for det faste Fyr, som Veiledning, kan opveie den forøgede Udgiвт dets Anlæg vilde medføre?

Et Fyrskib vil kunne placeres enten midt i Løbet, eller paa dets ene Side, hvilket vel her vilde blive det hensigtsmæssigste. Antages det placeret omtrent der, hvor Dragør Lønde nu ligger, eller maaskee lidt indenfor, imellem Londen og Syndre-Rysse, saa vilde det komme til at ligge cirka $\frac{1}{2}$ Mill fra Amagers nærmeste faste Huk, Bigerdigs Krog, en Huk som Løbet stryger forbi i en Afstand af 9 Kabellængder, og som ikkun ligger $\frac{1}{2}$ Mill fra den allersydligste Ende af Amager Grunde. Disse Afstande ere saa smaa, at et Fyr paa Hukken vistnok, i alle almindelige Tilfælde, maa ansees at være omtrent ligesaa veiledende som Fyrskibet. I de vanskeligere Tilfælde, som f. Ex. naar et Skib med Uveir af S. S. D. ei skulde kunne oppebie Dagen, men om Natten vilde sætte Drogden ind, vil dog neppe Noget vove dette, endog med Fyrskib ude, naar Veiret var saa tykt, at et Fyr ei kunde sees $\frac{1}{2}$ Mill borte. Havde Veiret denne Grad af Sigtbarhed var det faste Fyr tilstrækkeligt, havde det den derimod ikke, da vilde Faren, ved at duve Drogden an, endnu, trods Fyrskibet, blive saa stor, at Ingen frivilligen vilde forsøge det, og saameget større da det flydende Fyrs Intensitet af Lys maa blive langt ringere, end det faste Fyrs, og der, under slige Omstændigheder, intet Opbør vilde være at finde forend under Gastrup, over 1 Mill indenfor Fyrskibet; dette vilde imidlertid allerede være Skibet af

Sigte førend det kom tværs af Dragør, hvor Lobet er snevrest, ikkun $\frac{1}{4}$ Mill bredt. Vi drage heraf følgende Slutninger.

- a) I alt seilbart Veir er det faste Fyr tilstrækkeligt veiledende, og det vil kunne sees tidligere end et Flydefyr.
- b) I dislig Luft vil det faste Fyrs større Intensitet opveie dets større Afstand, saa at det vil kunne sees ligesaa tidlig som Fyrskibet.
- c) I Tykning kan hverken det ene eller det andet Fyr sees, og ingen Sømand vil da frivilligen buve Dragden an ved Matten.
- d) Drives et Skib, i Tykning, af Storm ind imod Grundene, da er der Chance for at erholde en Veiledning af Fyrskibet, den Fyrtaarnet derimod ei kan yde.

Dette sidste Punkt er saaledes Fyrskibets eneste Fortrin, og vistnok er dette i det praktiske Liv ikke betydeligt. Ganste anderledes er derimod Forholdet af Omkostningerne ved de 2 forskellige Fyre.

Det første Anlæg af et fast Fyr vil neppe koste mere end $\frac{1}{4}$ af et nyt Fyrskibs Anlæg, og næsten ligesaa fordeeltigt vil Forholdet blive for Underholbet, naar dette nemlig foranstaltes paa den meest besparende Maade, uden at oprette nye Inspecteur Embeder; det ved Dragør vil Told-Inspecteuren der saare let kunne varetage. Hvad Fornødsen angaaer, da er det klart at Fyret kan bygges til at staae, med ringe Reparationer, i Aarhundreder, hvorimod Skibet snart vil forbre store Reparationer, og endog med disse, efter 15 til 20 Aar, Nybygning. Hertil kommer endvidere Havarier, der, om de end ei vorde af Udstrækning til at compromittere Skibets Sikkerhed, dog ville være uundgaelige, og ville medføre Udgivter. Indrømme vi endog, at Storm og Søgang ei ville kunne udsætte Skibet, saa er det dog vist at Risgangen er en Fiende det neppe vil kunne imodstaae; og skal det af Frygt for denne søge Havn, da taber det derved meget mere i Sammenligning med det faste Fyr, end den ringe, ovenfor anførte Fordeel. Skal det derimod blive liggende ude Aaret om, da bør der nødvendigviis ligge et andet Fyrskib i Reserve i Havn, og

herved vil da Kostbarheden af Anlægget endvidere uendeligen forøges.

Det vil heraf sees, at naar man, istedenfor et Fyrskib ved Dragør, anlagde faste Fyre paa Dragør, Refsnæs, Fornæs og Hirsholmen, saa ville disse, saavel i første Anlæg som Underhold, ikke koste mere end Fyrskibet alene, der endvidere efter flere Aars Forløb vil være meget kostbarere end alle 4 Fyre tilsammen. Vi maae altsaa være af den Formening, at naar der aldeles ikke var Spørgsmaal om Beføstningen, da torde et Fyrskib i Drogden være at foretrække for et Fyr paa Umager; ansøres derimod Beføstningen ved Fyrskibet som Motiv, der tilbageholder de andre høistfornødne Anlæg, da troe vi at kunne spørge: hvorfor ikke med samme Penge opnaae at give saavel af den Vejledning Fyrskibet kunde yde, som endvidere af den der paa andre Punkter høit bedes om af hele Nationen, og hvis Nødvendighed indsees af Enhver der besidder nautisk Kundskab *)?

*) Undertegnede, der har været Medlem i den Commission, der blev nedsat i 1834, angaaende, hvad der kunde gjøres for Slibsfarten i Drogden og navnlig angaaende Fyrskibet for Drogden, tager sig den Frihed, at underrette de ærede Læsere, at jeg agter, at fremkomme med nogle Mod-Bemærkninger angaaende ovenstaaende Artikel, som Lid og Omstændigheder ei tillade, at indrykke i dette.

L. de Coninck.

Det danske Flag i Middelhavet.

(Fortsat fra Pagina 190).

Sarpen, som skulde gaae med Convoi til Italien, blev bestemt at afgaae fra Malaga medio November; men da der fandtes adskillige rigtladte Skibe, som skulde til Neapel, fik Holdt Drede ogsaa at anløbe denne Havn. I Genua skulde han forskaffe sig det omtalte Stel nye Seil. Paa denne Tid blev af den spanske Regering officielt bekendtgjort, at den havde Efterretninger fra Al-

gier, der lode, at Deien havde erklæret, at ville hindre al Ind- og Udførsel fra Marseille og omliggende franske Havne. Bille anbefalede derfor Holck, ved denne Leilighed at bruge tilbørlig Conduite; han maatte ikke respectere en saadan Blokade, isald han modte algieriske Krydsere i de franske Farvande, men dog saameget som muligt undgaae Uenighed, og meget gierne samtykke i at Skipperne foreviste deres tyrkiske Passer. Den 22de November afgik Holck fra Malaga osterefter med en Convoi af 19 danske og 3 svenske Skibe. Alle vare de iforveien examinerede, deres Papirer befundne i Orden, og deres edelige Forklaring var bleven dem affordret. Den 30de November bragte han 8 Skibe af denne Convoi lykkelig ind til Barcelona. Den 1ste December gif han derfra med de øvrige. „Aldrig“ skriver han i sin Rapport, „har jeg havt nogen Convoi, der har passet flettere paa.“ Efter at have ubstaaet meget haardt Veir, hvorved alle hans Seil ffjørede og hele Convoien adsplittedes, var han dog saa heldig at samle dem igien, paa eet Skib nær, og kom lykkelig til Livorno den 18de December. Herfra skulde han gaae til Neapel, men da dette gaaer ind i næste Aars Begivenheder ville vi slippe ham her.

Vi erindre, at Capitain Ellbrecht gif med en Convoi af 4 svenske og et dansk Skib den 27de September til Malaga. Følgende Extract af hans forskjellige Rapporter paa denne Expedition ville bedst underrette os om, hvad der hændte paa denne Reise.

Samme Dag han løb ud fra Malaga havde han om Aftenen, østenfor Belez Malaga, praiet Briggen Lougen, der kom fra Tunis. Den 10de October ffilte han sig ved det danske Skib, som var bestemt til Toulon, og den 13de kom han med de fire svenske Skibe til Ankers ved Genua. Paa denne hele Reise saae han fast ikke en eneste Sciler. Ved at varpe ind til Molen blev han meget høfligen assisteret af to spanske Fregatter, som laae der, med Barpegods, hvilket var ham heel nødvendig, da alt hans eget sprang, saa at han maatte kjøbe nye Kabbeltouge i Genua.

Med tre danske og et svensk Skib under Convoi gif han den 23de October fra Genua og kom til Livorno den 1ste No-

vember. Her traf han den svenske Drøgsbrig Husaren, som kom fra Cagliari og skulde gaae til Tripolis med de sidste Penge for Freden. Fra den 9de November laae Triton seilklar med en Convoi af to svenske og elleve danske Skibe, men stormende Veir hindrede ham fra at komme bort før den 14de, da han endelig kom under Seil med hele Convoien. Han havde stedse stormende Veir og omgaaende Vinde, saa at han gjorde kun liden Fortgang. Den 17de skilte et af de danske Skibe sig fra ham, da dets Pomper vare uklare. Den 19de og 20de, i Sigte af Minorca faldt han ind med en engelsk Eskadre af 3 Linieskibe og 2 Fregatter, samt endeel mindre Skibe, hvilke vare under en Standers Commando og havde en Expedition isinde paa Minorca. De havde en Officier ombord hos Ulbrecht, af hvem de med megen Hoffighed forlangte hans Uresord for, at alle Skibene hørte til hans Convoi. Den 22de, i Sigte af Mallorca, fik han en svær Storm, hvorved 4 af Skibene bleve skilte fra Convoien, formodentlig fordi de ikke vendte om Natten paa Tritons Signal. „Søndagen den 2den December“ skriver Ulbrecht i sin Rapport, dateret Malaga den 23de December, „om Morgenen, da det dagedes, 7 Mile sydenfor Cap Palos, havde jeg 7 Skibe af Convoien tværs til Luvart; men det 8de, som var Briggen Kiærligheden, ført af Capt. Niels Larsen, hjemmehørende i Arendal, og efter Sigende bestemt til Altona, var løbet saa langt forud, at jeg ikke kunde see hans Skraag. Fra Toppen observeredes, at der laae et tremastet og et tomastet Fartoi med Latinseil hos ham. Jeg force-rede med Alt hvad trække kunde efter ham. Det var en Bramseils Kuling med smult Bunde; jeg havde ham tre Steeger forud til Luvart; men saa vendte han over den anden Boug, og satte Altning til. De to forommedte Skibe, som vare engelske Kaperè, holdt ned til Fregatten, heiste Flag og skød et Skud; paa et godt Kanonskuds Afstand til Luvart af mig dreiede de til; jeg heiste Flag og skød et Skud. Paa samme Tid holdt Briggen af, heiste Flag paa sin Stortop, hvilket var Klendings-Signalet i min Convoi; da han kom nærmere, luvede han op imod Kaperne, hvor-

paa jeg signaliserede ham at løbe mig agtenom, og da han ikke lystrede, skød jeg en Kugle forom ham. Kaperne kneb da op til ham; men jeg begyndte strax at beskyde dem, hvorpaa den Store vendte strax og stogtede, men den Lille, som havde sine Kanoner ude, lagde Briggen et Dieblisk ombord til Luvert, Da han atter havde forladt Skibet, skød jeg paa ham. Briggen forcerede imidlertid fra mig, for Alt hvad trække kunde, over den anden Boug. Efter en Times Jagt halte jeg ham ind, løb ham agten om og praiede, at han skulde brase bak; men jeg fik intet Svar. Jeg vendte strax igien, løb ham tæt paa luv Laaring og gientog Befalingen; da svarede en Matros: „Vi have 4 af Kaperens Folk ombord, som forbyde det.“ Jeg befalede da nok engang, at der skulde brases bak, hvis ei da skød jeg i Skibet. Nu skedte det, og jeg sendte Lieutenant Rasch ombord, som meldte mig, at Kaperen havde taget Capitainen, Styrmanden og en Matros samt alle Papirerne fra Skibet. Jeg lod da Lieutenant Rasch med en Styrmand og 3 Mand gaar derombord, og tog de fire Mand fra Kaperen ombord til mig. De havde hver en skarpladt Pistol, en Hugges og 3 Bundter skarpe Patroner hos sig. I Priismesterens Komme fandtes en Ordre at antage sig Skibet, af hvilken Hr. Kammerherren vil erfare Kaperens og dens Førers Navn. Efter Folkenes Egende skulle Reberne være to Foder i Gibraltar. I alle de Convoier, jeg har havt herinde i Middelhavet, har jeg endnu aldrig truffet paa nogen Skipper, der har været mindre agtpaagivende, end denne Niels Larsen; han har adskillige Gange tvunget mig til at flyde med Skarpt efter ham, for at faae ham til at lystre Signalet. Naar det var muligt at tænke sig saa sort en Handling, skulde man troe, paa hans Udsærd siden han gik fra Livorno, at han gierne vilde skilles fra Convoien.“

Ellbrecht havde endnu det Held, at de i Stormen under Malacca adspredte Skibe af hans Convoi alle lidt efter lidt stødte til ham, og desuden 4 danske Skibe, som paa Veien bleve optagne i Convoien, og med disse 16 Skibe kom han lykkelig til Malaga. Men her blev han nødsaget at hale ind ved Molen for at kal-

factere Fregatten. Han meldte endvidere, at et Skib af Briggen Nidelvens Convoi var kommet ind til Livorno, uden at have mødt nogen Kaper paa hele Reisen, fra Indgangen til Canalen, hvor han var bleven skilt fra Convoien.

Den 12te November var det endeligen lykkedes Bille at komme bort fra Malaga med den hele Convoi, bestaaende af 19 danske og 11 svenske Skibe. Endnu 4 andre stødte til, og dem alle bragte han lykkelig Strædet ud, den 16de November; hvorpaa han med Nidelven løb ind til Tangier og lod sig sætte i Land hos Consul Olsen. Her agtede han at oppebie de første Dage i December, da han vilde gaae over til Gibraltar, for at tale med Lord St. Vincent. Det var i Sandhed af Vigtighed at han personlig fik Admiralen i Tale. Det Tilfælde, som Bille i sine Breve til Grev Schimmelmann og Bernstorff havde befrygtet, var indtruffet: en dansk Convoi var bleven visiteret, uden at Convoichefen havde seet sig istand til at hindre det. Hvorledes dette var gaaet til vil bedst efterfølgende Rapport fra Capitainlieutenant Fabricius, dateret Barcelona den 27de October, oplyse os om.

„Den 7de October, Kl. 6½ E. M. D. gik jeg til Seils fra Malaga med 4 Skibe under Convoi. Den 25de om Eftermiddagen kom jeg til Ankers paa Barcelonas Red. Paa denne Reise er følgende Mærkværdigt indtruffet.“

„Den 14de October, om Morgenen Kl. 6½, fik jeg en svær Seiler i Sigte til Luvart, som holdt ned paa os. Giorde klart Skib og ventede paa ham, under dansk Flag og Wimpel; lod til-lige Convoien heise Flag. Kl. 8½ kunde vi see, at han var en Orlogsmand og havde spansk Flag til. Kl. 10 sendte han en Officier ombord, som berættede, at det var den engelske Fregat Thalia, paa 44 Kanoner og commanderet af Capitain Newhous; den kom fra Neapel, hvor Flaaden laae, og var nu bestemt til Gibraltar. Han gjorde ved Dvertrædelsen i Skibet strax Undskyldning for, at Fregatten førte spansk og ikke engelsk Flag, og viste sig i det Hele meget artig og venstkabelig. Efter at Officieren igjen var gaaen fra os og kommen tilborde paa Fregatten,

passerede denne os tæt agtenom og heiste engelsk Flag tæt under vor Lø. Convoien var da en à to Rabbellængder fra mig, tværs i Lø. Strax efter sendte han igien Officieren ombord og bad om Tilladelse at maatte visitere Convoien, ifølge den Chefens tillagde Ordre. Dette afsløg jeg strax, idet jeg tilkiendegav ham min Forundring over en saadan Begjæring, leverede ham en Liste paa Skibene, deres Ladninger og Bestemmelser, samt med min Haands Underskrift bekræftede, at alle Skibe og Ladninger vare danske. Strax efter praiede Chefen af Fregatten mig, og spurgte om jeg kiendte de seneste Traktater imellem Hofferne. Jeg svarede ham, at jeg kiendte ingen Traktat, som tillod en Delogsmand at visiterer en neutral Magts Convoi; og paa samme Tid sendte jeg Lieutenant Gottlieb ombord til ham. Saavel min Ordre til denne Officier, som Fregatchefens Svar vil Hr. Commandeuren see af vedlagte Rapport. Til Uheld (maaffæ til Held) kunde jeg uagtet at anvendt Umage ei komme til at besyde Fregattens Fartøi, da denne ved sin Manovre forekom det, og holdt sig imellem mig og de forreste af Convoien; det var desuden meget laber Kuling. Kl. 1 $\frac{1}{4}$ kom Lieutenant Gottlieb tilbage og gav mig ovenmeldte Rapport. Samme Tid holdt Fregatten af og strøg sit Flag; vi gjorde det samme og ophørte med klart Skib. Jeg sendte en Officier ombord paa Koffardskibene. Den engelske Officier havde været ombord paa to, giennemlobet deres Papirer og bedet om Tilladelse at see i Lasten; iøvrigt havde han ført sig meget artig op."

„Hvorvidt den engelske Chefs Opførsel er undskyldelig, eller om han har handlet efter Ordre, veed jeg ikke; men jeg finder det meget krænkende, at see sig i den Stilling at maatte underkaste sig samme. saameget mere som denne Paastand og Opførsel efter den foregaaende venstkabelige Behandling faldt mig aldeles uventet. Det kan ikke heller feile, at saadanne Ordres Opfyldelse, hvilke synes mig at være imod det danske Flags Ære, jo vil paadrage os i Tiden mange Ubehageligheder.“

Capitainlieutenant Fabricius meldte ligeledes i denne Rap-

port, at han den 15de October havde truffet paa en algierff Fregat og to Chebequer, som havde lagt sig omkring ham og ligeledes havde villet at han skulde sende et Fartoi ombord og forevise Pas. Dette afflog Fabricius ganske, men tillod at Koffardimændene foreviste deres tyrkiske Passet. Hermed klarede han sig fra disse farlige og ubehagelige Gæster, der dog gjorde ham det temmelig braaget og truede med at anklage ham i Algier. Der var endnu to Polaccer med i denne Eskadre, og da det var meget loit Veir laae han med Convoien i Sigte af dem i to Dage.

Lieutenant Gottliebs Rapport lyder saaledes: „Efterat jeg havde berettet Chefen af Fregatten Deres mig givne Ordre, at han ikke maatte visitere vor Convoi, da vi ikke, skiondt hans Udfigende, kiendte nogen Traktat imellem Hofferne, som bod eller tillod det, svarede han, at han noie kiendte sine Ordre, og disse tillode ham det, isærdeleshed da vi kom fra og gif til en fiendtlig Havn. Jeg sagde ham, at dette havde ofte været Tilfældet ved vore Møder med andre engelske Delogsmænd, men at disse aldrig havde gjort Paastrand paa Undersøgelse; jeg tilkiendegav ham tillige min Forundring over hans Mistviol til vor Forsikkring om Skibenes Rigtighed og til vor øvrige Handemaade. Paa samme Tid gif hans Fartoi fra Borde, for at gaae ombord i vore Skibe, hvorpaa han sagde mig: „Der seer De Sluppen at gaae for at iværksætte min Dem alt bekiendte Ordre, og jeg sværger, at om De løsner et Skud efter den, flyder jeg Briggen i Sønk.“ Jeg svarede, at det maatte han vente sig, da jeg vidste, at der før jeg gif fra Borde var givet Ordre dertil, og jeg tillige havde Befaling at sige ham det, hvorpaa han med Hefstighed gientog sin Trusel. Jeg sagde da, at han kunde gjøre det efter Behag og paa eget Ansvar, men at vi i fligt Tilfælde vilde gjøre hvad der stod i vor Magt; imidlertid ønskede jeg, da Tiden kun var kort, et afgjørende Svar, om han agtede at opbringe Convoien, eller ikke, da han i saa Tilfælde maatte opbringe Briggen Lougen med. Han svarede mig, at om der fandtes noget Urigtigt ved Papirerne, eller fligt, da gjorde han det, og Briggen medtog han af ganske

Hierte. Da Briggen under denne Samtale gjorde nogle Manøverer for at komme til at beskylde Fartøiet, kom en Officier ind, som spurgte om de desaaersag skulde give Tyr, hvortil Chefen svarede, at de endnu kunde vente noget. Fregattens Kanoner bleve stedsse, medens jeg var derombord, stillet paa Briggen. Da jeg saaledes ansaae min Ordre opfyldt, gik jeg fra Borde. Paa Galderet gientog Freyatchefen tredje Gang sin Trusel. Jeg svarede ham, som før, og sagde ham tillige, at min Chef ikke vilde forglemme at indberette den hele Tildragelse til sit Hof."

Det var altsaa om denne høist ubehagelige Sag, der kun var Forløber til mange fleer af samme Art, at Bille ønskede at tale med Lord St. Vincent, hvis ædle Tænkemaade og udmærket artige Dpførsel mod de Danske var ham altsor vel bekiendt, til at han ikke torde love sig et saa heldigt Udfald af sin Underhandling, som det kun var muligt at forbinde med hvad Ordre Admiralen maatte være tillagt. I et Postscriptum til sin Rapport til Admiralitetet af 7de November, hvori Bille meder om den ham i det Dieblik tilhændekomne Rapport fra Fabricius, og tillige vedlægger Copie af denne, gjorde han Collegiet opmærksom paa, at Capitainlieutenant Fabricius havde handlet nøiagtigt efter den ham tillagte Ordre, og at det Tillæg som Bille havde fundet sig besøiet at gøre i Chefernes Instruxer, ved at have læst den Instrux, som Capitainlieutenant Baron Holsten havde medbragt her hjemme fra, endnu var Capitainlieutenant Fabricius ubekiendt. Han slutter med at sige: „Da jeg tænker snart at tale med Admiral Lord St. Vincent, eftersom han har havt den Artighed, ved Capitainlieutenant Holst, at lade mig indbyde til at passere nogle Dage hos ham i Gibraltar, en Høflighed som formodentlig kan tilskrives mit noie Bekiendtskab med General D'Hara, tænker jeg at gøre ham bekiendt med Capitain Newhouse's Dpførsel, samt tillige sige ham, at som denne Sag allerede er meldt hiem har jeg alene at ubede mig hos ham, at deslige Handlinger ikke oftere maa finde Sted, førend jeg kan erholde Forholdsordrer desangaaen:

de, og jeg skulde tage meget feil, dersom Lord St. Vincent bifalbt Capitain Newhouse's Handlemaade."

Saa snart Bille var sat i Land i Tangier, beordrede han Briggen Nidelven at gaae over til Gibraltar for at tage Skibet Forandringen, som Holck havde bragt derind, samt hvad andre Skibe, der ellers maatte findes, under Convoi vesterefter; siden skulde han holde det krydsende imellem Cap Spartel og Trafalgar indtil den 1ste December, da han atter skulde indfinde sig paa Tangiers Bai. Baron Holsten kom over til Gibraltar d. 21de November, men Skibet Forandringen havde imidlertid havt det Uheld at blive taget af en engelsk Kaper paa selve Gibraltar Red, da det prøvede paa d. 14de November at slutte sig til Convoien, som gik forbi, og det svævede endnu for Retten, om Capitain Berendt de la Haie var dansk eller hollandsk. Den 23de saldt et meget haardt Veir paa Gibraltar Red, hvorved et engelsk Linieskib forliste. Den 29de gik Nidelven Seil med 3 Skibe, som bragtes Strædet ud; derefter krydsede den til d. 1ste December, da Baron Holsten ifølge Ordre atter kom ind til Tangier. D. 4de December løb han over med Bille til Gibraltar. Først d. 24de gik Bille atter derfra med Nidelven og kom til Ankers paa Malaga Red den følgende Dag. Hvad han udrettede i Gibraltar samt hvad øvrigt Mærkværdigt vi have at anføre for dette Aar, finde vi tilbeels i efterfølgende Uddrag af hans Breve til Admiralitetet og Grev Bernstorff, dateret Malaga d. 26de Decbr. 1798.

„Red at tale med Admiral Lord St. Vincent, gjorde jeg ham strax bekendt med, at jeg havde sendt en Rapport hjem til mit Hof, hvoraf jeg gav ham en Extract, og at jeg var aldeles uberegtiget og utemplyndiget til at underhandle videre med ham om denne Sag, men at jeg af Hoiagtelse for Admiralen foreløbig vilde gjøre ham bekendt dermed, samt tillige erkjendte mig hos ham, om det skulde være fra England udstedte nye Forholdsordrer, som endnu vare mig ubekjendte og som kunde gjøre Forandring i Traktaterne. Det glæder mig at kunne have den Gæde at berette, at jeg af mit Besøg hos Admiralen havde den største Satisfac-

tion, jeg kunde ønske mig: han bevidnede mig sin Høiagtelse for den danske Nation og den danske Marine, sagde mig at det gjorde ham meget ondt, at saa ung en Mand, som Capitain Newhous, der ei havde havt nogen Commando for (han var kun Interimschef for Fregatten *Thalia*, og fører nu kun en Sloop of War paa 18 Kanoner) skulde have ført sig saaledes op, og at han strax vilde lade ham kalde til Regnskab derfor, samt endnu samme Dag skrive til Admiral Nelson, for paany at give Ordre til alle Chefer at respectere de danske Convoier. Et Par Dage efter kom Capitain Newhous til mig og gjorde mig Undskyldninger for det der var hændet, hvilke da meest gik ud paa, at Capit. Fabricius og han ikke havde forstaaet hinanden og at han ikke havde vidst at de Danske convoierede herinde, m. m."

"Admiralen sagde mig, at til Foraaret vilde Marseille og Toulon blive blokerede, at Genua strax vilde blive det og bombarderet tillige. Capitain Sir Sidney Smith havde forladt Gibraltar kort før jeg kom hertil. Han var ombord i Linieskibet *Tiger* og gik til Constantinopel med rige Præsenter til Storherren; her skulde han forblive, for tilligemed sin Broder, Ministeren, at slutte en Traktat med Porten. Medens jeg laae i Gibraltar saae jeg daglig Bombeskibe at blive sendte ind i Middelhavet. En stor Activitet hersker der ved Bærstet, under Lord St. Vincents Nær-værelse. De Engelske have Expeditioner for mod Corfu, Malta, Alexandrien, Civita-vechia og Genua. Saavel deres Tropper som Arsenalet skal nu fra Lissabon transporteres til Gibraltar."

"Strax efter at jeg havde forladt Malaga skrev General-Capitainen til Consul Hoppe og forlangte, ifølge en Skrivelse fra sit Hof, Oplysning om et dansk Skib, kaldet *Jenny*, som Briggen *Sarpen* den 16de October havde taget tilbage fra en fransk Kaper, efter Capitainlieutenant Holdts Rapport 2½ Mile fra Landet, og saasom det spanske Hof forlangte disse Oplysninger af General-Capitainen, paa den franske Ministers Begiæring, meldte Consul Hoppe mig, at han havde svaret, at Capitainlieutenant Holdt berettede, at Skibet var taget 2½ Mil fra Landet og op-

fyldte isvrigt Brevet med ligegyldige Ting. Dermed antager jeg den Sag for endt; men for at Regjeringen ikke skal være uvidende om Detaillen af denne Sag, i Tilfælde der skulde blive yderligere Spørgsmaal derom, lader jeg hermed følge Cap. Holdts Erklæring. Havde jeg været nærværende, skulde jeg have sørget for at General-Capitainen da skulde have søgt den rigtige Wei for at indhente sine Oplysninger."

Angaaende Captain Ellbrechts Affaire med Briggen Klærligheden, af hvilken han gav et Udtoq, skrev han endvidere: „Da Kaperen hører hjemme i Gibraltar, sender jeg hele Sagen med den Forretning, jeg efter Helligdagene agter at lade optage over Skibets Tilstand, til Consulen der. Skibet bliver da liggende her saalænge til Capitainen engang opdages. Skulde det vare forlænge, lader jeg lyse efter ham hos alle Consuler og i Aviserne."

Betræffende de barbariske Sager, da modtog Wille ved sin Tilbagekomst til Malaga adskillige Breve fra Consulerne Hameken og Wille. Vi ville bedst erfare disse Breves Indhold, ved at anføre hvad Wille skrev desangaaende til Grev Bernstorff, stedsø i samme Brev.

„Consul Hameken skriver mig til, at Weien af Tunis ikke endnu har villet modtage de ham sendte Foræringer, at han er vred over intet Svar at have faaet fra Kongen af Danmark, og hans Ministre over ingen Foræringer at have faaet, at Skibet laa der endnu og havde faaet Skade af Lynild paa sin Stormast; endvidere, at det havde gjort vor Sag Skade, at den svenske Fregat havde været der i Forveien o. s. v. Dette kan jeg godt indsee; men uden at have givet mig Fuldmagt til at tilstaae Weien alt hvad den svenske Chef har lovet ham (hvilket efter mit Begreb aldrig kunde stemme overeens med den danske Regjeringens Tænksomme) troer jeg ikke at min Nærværelse kunde have nyttet noget. Jeg havde først isinde, at lade den Fregat, som ifølge Ordre skal convoiere Presentskibet, som Fregatten Hvide-Den bringer ud til Algier, at lade den anløbe Tunis for at høre hvorledes Sagerne staae; men jeg har siden betænkt mig. At her er en dansk

Eskaadre i Middelhavet er noksom bekendt; Karstiden er farlig paa den barbariske Kyst, og saa tænker jeg vel, at vor Consul er dygtig nok til at bringe Deien til Rimelighed. Hans Svar paa mit sidste Brev, hvori jeg melder ham dette, vil jeg idetmindste først afvente; men skulde imidlertid Hr. Greven troe det nyttigt, og De da vil give mig Forholdsordre, skal jeg strax gaae derhen."

"Fra Consul Bille har jeg ogsaa faaet flere Breve, hvori han besværer sig meget over den nye Dei, og over den Indfyndelse som Toderne Baeri igien have faaet. Saaledes som jeg havde forudsagt det i mit Brev til Consul Bille, hvori jeg meldte ham, at jeg havde besværet mig over, at han havde formaaet Capitain Fabricius til at gaae til Livorno med Baron Reh binder, for at fragte et Skib til Deien, at den Expedition var penge- og tids-spildende, saaledes er det rigtig indtruffet. Skibet vil komme til at gaae for halv Fragt, eller Deien vil have et andet, eller ogsaa danske Papirer for et af Baeris Skibe. Dette er hvad jeg veed at melde om vore barbariske Anliggender. Naar Presensskibet ankommer ville Sagerne nok jevne sig der."

"Skulde der, imod Forventning, ske noget Fredsbrud enten med Tunis eller Algier, er det min Pligt at gjøre Regieringen opmærksom paa, at Briggerne i saa Tilfælde ikke kunne være tjenlige herinde. Frega ter og et enkelt Linieskib vilde da være de meest passende Skibe. Men saalænge der kun er Spørgsmaal om at convoiere mod Kapere, ere Briggerne de beqvemeste Fartøier som kunne tænkes."

"Den engelske Handel er nu atter i fuld Gang i Middelhavet, men steds med Convoier.

"Den 11te d. M. ankom den svenske Fregat Freia til Gibraltar. Da den gik til Malaga, tog den med sig hvad danske Skibe der laae klar til at gaae osterefter. Medens jeg laa i Gibraltar rasede nogle frygtelige Storme der paa Reden, hvorved flere Skibe forliste resten og andre lede betydelige Havarier. Den svenske Fregat Freia mistede et Anker, drev ombord paa den anden svenske Fregat Thetis og tog ham bort Fokkemast, Bogspryd,

Gallion og Skæy. Mast og Spryd fik han paa Bærftet i Gibraltar, men Lougverk og Seildug havde de intet af. Jeg opholdt mig længe i Gibraltar, tildeels i Haab om at see Fregatten Hvide-Ørn komme derind. Man sagde mig, at den skulde være kommen ind til Lissabon, og her i Malaga har jeg faaet Bekræftelse derpaa, ved Skippere som have været under hans Convoi, og som i en Storm paa Hoiden af Lissabon ere blevne skilte fra ham."

"Capitainlieutenant Fabricius, som med en Convoi af 3 danske Skibe ankrede her den 30 November, kommende fra Alicante, gik atter under Seil den 6 December med 4 svenske og 6 danske Skibe, for at gaae Strædet ud; men kom tilbage igien den 21de formedelst haardt Veir og Modvind. Han frelste paa denne Tour tvende danske Skibe fra at blive tagne af franske Kapere; derimod mistede han to danske og et svensk Skib af Convoien; den ene Danske holdt af til Cartagena, efter at have mistet sit Vougspryd, Fokkemast og Stor-Maa; det andet kom herind for læt Skib; det svenske Skib drev af." *)

Foruden Fregatten Hvide-Ørn, som daglig ventedes, var det ogsaa blevet Bille tilmeldt, at hans gamle Majade, under Generaladjutant, Capitain Kriegers Commando, skulde komme ud og underlægge sig hans Commando. Under den 24de November skrev Admiralitetet at den var affeilet, og at med den var udsendt 20 Stykker 12 pundige Jernkanoner med Raparter og Tilbehør, som Paschaen af Tripolis havde ønsket sig, hvilke Bille maatte besørge afleverede, naar han fandt det passende og beqvemst for Tienstens øvrige Larv og Gang. Bille skrev derfor en Ordre til Krieger, som denne ved sin Ankomst til Gibraltar med sin Convoi skulde forefinde der. Den befalede ham, at tage Convoi fra Gibraltar til Malaga, og derfra langs spanske Kysten til Genua og Livorno, hvor han da vilde forefinde Bille, eller idetmindste efterladt Ordre. Briggen Lougen, som han vilde finde i

*) Disse udbrag af Billes Breve ere dets stiledte til Grev Bernstorff, deels til Admiralitetet.

Farvandet af Gibraltar, skulde han tage under sin Commando og lade den følge sig paa Togtet. Bille gjorde ham opmærksom paa at afholde sig fra at anløbe de Steder, som vare traktatmæssigen blokerede, og at lade sin Convoi forevise tyrkisk Pas, naar det af tyrkiske Krydsere maatte forlanges. De 20 Kanoner skulde han kun beholde ombord indtil nærmere Ordre.

Den 28de December blev Fregatten *Hvide-Orn* signaleret fra Malaga Laarn, men formedelst haardt Veir og omlobende Vinde kom den ikke ind før den 7de Januar. Vi vilde derfor ikke omtale den videre i dette Afsnit.

Vi erindre, at Briggen *Nidelsen* havde haft Ordre at anløbe Gibraltar, efter at den havde sat Bille i Land i Tangier, for at tage Convoi vesterester, og navnlig Skibet *Forandringen*, Capt. Berendt de la Høie, som af Briggen *Sarpen* var bragt derind, efter at det havde mistet endeel af sine Papirer, som en fransk Kaper havde frataget det; men at Baron Holsten havde fundet Skibet taget af en engelsk Kaper, fordi det havde, imod Consul Glynn's Raad og Ønske, villet slutte sig til Nidelsens Convoi, som gik ud den 14de November. I denne Anledning meldte Bille til Deconomie og Commercecollegiet under 28de December: „Da Skibet var udrustet i Ostende, manglede Billebrev, havde aldrig været i nogen dansk Havn, da Skipperen med Familie var bosiddende i Ostende, og der kun fandtes to Mand ombord som vare danske: blev det ved Retten forklaret, at den hele Expedition var for fransk Regning, hvorfor Skib og Ladning blev priisdomt. Men som det var taget under Fæstningens Kanoner, blev Alt confiskeret til Fordeel for Kongen af England, saa at Kaperne ikke fik noget. Skipperen har angivet sin Reber i Altona at være Jan Gottlieb Dohler. De to danske Folk ere ombord i de kongelige Skibe. Capitainen og de andre udenlandske Folk have faaet Passage ombord i andre Koffardskibe.“

Bille havde modtaget et Admiralitetsbrev, dat. den 14de November, af følgende Indhold:

„Da det for det kongelige Commerce-Collegium er af højeste
8de Bind 8die Hefte.

Vigtighed at erholde, foruden de kongelige Consulers almindelige Indberetning, en noiagtig og mere detailleret Efterretning om hvilke Skibe der benytte sig af de bevilligede Convoier paa de Steder, hvor samme kunne erholdes, samt tillige, saavel ved Skibets Antagelse under Convoi, som ved alle andre Leiligheder at kunne være forvisede om, at Skipperne, som fare under dansk Flag, stedse have de befalede Skibspapirer i den behørige Orden, saa har Hr. Kammerherren, for at bemeldte Collegium kunde erholde de desangaaende fornødne Efterretninger, at tillægge de commanderende Officierer ved Convoier en Ordre, at meddele os fuldstændig Efterretning om de Skibe, som de ved hver Reise tage under deres Convoi; og for at lette bemeldte Officierer saavel de befalede Skibspapirers regelmæssige Eftersyn, som og Forfættelsen af en Tabel over de i Convoi værende Skibe, medgive vi herved Chefen af den nu herfra seilende Fregat *Rajaden* 400 Exemplarer af Formularen til den Forklaring, hver Skipper kan og bør give om sine Skibspapirers Indhold, naar han forlanger at antages under Convoi, som ogsaa 50 Exemplarer Formularen til den Generaltabel, som den Commanderende kan forfatte over sin Convoi."

I Anledning heraf skrev Bille i ovenmeldte Brev af 28de December til Commercecollegiet: „Fra det kongelige Admiralitet har jeg modtaget Underretning om, hvilke nyttige Forsigtighedsregler Regjeringen har fundet tielig at tage, for at alle Skibe, som gives Convoi, skulle have deres Papirer i den bedste Orden, samt være fuldkommen berettigede til Protection. Samme kan ikke andet end befordre vor Handel her i Middelhavet. Jeg skal saavidt muligt sørge for, at det Befalede desangaaende af Convoicheferne skal blive iagttaget. Imidlertid maa jeg gjøre det kongelige Collegium opmærksom paa, at Convoieringen i Middelhavet er af en ganske egen Natur. Foruden den store Mængde Skibe, som blive convoierede fra Havnene, gives der mangfoldige, som seile uden Convoi og som, naar de møde en dansk Convoi, strax søge til den og efter Omstændighederne blive ved den. Der

gives fast albrig nogen Convoi, som ihvor kort Tid den end har været ude, jo stedse og daglig bliver forøget med flere Skibe; thi Søen er bedækket med danske og svenske Seilere. Naar Veiret tillader det, undersøger Convoichefen altid saadant et Skib, men ofte kan det ikke lade sig gjøre. At give Convoi og Beskyttelse til alle danske og svenske Skibe skal stedse blive Formaalet for de kongelige Krydsers Beskræbelse. Jeg anbefaler stedse Cheferne, at lade Skipperne saa frie Hænder som muligt. Dste forlange de Convoi til Italien, og naar de da undervejs have talt med et eller andet Skib, forandre de Plan og gaae til en spansk Havn. Dette kan og maa ikke forbydes dem; men derved kunne For- maliteterne heller ikke saa noiagtig opfyldes."

Under 16de Nov. meldte Admiralitetet Bille, at ham var tilstaaet, saalænge han som Commanderende af Eskadren forblev i Middelhavet og hvad enten han var i Land eller ombord, 10 Rigsdaler Courant daglig i Diætpenge.

Allerede noget tidligere havde Bille i en privat Skrivelse bedet Grev Bernstorff om hans Mellemvirken til at blive afløst fra denne besværlige Post. Han følte sit svækkede Helbred at aftage daglig, og det var ofte at han virkelig var nær ved at ligge under for den store Mængde Forretninger. Imidlertid vilde han endda ikke ærbøse dette, og med Glæde opoffre sig for Kongens Tjeneste, detsom han kun saae Mulighed i ikke med det samme at ruinere sig og sin Familie aldeles, da det var umuligt at komme ud af det paa en anstændig Maade, med det ham tilstaaede Gehalt. I denne Anledning tilskrev Bernstorff ham under 27de October, at det var ham umuligt at sige ham noget bestemt angaaende hans Tilbagekaldelse, da Regieringen ikke kunde overtale sig til at afløse en Mand, der opfyldte sine Pligter med saamegen Iver og Held, og at det var umuligt at bestemme noget Tidspunkt for naar de Forholdsregler, man nu havde taget for Handelens Beskyttelse, kunde sættes ud af Kraft. Hvad hans Lønning og Pengetab angik, da var Bernstorff fuldkommen be- myndiget til at berolige ham i denne Henseende, da det var Kon-

gens Hensigt at han skulde betales saaledes, at han kunde leve paa en passende og anstændig Maade. Han opfordrede ham til at opgive de Udgifter den marokkaniske Ambassade havde forvoldt ham.

Forinden vi slutte Beretningen om Aaret 1798, ville vi giennemsee Correspondencerne for dette Tidrum, og deraf optage hvad vi finde antegnelsesværdigt.

Consul Bille i Algier skrev under den 12te August, at de danske Sager gik ret godt. Deien vilde have, at Bille skulde skaffe Udveie for nogle Penge, som Consul Glynn i Gibraltar havde oppebaaret for tre algieriske Priser, dem Glynn havde paataget sig forrige Aar at sælge; men det befandt sig, at en af dem var spansk, og da den i en Storm var dreven i Land paa den spanske Side af Gibraltars Bai, havde Spanierne bemestret sig den. For de to andre vilde Glynn have en Pritsdom. Disse Oplysninger havde Consul Bille af et Brev fra Glynn, skrevet til den afdøde Dei, i hvilket tillige Glynn søgte om det algieriske Consulat i Gibraltar. *) Saavel Kammerherre som Consul Bille ansaae imidlertid denne Sag som os Danske aldeles uvedkommende, kun raadede de meget Glynn til at afstaae fra dette Ønske, da han ellers usejlsk maatte renoncere paa at være dansk Consul, hvilket dog vel var nok saa indbringende og endeel mere ærefuldt.

Under 22de September meldte Consul Bille, at Skibet, som Reh binder havde fragtet, nu var ankommet, men at Deien nu ikke vilde have det og ikke vilde betale det, fordi der var Urolighed i Constantinopel og han derfor ingen Ambassadeur vilde sende derhen. Capitainen af Skibet forlangde naturligviis Fragten, og denne Baga tel meente Deien at Danmark skulde betale, nemlig 8000 Piastra. Vel gav Deiens Minister Haab om Erstatning, men det var ikke at stole paa. Deien vilde have, at

*) Vi see heraf, hvad vi allerede ved flere Leiligheder have haft Grund til at formode, at denne Hr. Glynn var en Mand, der havde mange Jern i Tiden.

Skibet skulde gaae bort og komme igien om 2 Maaneder. Under 3die November skrev Consul Wille, at efterat dette Skib, ifølge Deiens udtrykkelige Ønske, var seilet derfra, forlangte han paa een-gang at det skulde komme tilbage, eller og at et andet maatte fragtes. Herom skrev Wille til Consul Bai i Livorno; men nu fremstod Deien med en ny Fordring, som bestod i, at Wille skulde give dansk Flag og Papirer til et af Baeris Skibe, for at det kunde gaae til Constantinopel. Tingen var, at Baeri havde imidlertid vidst at tilbagevinde sin gamle Indflydelse hos Regjeringen, og at strax efter at det danske Skib var seilet, var Efterretningen indløben, at Alt igien var roligt i Constantinopel. Wille afflog imidlertid Deiens Fordring paa det bestemteste. Deien blev vred, truede med Krig, men det blev for det første ved Truselen.

I et Brev af 16de November forestillede Consul Wille, at de forskjellige Nationer havde brugt at lade deres Orløgschefer, som Tid eller anden anløb Algier, complimentere Deien til hans Thronbestigelse, og at det maaffee kunde have en fordeelagtig Virkning, om den Chef, der convoierede det forventede Presentskib dertil, blev beordret, ved sin Audience at giøre ham denne Compliment. Men under 30te December skrev Consulen til Wille, at Presentskibet, ført af Capitain Becker, der var bleven flitt fra Fregatten Hvide-Den i en Storm, var den 16de ankommet lige til Algier, uden Convoi. Presenterne vare blevne godt modtagne, endskøndt der intet Krudt var og vore Sager stode for Tiden godt. Derimod var den franske Consul og hans Tilhørende, paa Forlangende af en Chiaour fra Storherren, bleven lagt i Lænker, og Krig erklæret Frankrig. Sex Corsarer vare løbne ud at krydse paa de Franske; men han meldte Intet om, at Algier havde erklæret de franske Havne blokerede, saaledes som den spanske Regjering havde bekendtgjort det.

Af Willes Skrivelse til Grev Bernstorff, dat. 26de Decbr. have vi allerede seet Indholdet af Consul Hamekens Brev af 2den October. I dette Brev talte han om, at Deien var vred over, at Briggen-Lougen ikke var gaaen til Ankens paa Tunis Red, og at

det var ønskeligt, at danske Drlogsmænd viste sig der Tid til anden. I et andet uden Dato, men som maa være senere, skrev han, at Paschaen havde givet sex Maaneders Frist, fra 14de September at regne, til at faae Svar fra Kiøbenhavn, om man vilde tilstaae ham hans ublue Forbringere, hvis ikke da erklærede han Danmark Krig. Imidlertid havde Hamelen begyndt at udløse Presentskibet, og haabede at trække Tiden længere ud endnu, om intet Svar skulde komme. Men han ønskede meget Willes Nærværelse for Tunis med hele Eskadren. De Svenske havde tilstaaet alt hvad Beien havde forlangt. Dette sidste Brev modtog Wille først i Januar Maaned, hvilket vi af det Følgende ville see, men i Anledning af det første skrev Wille saaledes under 29de Dec. til Hamelen.

„Det gjør mig ondt at erfare, at Beien ikke har villet modtage de Foræringer, Kongen har sendt ham. Jeg formoder at denne Caprice hidrører fra de Svenskes altfor store Estergivenhed. Imidlertid antager jeg, at naar De først udfælder Presenterne, forandrer Beien nok Tanker og modtager dem tilsidst; og jeg er overbevist om, at Deres Iver og Duellighed vil bidrage meget til at bringe Hs. Excellence paa fredelige Tanker. Jeg kan ikke dele Deres Anskuelse om Nødvendigheden af at jeg viser mig for Tunis, med noget Skib af Eskadren. Vor Regjerings Hensigt er hverken at trodse Beien, eller at vise Frygt og Estergivenhed for ham: Dette ere de samme Ord, som Grev Bernstorff i et af sine Breve til mig betiener sig af, og i hvilket han endvidere siger, idet han taler om Presenterne til Tunis, at vi vare Beien aldeles Intet skyldige. Jeg maa bede Dem, Hr. Consul, at gjøre Beien ret forstaaeligt, at de danske Drlogsmænds Bestemmelse her i Middelhavet er af en ganske anden Natur, end at de kunne tillade sig at spille deres Tid paa Tunis Red, eller ved de deraf flydende Dvarantainer; at det var nok at bringe Skibet med Presenterne sikkert til sin Bestemmelse, eftersom De, Hr. Consul jo var der for at besørge og afgjøre de danske Sager i

Tunis, og at altsaa Beiens Brede i denne Anledning var uden Grund."

"Jeg smigret mig med, at De vil bære mig med Efterretning fra Dem, og nøltagtig sige mig vore Sagers Tilstand i Tunis. Da Hs. Majestæts Eskadre for Dieblicket er temmelig betydelig her i Middelhavet, have vi ikke nødig at frygte Virkningen af de barbariske Paschaers onde Luner og Capricer, og da jeg er forberedt paa enhver Begivenhed, har jeg al Grund til at troe, at den barbariske Magt, som falder paa at bryde med Danmark, neppe vilde opnaae en Freds slutning paa saa fordeelagtige Vilkaar, som de der for Tiden finde Sted"

Fra Tripolis meldte Consul Lochner, uunder 30te Dec., at han havde modtaget flere Breve fra Bille paa reengang, efter i lang Tid at have været uden Efterretninger. Han havde fundet et beleiligt Dieblik til at overbevise Paschaen om Umuligheden af at skaffe de meget omtalte Kanoner, hvorfor da Paschaen, som flere Gange isorveien havde behandlet ham meget ilde i den Anledning, endelig havde sagt, at han var fied af at den Frem- og Tilbagesnalken, han vilde da have sine Penge, de resterende 3000 Piaastre, men det skulde være strap. Lochner havde da skaffet 1400 Piaastre tilveie, ved at give 10 Procent Agio til Toderne, og Resten havde han givet Anviisning paa. Men nu havde han faaet Efterretning fra Danmark, at Kanonerne kom ud med Najaden, dog uden at han vidste om det var som Foræring eller for Penge, hvorover han atter kom i Forlegenhed. Han meldte i samme Brev, at de Spanske havde istandsat Paschaens Skibe paa det prægtigste, og givet Penge og Foræringer ovenikøbet. Herom havde Bille allerede Underretning af et Brev fra Consul Bourbon i Cartagena, dateret den 17de November, hvori berettes, at 3 tripolitanske Skibe vare komne ind til Cartagena, commanderede af en dansk, eller rettere norsk Renegat, som blev kaldet Generalissimus over den tripolitanske Sømagt. De havde bragt den spanske Consul i Tripolis dertil, og havde havt ombord en Foræring til Kongen af Spanien, bestaaende af en Ladning Korn.

samt en Løve, nogle Strudse, Orne og Papegoier. Disse Skibe bleve derpaa istandsatte ved Arsenalet. En amerikansk Corvet, paa hvilken Renegaten havde sit Flag, blev ny udrustet, Kobberforhudet og fik nye Seil, saa at dette Skibs Reparation alene blev anslaaet til 6000 Piafter. Det andet Skib syntes at være af tripolitanisk Bygning. Ogsaa det blev nyt istandsat og fik et nyt Fartoi. Det tredie, en svensk Prise, fik ingen Reparation.

Af de øvrige Consulatbreve er intet synderligt at anføre. Det er stedse det samme Emne, med de Forandringer, som Omstændighederne frembyde, nemlig de krigsførende Magters Kaperes Uforstammenhed, Historien om opbragte Skibe og deres Priisdømmelse eller Frigivelse mod Contributioner. Endog fra det fædelige Malta finder jeg en saadan Klage, dateret Januar Maaned 1798, altsaa endnu før Buonapartes Expedition, hvori Consul Fremaux medder, at et dansk Skib var opbragt dertil af en engelsk Kaper, hvilket dog efter nogen Tids Forløb atter blev frigivet.

Brødrene Faume, som havde et Handelshuus i Hamborg og et andet i Livorno, henvendte sig til Deconomis- og Commerces Collegiet med Begjæring om, at de danske Orlogsmænd maatte convoiere ind i Levanten, da de havde en betydelig Handel paa disse Farvande, og vilde dertil fragte danske Skibe. Den danske Consul Bay understøttede dette Andragende, og da Collegiet lod det gaae til Billes Erklæring, skrev Bay desangaaende til ham, for at bevæge ham til at samtykke heri. Men Bille afflog det, som en Ting der ikke stod i hans Magt. Hans Svar i denne Anledning til Bay er dateret Langier d. 9de August. Han angav deri, at hans Instruxioner bode ham at give saa udstrakt en Beskyttelse, som han kunde, til den danske Handel. Han kunde derfor ikke stille sig ved et af sine Skibe til at convoiere i et saa affides Farvand, som det østenfor Italien og ind i Levanten, efterdi det Antal danske Skibe, som foer i disse Farvande, kun var ringe i Sammenligning med den store Mængde der besøilede Middelhavet vestenfor. Det var ham saameget mindre muligt at opfylde dette iøvrigt saa billige Ønske, som han just i de Dage

havde erholdt Ordre at hjemsende to Fregatter, og ikke ventede de Skibe, som skulde komme i Stedet for disse, før længere hen i Efteraaret. Derksom Regieringen vilde at Convoieringen skulde udstrækkes til de levantiske Farvande, maatte han derfor ikke alene bemyndiges dertil, men han maatte ogsaa have en Drlogsmand mere under sin Commando.

Kaste vi et Blik tilbage paa den danske Marines Færd i Middelhavet, i Løbet af dette Aar, da finde vi den at bestaae i en utrættelig Convoieren frem og tilbage imellem Cap Spartel og den italienske Kyst. Ikkun den Baeriske Sag i Algier og Willes Ambassade til Marokko gjøre lidt Afvevling i Fortællingen. Denne kan altsaa, det indseer jeg, findes trættende for den der ikke er dansk Sømand, eller idetmindste som Dansk føler Interesse for Marinens og vor Søhandels Historie. Er Læseren Sømand, vil han forstaae at bedømme, hvilket besværligt Arbeide Convoieringen har været, hvor vanskeligt det ofte maa have faldet at holde Convoier samlede, bestaaende stundom af 30—40 Skibe, af de forskjelligste Seil:Typer, naar Storm og Stille, Strom og mørke Nætter, Skippernes Uagtsomhed og Kapernes Uforskammenhed forenede sig om at adsplitte dem. Og er han tillige dansk Sø:Officier, da vil han glæde sig over den Utrættelighed, med hvilken vor lille Eskadre opfyldte sit herlige Kald, at værne om den danske Handel.

Det er en Sandhed, som ikke ofte nok kan gientages, og som bør være indgravet i enhver Sø:Officiers Erindring, at om end hans første og helligste Pligt er at staae for Fædrelandet i Krigstid, saa har han en anden, som ikke er mindre vigtig, og det er den, i Fredstid at beskytte Handel og Skibsfart. Under denne Beskyttelse maa ikke alene forstaaes den, som han yder den, hvor han directe befales dertil; nei, Ordet bør gives den meest udstrakte Betydning. Drlogsmanden bør hjælpe Koffardmanden hvor han kan, i Havn eller i Søen, i egne som i fremmede Farvande. Han har mange Folk, er i Almindelighed vel forsynet med Gods og Provisioner: et Fartoi, et Varp, et Anker, Hjælp af Folk og

Proviand kan ofte være en Koffardimands Redning. Drlogsmanden maa ikke vedkiende sig den smaalige Unskuelse, at see Fornærmeiser i Handelsffibets formeentlige Egegyldighed, naar man mødes i Soen eller i Havn. At denne Egegyldighed virkelig ofte finder Sted, negter jeg ingentunde; men jeg troer man bør beklage den, som et Beviis paa Mangel paa Dannelsse, og vel overlægge Maaden man paataaler den, isald man troer dette absolut nødvendigt; da man ellers let, for at hemme et lidet Onde, fremvirker et større. Drlogsmanden har mange Følk og manøvrerer med Lethed; han bør derfor være den første til at holde af, naar hans Cours krydser sig med Koffardimandens; ofte har denne faa Følk, kan maafee have Banskelighed for at holde af, og har altid sværere ved at gienvinde det han taber ved en saadan Afvigelse fra Coursen. Handelsffibet bør heise Flag naar han møder Drlogsmanden, især om denne viser sig at være af hans egen Nation; det byder Hofflighed og Anstændighed, og kan desuden ofte være af Bigtighed for ham selv; men at ville tvinge ham dertil, uden særdeles Grund, er utidigt i alle Henseender, og ofte kan man have megen Uleilighed deraf; ja, det kan blive umuligt, og i saa Tilfælde har man kun Skam deraf. Maafee river Koffardimanden sit eneste Flag itu; kort, det kan være ham til Tab og Uleilighed, og det er ialmindelighed til ingen Nytte, somofteft blot en Nyszierrighedsflag. Dog, jeg vil ikke indlade mig dybere paa disse Enkeltheder af den omhandlede Gienstand. Jeg skulde maafee neppe være gaaet saalangt, naar jeg ikke havde hort disse og lignende Spørgsmaal være Gienstand for hinanden meget modstridende Meninger. Men ligesaa vist som det er Drlogsmandens Pligt at beskytte Handelen paa Soen, ligesaa fuldt antager jeg, at denne Handel ikke kan bestaae med Kraft uden Drlogsmændenes Beskyttelse. Og heraf drager jeg altsaa en anden Slutning, idet jeg støtter mig paa Exemplet vi have for os i det beskrevne Mars Convoihistorie, saavel som det der følger efter, og det er den, at saalænge der kan existere Krig imellem Nationer, og saalænge der gives Menneffer der ikke agte Eiendomsretten, vil ogsaa en Marine,

bestaaende af seilbare Skibe, der kunne befare Jordens fierneste Farvande, blive nødvendig for en Søstat, der har Søhandel. Maaskee vil i Tiden disse Skibe bedre kunne gaae ved Damp, end med Seil; men saavidt ere vi ikke endnu. Hvad Slags Skibe, Flaaden skal bestaae af, maa naturligviis komme an paa, hvor den skal give Beskyttelse og mod hvem; det er med andre Ord, at deri maa være Skibe af alle Størrelser. Hvormange i Alt og af hver Slags maa være forholdsviis til Landets Kræfter og til dets Handels Udstrækning, og ingenlunde til Nabolandenes eller andre Somagters; thi deraf fulgte naturligviis, at det lille Land altid vilde komme tilfart: altsaa ligesaa gierne kunde lade være at have nogen Flaade. Ingen tvivler vel paa, at vor lille Eskadre i Middelhavet vilde været knust ved første Slag, dersom vi havde faaet Krig med England, hvis Somagt den saa ofte kom i uvenlig Berøring med; men ligesaa upaatvivleligt er det vel ogsaa, at Eskadren, saa lille den end var, gjorde Danmark uendelig Nytte. Uden dens Beskyttelse vilde vort Handelsflag ikke have vundet den Tillid, der bragte næsten hele den rige Fragtfart i vore Hænder: Convoisystemet gav den Sikkerhed og bevarede os i en Række af Aar denne Rilde til en Velstand, som skulde have havt en langt større og varigere Indflydelse paa vort Fædrelands Culturudvikling og Fremskriden til en høiere Civilisation, dersom ikke ogsaa det var blevet inddraget i de store europæiske Kriges Hvirvel, hvorfra større og mægtigere Stater, end vor, knap reddede den blotte Tilværelse, inddraget uforberedt og paa en saa uforudseelig Maade, at Alt, hvad Decenniers rigtlønnede Flid have samlet, gik tabt i et Diebtik; thi hele Rigets Capitalformue, hver Enkeltmands sammenparede Erhverv var embarqueret paa Havet og faldt i Fjendens Hænder, endnu før Krig var erklæret.

Til Slutning vil jeg her anføre en Liste paa Antallet af Skibe, som bleve convoierede af vore Delogsmænd i Middelhavet i Løbet af Aaret 98.

Fregatten *Thetis* bragte 91 Skibe ud af og 19 ind i Middelhavet.

— Triton 57 20

Fregatten <i>Rajaden</i> bragte = Skibe ud af og 4 ind i Middelhavet.		
Briggen <i>Sarpen</i>	89	49
— <i>Lougen</i>	8	9
— <i>Nidelven</i>	37	=

Den svenske Brig *Dragonen* bragte 13 danske Skibe ud af Middelhavet. Med de danske Convoyer bleve 8 svenske Skibe bragte Middelhavet ind, og 18 svenske ud af Strædet, hvilke ere iberegne de i Tabellen anførte. Vi faae saaledes et Antal af 282 Skibe, som bleve convoyerede Strædet ud, og 101 ind i Middelhavet. Herunder maae forstaaes alle Skibe som bleve bragte østerefter, saavel fra Strædet ved Gibraltar som fra Malaga og til Spanske og Italienske-Kysten.

(Fortsættes).

Bidrag til en Oversigt og Beskrivelse over Havnene i den danske Stat.

(Medbeelt)

H. A. f. N. 9. 241

I enhver hidtil udkommen geographisk eller statistisk Beskrivelse over den danske Stat savner man en samlet Oversigt over dens Havne, saavelsom de specielle Oplysninger om Havnenes Dybde og øvrige Beskaffenhed, der forekomme os at være høist nødvendige Bidrag til Kundskab om Stædernes Vigtighed, da disse for en stor Deel skyldte den større eller mindre Bequemhed for Skibsart deres Folkemængde, Industrie og Flor. Hydrographisk Beskrivelse over vore Kyster og de dem omgivende Bunde havest ikkun for enkelte Dele, og det endda tildeels høist ufuldkomment, da Omstændighederne først i de senere Aar have tilladt at fortsætte de hydrographiske Undersøgelser, der afbrødes ved den sidste Krig, og hvis Fuldstændighed er fornøden, før en saadan Beskrivelse kan opnaae den Paalidelighed, Nutiden kan gjøre Forbring paa.

Uagtet det, der successive er gjort, for ved Kaarter at faae Almeenheden rigtigere Begreber om vore egne Kysters og Farvandes Beskaffenhed, og uagtet de mange belærende Exempler Historien har at fremvise, saa synes Kundskaben om denne Gienstand dog ingenlunde at være tiltagen; men hvad man herom i den senere Tid har seet offentlig fremført, sammenholdt med det der blev fævet et halvt Aarhundrede tilbage, synes tvertimod at vidne om, at Uvidenheden i denne Deel af Fædrelandets Geographie nu baade er større og almindeligere, end fordem.

Man har saaledes paa Tryk seet fremmede Landkaart anførte, som de paalideligste Auctoriteter for Tilstanden af de os omgivende Farvande. Man har seet Løb, der i Fortidens Krige have modtaget Linieskibe, og som nu ere liig dem der føre til London, Liverpool, New-York og Canton, skildrede som Render, hvori hver Ebbe ikkun efterlod Dynd.

Man har seet Havneanlægget ved Cherbourg, hvor Havet stiger og falder 20 Fod, fremstillet som Beviis for lignende Arbeiders Udførbarhed i Østersøen, hvor, som bekendt, ei nogen regelmæssig Ebbe og Flod finder Sted. Man har seet skildret, hvorlunde Sandbankerne hos os vorede ud af Havet, liig Korallerne i Sydsøen, endskiøndt Naturen paa det omhandlede Sted netop arbejder i den modsatte Retning. Man har seet Naturens Love dristigen kuldkastede, ved den Paastand, at der hos os gives Steder, hvor der hver Formiddag er Ebbe og hver Eftermiddag Flod.

Endelig har man seet anført af Danmarks nyeste og vistnok meest udmærkede Militair-Skribent, at: „De Grunde, som opfyldte Farvandet ved Hovedstaden, dannede dengang, 1428, ligesom nu, nogle smalle Render, af hvilke Hovedrenden, Refshale kaldet, førte til Havnen, der imellem Amager og Slotsholmen gik op til henimod den nærværende Stormgade. Der, hvor Indløbet var trangest, havde Kongen til Handelens Beskyttelse ladet opføre nogle Blokhus, hvortil efter al Sandsynlighed Ruinerne af den under Jacob Erlandsen i det 13de Aarhundrede anlagte Refshaleborg, der endnu under Waldemar Atterdag forekommer i Historien,

som et fast Steentaarn, vare blevne benyttede, og som omtrent maa have ligget der, hvor Prøvestenen nu ligger*)."

Naar en saa grundig tænkende Mand kunde nedskrive dette i Kiøbenhavn selv, torde man vel deri finde Beviis for hvor ringe Kundskab om denne Green af Fædrelandets Geographie er igiennem alle Classer. Først nu denne Mangel paa Kundskab til grundurigtige Raisonnements, naar Talen er om militære Operationer, saa at endog saadanne, som Historien viser os bleve udforte for 200 Aar siden, skildres som umulige og daarlige nu, endskiøndt Naturen netop nu lægger dem mindre Banffelighed iveien end dengang, saa kan den vistnok have skadelige Følger, fornemmelig med Hensyn til Forsvarsvæsenet.

Dog ogsaa paa det borgerlige Liv have flige vrang Begreber

*) Sandheden er: Havnen dannes imellem Derne Siælland og Amager, og til den fører ikkun eet Løb, der er smalt og langt, forbi Siæl-lands Landgrund, Stubben, er meget bred, og det fra Nordenden af Amager udstydbende Rev, Refshalen, paa hvis yderste Ende Tre-kroners Batterie nu ligger, er meget langt. Der gives kun eet natur- ligt Løb, det fra Tre-kroner igiennem Bommen; men da dette paa sit Bredeste er dybest i begge Sider og lidt flakkere i Midten, saa opstaaer herved, for Linie- og andre svære Skibe, to Rønder i samme Løb. Endeligen er Nyløb en udmuddret Rende, der er tienlig for Fregat- ter og fører fra Løbet directe ind paa Flaadens Leie. Refshalen er saaledes, istedetfor at være et Hovedløb, netop den Grund som alene danner Havnen; og at denne er saa sikker er fordi der paa hiin, lige ud til Lunetten, ikkun er 3—4 Fod Vand. Nyholm er en Deel af Refshalen, som altsaa, indtil den blev opfyldt, var me- get længere og deels oversvømmet, deels bestaaende af tørre Holme, paa en af hvilke Skram i 1535 førte 3 Kartover i Vand og hermed skød Bybækkens Admiralskib „Den Pryste Hølk“ isænt. Prøve- stenen ligger umiddelbart ved Dybet ude nom Amager, hvorimod Refshaleborg laa umiddelbart ved Dybet ind nom Amager, idet- mindste 8000 Fod fra hiin. Et Lørløb fra Prøvestenen, over Refs- halen eller Amager ind til Havnen, er paa Grund af Strømmens Retning en Umulighed, fordi det er imod Naturen; et saadant kan derfor aldrig have eksisteret. At Kundskab herom var i forrige Ti- der ganske almindelig, sees f. Ex. af Scheels „Krigens Skueplads“, som udtrykker sig i det hele meget rigtigt om denne Siensstand.

havt Følger: man har ofte seet Skibe blive fragtede til at lade paa Steder, hvorhen de ikke kunde komme; ligesom man har seet Skibsførere vægre sig ved at modtage Fragter, af Ukyndighed om Farvande, dem de bog havde kunnet beseile. Blind Følgen af gammel Slendrian har ofte forlænget Reiser og ledet dem ad de uhenftsmæssigste Veie: vi ville herpaa kun anføre eet Exempel, det nemlig, at Lotserne ved Grønsund, i det første Aar, det nærværende privilegerede Dampskib foer imellem Kiøbenhavn og Kiel, ikke vilde føre det igiennem Møns-Dybet, men ikkun igiennem Hestehoved-Løbet, hvorved dets Reise forlængedes en Meil; de maatte saa at sige tvinges til at benytte den Dplysning, der allerede 60 Aar tidligere var indhentet, at hiint Løb ligesaa vel som dette var 2 Favne dybt, en Ting den idelige Fart siden tilstrækkeligen har godtgjort endnu at være Tilfældet.

Da rigtig og nøie Kundskab om Fædrelandet kan forlanges af hver dets Søn, og da denne Green af den vel kan ansees som vigtig i en Stat, hvis Belliggenhed og Kysters Udstrækning give dets Beboere en overveiende Interesse for Havet, og hvor næsten alle Stæderne skyldte Havnene deres Oprindelse og en stor Deel af hvad der i og om dem hersker af Vindskibelighed og Velstand*); saa har man troet det gavnligt, her at give et Bidrag til saadan Kundskab, ved at meddele en Fortegnelse over den danske Stats Havne, ordnede efter Størrelsen af de Skibe, som deres Dybde og Udstrækning tillade dem at modtage, samt den Grad af Sikkerhed de yde disse. Man tør haabe, at denne Meddelelse især vil have Interesse for de Handlende, der i denne Henseende ofte have maattet stole paa aldeles upaalidelige Udsagn, hvorimod denne

*) Det kongelige Landhuusholdnings-Selskab har, i dets Opfordring til at meddele Kundskab om de danske Provindsers Tilstand i økonomisk Henseende, ogsaa omtalt Havnene, i det 16de Spørgsmaal, saaledes lydende: „Er Produkternes Af sætning forbunden med Vanskelighed, saasom af Mangel paa gode Torve eller Udførsningssteder?“ Men, som en Følge af Spørgsmaalets Form, findes i de hidtil offentliggjorte Svar aldeles ingen positive Dplysninger om Havnene.

Liste, om den end ei kan gjøre Forbring paa at besidde den allerstrængeste Nøiagtighed, dog neppe noget Sted, i de Dybder den angiver, afviger over en Fod fra Sandheden, altsaa mindre end de temporaire Forandringer, Naturen i sin vante Gang selv underkaster Tingen.

Før at lette Oversigten ere Stederne opførte i en Navneliste, hvor blot Havnenes eller Lobenes Dybde med dagligt Middelvande findes antegnet, uden videre Tilføiende; siden følger særskilt Anmærkning, der indeholder saadanne yderligere Oplysninger og Bemærkninger, som der maatte være Anledning til at gjøre om enkelte Steder.

Der hvor regelmæssig Høi- og Lav-Vande finder Sted ere 2 Dybder anførte, den med dagligt Lav-Vande og den med dagligt Høi-Vande. Den Forskiel, Nip og Springtid gjør heri, samt den Indflydelse Vindens Retning og Kraft har paa Dybden i alle Havne, er enhver Somand bekendt, ligesom og, at da det er Dybden selv som er angivet, saa kunne Skibe indtil dette Dybgaende komme ind; skøndt det er ønskeligt at de stikke mindre.

Man har troet det hensigtsmæssigt at ordne Havnene i Classer, efter deres Dybde, og disse atter i Underafdelinger af Vinterhavne og Sommerhavne; ved de første forstaaes dem, hvori Skibene kunne overvintre med fuldkommen Tryghed, ved de sidste derimod dem, hvor Tisgangen kan gjøre det farligt at overvintre.

- | | | | | | |
|-------------|-------------|-----------|-----------|---|-------------|
| 1ste Klasse | indbefatter | de Havne, | der kunne | modtage | Linieskibe. |
| 2den | — | — | — | der have 18 Fods Dybde og altsaa kunne modtage Fregatter og de største Koffardiskibe. | |
| 3die | — | — | — | der have 14 Fods Dybde og altsaa kunne modtage Corvetter, Brigger og store Koffardiskibe. | |
| 4de | — | — | — | der have 9 Fods Dybde og alt- | |

sa kunne modtage mindre Orlogsfartøier og almindelige Koffardskibe.

5te Klasse, indbefatter de Havne, der have 5 Fods Dybde, og kunne modtage Kanonchalouper og smaa Koffardskibe.

6te — — — — — der have under 5 Fod, eller Baadehavne.

1ste Klasse.

Winterhavne.

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. Kieler Fiord. | 6. Gierner Fiord. |
| 2. Flensborg Fiord. | 7. Hamborg Fiord. |
| 3. Nibel Noer. | 8. Hiarns Sund. |
| 4. Hørup Vig. | 9. Knebel Vig. |
| 5. Augustenborg Fiord. | 10. Kiøbenhavn. |

Sommerhavne.

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 11. Ekernførde Fiord. | 18. Begtrup Vig. |
| 12. Sønderborg Fiord. | 19. Lyø Havn. |
| 13. Apenrade Fiord. | 20. Korshavn. |
| 14. Nars Sund. | 21. Nyborg Fiord. |
| 15. Aitrup Vig. | 22. Kallundborg Fiord. |
| 16. Nørsminde. | 23. Staalbybet. |
| 17. Kals Vig. | 24. Listerbyb. |

2den Klasse.

Winterhavne.

- | | |
|------------------|----------------------|
| 25. Christiansø. | 26. Størt 9:18. Fod. |
|------------------|----------------------|

Sommerhavne.

- | | |
|--------------------|------------------------------|
| 27. Rødkilde Vig. | 31. Stor-Strømmen. |
| 28. Belle Fiord. | 32. Romø Havn 24:30 Fod. |
| 29. Ryholm. | 33. Føhr Sund 18:26 Fod. |
| 30. Ebeltoft Bugt. | 34. Høver Strømmen 11:20 Fd. |

3die Klasse.

Winterhavne.

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 35. Svendborg 14 Fd. | 39. Helsingør 16 Fd. |
|----------------------|----------------------|

36. Korshavn, Fynshoved 16 Fd. 40. Eideren 7:17 Fd.
 37. Langore 14 Fd. 41. Glückstadt 8:17 Fd.
 38. Frederikshavn 14 Fd. 42. Altona 14 Fd.

Sommerhavne.

43. Muusholm 15 Fd. 47. Fano Dyb 12:17 Fd.
 44. Faaborg Fiord 14 Fd. 48. Süvre Dyb 9:15 Fd.
 45. Odense Fiord 16 Fd. 49. Hornum 9:16 Fd.
 46. Åsaa Havn 15 Fd. 50. Steensodde, Amrum.

4de Klasse.

Winterhavne.

51. Rønne 9 Fd. 60. Stevell i Hadersl. F. 11 Fd.
 52. Neustadt 11 Fd. 61. Fredericia 10 Fd.
 53. Heiligenhafen 9 Fd. 62. Aarhus 9 Fd.
 54. Holstenske Canal 9 Fd. 63. Randers Fiord 9 Fd.
 55. Eken 9 Fd. 64. Llimfiorden 10 Fd.
 56. Groeskiøping 10 Fd. 65. Hjerting 10:15 Fd.
 57. Nysted 9 Fd. 66. Brunsbüttel 4:11 Fd.
 58. Nakføv 9½ Fd. 67. Tøehoe 10 Fd.
 59. Korsøer 10¾ Fd. 68. Elmshorn 10 Fd.

Sommerhavne.

69. Arnager 12 Fd. 73. Fehmern Sund 11 Fd.
 70. Grønsund 11 Fd. 74. Nykøbing, Falster 9 Fd.
 71. Krogshale 11½ Fd. 75. Ise Fiorden 11 Fd.
 72. Laars 10 Fd. 76. Rølding Fiord 10 Fd.

5te Klasse.

Winterhavne.

77. Huntebæl 7 Fd. 85. Karrebæksminde 8½ Fd.
 78. Trekroner 8 Fd. 86. Skælster 6 Fd.
 79. Dragør 5 Fd. 87. Kjørteminde 6 Fd.
 80. Riøge 5½ Fd. 88. Rudkiøping 7¾ Fd.
 81. Præsto 8 Fd. 89. Marstal 8 Fd.
 82. Stege 8 Fd. 90. Bisø 8 Fd.
 83. Bordingborg 7 Fd. 91. Åsens 8 Fd.
 84. Dureby 6½ Fd. 92. Fæno, Lenkervig 7 Fd.

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 93. Middelfart 6 Fd. | 102. Sønderhøe 2-8 Fd. |
| 94. Horsens 7½ Fd. | 103. Hoier 0-6 Fd. |
| 95. Hov Havn 7 Fd. | 104. Wpck 1-10 Fd. |
| 96. Ebeltoft 8 Fd. | 105. Peltworm 0-9 Fd. |
| 97. Mariager Fiord 7 Fd. | 106. Båsum 0-8 Fd. |
| 98. Svaneke 6½ Fd. | 107. Warwerort 0-5 Fd. |
| 99. Ners 5¼ Fd. | 108. Wehrden 0-5 Fd. |
| 100. Hasle 7 Fd. | 109. Mieler Havn 0 5 Fd. |
| 101. Fens Løe 2-8 Fd. | 110. Neufelde 0-6 Fd. |

Sommerhavne.

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 111. Stubbefiøbing 7 Fd. | 113. Als Dyb, Læsø 6 Fd. |
| 112. Kremniøe Dyb 7 Fd. | 114. Hobo Dybet 7 Fd. |

6te Klasse.

- | | |
|-----------------------|----------------------------------|
| 115. Sandvig 4½ Fd. | 120. Sæby 4½ Fd. |
| 116. Fejs 4¾ Fd. | 121. Ringløp., Nymindegab, 3¾ F. |
| 117. Rastrup 4 Fd. | 122. Varde 0-4. |
| 118. Bogenø 3-4 Fd. | 123. Ribe 0-3½. |
| 119. Greenaa 4-4¼ Fd. | |

1)*) Ved selve Broen i Kiel kan lægges til med 16 Fods Dybgaende.

2) Ved Broen i Flensborg kan lægges til med 16 Fods Dybgaende.

10) Kløbenhavn er iblandt Havnene af 1ste Klasse den allereneffe. som ikke ubetinget kan modtage ethvert Linieskib. Dette er, med Hensyn til dens Forsvar, af største Vigtighed, da den med sin nærværende Dybde tillader det egne Linieskib uden stor Besværlighed at gaae ud og ind, hvormod det fiendtlige Linieskib ikke kan vove at forcere den, og i saa Henseende er denne Havn den hensigtsmæssigste til at tiene som Depot for Flaaden. Saafremt der fra Trekoners Batterie til Christiansholm overalt

*) Det foran enhver Anmærkning satte Tal henviser til den i Listen med samme Tal betegnede Havn.

var 25 Fod Vand, vilde Millioner anvendte paa Fæstningsværker ikke kunne aldeles sikke imod at see den forceret af Linieskibe. Denne Forcering er nu ikke mulig uden med de meget svagere Skibe, Dobbeltlags Fregatter, med hvilke et saadant Foretagende endnu aldrig har været forsøgt. Dybden er nu, i Løbet udenfor Bommen, 22 Fod.

11) Ved Broen i Eckersfærde kan ikkun lægges til med 10 Fods Dybgaende. Skibe, der stille 14 Fod, kunne imidlertid ligge med Landbret.

12) I Sønderborg kan lægges til Broen med 18 Fods Dybgaende.

13) I Åpenrade kan lægges til Broen med 11½ Fods Dybgaende.

14) Den Undersøgelse, hvorved Nitrup Vig i 1787 fandtes at være Havn for Linieskibe, omtaler ikke den ligeoverfor liggende Gudse Vig, hvis Form og Beliggenhed gjøre den til den skønneste Vinterhavn, saafremt den har Vand nok, hvorom Kundskab mangler. At den har havt det for Skibe af Middelstørrelsen sees deraf, at Kong Carl Gustav i 1657 lod den deri liggende Ribholm befæste, for at kunne tiene hans Skibe til Bedækning imod den danske Æfades Angreb.

21) Vinterleie kunne Skibe finde her, i Griffensund, med 14 til 15 Fods Dybgaende. Til selve Skibsbroen kan lægges an med 11 Fod I Slipshavn kan overvintres med 9 Fods Dybgaende.

22) Man kan hale ind til Enden af Skibsbroen ved Kalundborg med 12 Fods Dybgaende, men ikkun Fartøier som stille under 10 Fod kunne hale ind i Havnen og ligge fuldkommen sikke mod Tisgang.

25) Christiansø har i Nordre-Havnen Dybde for et Linieskib, men Havnen er saa lille, at ikkun smaa Skibe kunne seile ind i den; alle større Skibe maae varpe ind, og naar Vinden ikke er aldeles aaben, ogsaa ud. En Fregat vil være det største Skib, der paa denne Maade her kan finde Beskyt; men den vil

næsten op:age hele Havnen, i hvilken den ei engang kan svaie. I den endnu meget mindre Syder-Havn kunne ikkun Skibe, der stikke 12—13 Fod, løbe ind.

26) Stør-Drt. Den anførte Dybde er i Mundingen af Floden; indenfor ligge Skibe, der stikke indtil 20 Fod, flot med laveste Ebbe.

28) Fiordens Dybde aftager jævnt indester, og Havnen ved Beile er tilgængelig for Skibe der stikke indtil 8 Fod.

29) I Ryholms Sund findes nordfra endog Dybde for Liniestibe; men her er saa liden Plads at de ikkun i Rødstilfælde kunne søge herind. Sydfra kunne ikkun Skibe, som stikke indtil 14 Fod, løbe ind eller ud.

32), 33), 34). Da disse Havne afhænge af de Løb, som føre til dem, da disse Løb ere foranderlige, og da der i dem findes regelmæssig Ebbe og Floed Sted, en Ting, der er ukendt i de fleste andre danske Havne; saa vil det være rigtigst, under Et at betragte saavel den nærværende som den forudms Tilstand af Løbene imellem de frisiske Der. Disse Løb ere, i Ordenen sydfra og nordest, følgende:

1) Hver Strømmen, som løber langs med Nordkysten af Eiderstedt og Syd om Verne Pelworm og Nordstrand, er belagt med Lønder, hvoraf den yderste er rød og ligger paa 5 Favne med laveste Bunde. Paa det grundeste Sted, Rokkensteert, der er omtrent en Qvartmiil bredt, har med laveste Bunde tidligere været 13—14 Fod: men i de allerlidste Aar har her været usædvanlig lavt Bunde, saa at der nu ikkun er 11 Fods Dybde. Da imidlertid det grundeste Sted ikke er i selve Mundingen, og Vandet stiger 9 Fod her, og da der indenfor Rokkensteerter Vand nok og fuldkommen Beskyt imod alle Vinde, saa er dette Løb tilgængeligt for meget store Skibe.

2) Neue Schmal-Liefe er udmærket ved en Baake paa Sæesand og belagt med 7 Lønder, af hvilke den tredie ligger hvor Løbet er grundest og har 3 Favne Bunde med laveste Bunde. Det fører Syd om Amrum og Føhr, Nord om Pel-

worm og flere af det sunkne Nordstrands Halliger, og er tilgængeligt for ethvert Skib, da det endog i Føhr=Sund, under Fastlandet ved Dagesbüll og Faretost, har en Dybde af 3 Favne med laveste Bunde*).

- *) Det tørde være værd at bemærke, at fra denne Dybde, af 3 Favne med laveste Bunde, nær Fastlandet, er i lige Linie indtil Dybet i Flensborger Fiord ikkun $6\frac{1}{2}$ Mil. Skibsfart og Handel have for ethvert Sted, endog de heidigst beliggende, som Alt paa Kloden, deres Perioder: de stige, blomstre, synke og — begynde i en anden Retning et nyt Liv. Den langt fuldkomnere Skibsfart og den bedre Kundskab om Farvandene have unegtigen berøvet Havnene paa Vestkysten en betydelig Deel af deres Bigtighed; de Tider ere forbi, da man, for at sende England 7000 Mand Hiælpetropper, vilde som i 1659 indstibe dem i List Havn, stiondt Xarstagen ikke ligger i Havnen, men i den ubviklede nautiske Kunst, for hvilken Kattegat og Skagerak ikke længer frembyde nogen sand Banstetighed. Ikke heller lader Flensborg længer bygge Havn ved Dholm, for der at udstibe Varer, som den kunde hente til sig paa Xre og derefter forsende videre. Men stulde maastee netop derfor en Omvæltning være nær? Fra hvilket Synspunkt man end betragter det colossale russiske Monarchie i Osten, saa er og bliver det 60 Millioner Mennester, paa hvem Dphlysinogens Tryllemagt har begyndt at virke, og som raakt stride frem imod en hoiere Civilisation. Paa den anden Side staaer i Vesten den brittiske Stat, et kunstet Samsund, hvis Bestand be-roer paa en virksom Fremadstræben i andre Stater imod det Maal den selv synes, saa at sige, tilbeets at have overløbet. Forbindelsen, den umiddelbareste, hurtigste Forbindelse imellem disse Stater, og fornemmeligen imellem deres Hovedstæder, er for Begge en lige stor Trang; den tiltager dagligen, og vil upaatvivleligen i Fremtiden gjøre dette i en mageløs Progression. Xre Uger, den Tid som Farvandenens Bestaaffenhed gjør, at et seilende Skib om-trent maa bruge til denne Reise, tilfredsstille ikke de Fordringer, der nu gøres paa Hurtighed, hvilke derimod kunne opnaaes ved Hiælp af Dampfarten. Den directe Søvei gjør en stor Omvei og er for lang til beqvemt at udføres af en Dampbaad, uden at den underveis forsynes med Brændsel, og det bliver saaledes hensigtsmæssigst at bruge den smalle cimbriske Halvø som Hvilepunkt, hvorfra Dampfarten indrettes til begge Sider, en Xingenes Or-den, der allerede nu er indført over Hamborg og Travemünde, men hidtil egentlig ikkun for Passagerer og lette kostbare Vare:

Dette Løb synes ei at have forandret sig siden det opstod, og vil neppe gjøre det, uden ved en usædvanlig Naturomvæltning,

imidlertid vil denne Fart vistnok successive ubrides, og der torde da blive Spørgsmaal om det Sted, hvor Halsøen er smaltest fra Havn til Havn, hvilket, som ovenfor er anført, er imellem, Flensborg-Fiord og Føhr-Sund. Tages derhos endvidere i Betragtning, hvorlunde Jernbaner nu aldeles fortrænge Canaler, idet de med meget ringere Bekostning yde meget større Gavn, kunne anlægges paa hvilket som helst Terrain og give større Hurtighed, saa bliver det ikke usandsynligt, at en saadan Forbindelse med Eiden vil kunne opstaae her, imellem de nævnte Punkter. Man har allerede seet Forslag offentliggjorte om Anlægget af en Jernbane imellem Altona og Kiel, en Wei, der netop er dobbelt saa lang som hiin: unegteligen vil for Dieblikket en Jernbane der være meget gavnligere, men vil den altid blive det? Flensborg kan i enhver Henseende maale sig med Kiel; et Fyr paa Seefand, istedet for en Baake, og der vil da aldeles ingen Sammenligning være imellem den 6 Mile lange Fart ad Schmal-Dybet og Føhr Sund, og den 18 Mile lange Fart ad Elben, der desuden paa Blankenese-Sand ikkun har halvt saameget Vand som Schmal-Dybet og har ligeledes betydeligen aflaget i Dybde i de sidste 2 Aarhundreder, hvilket ikke har været Tilfældet med Schmal-Dybet. Vel er dette en løst henkastet Tanke, der ikkun efter den strengeste Prøvelse kan tænkes realiseret; men skulde det ei være en Gienstand, hvorover det særdeles egnede sig for en Dansk at tænke, naar han seer sit Fædrelands lykkelige Beliggenhed til at drage Fordeel af et nyt Dptog i det store Verdens Drama, men tillige seer denne Fordeel gaae tabt derved, at Forbindelsen, der umuligt kan skee uden igiennem Stater, der ere under hans Konges Scepter, dog etableres saaledes, at al Fordeel heraf for dem bortfalder derved, at dens Endepunkter netop falde paa de to eneste Pletter, der ikke høre dertil; ja, naar han endog seer Bestemmelser, tagne i en fremmed Stat, true med, for et vist Tidrum at gjøre over hundrede Mile af hans Fædrelands Kyster Tabu, imod den velgjørende Indskydelse af et af den fremstridende Civilisations stionneste Resultater, Damparten, og dette — for udelukkende at tilstaae denne Fordeel til en saakaldet Stat, hvis eneste Havn er Mundingen af en Aa, og hvis hele Kyst kan beskyttes med Skuddet af en Amuset. Skulde det være en daarlig Tanke at troe, med et saadant Exempel for Dinene, at jo nær:

efterdi dette ei engang fandt Sted d. 4de Febr. 1825, hvilket vel meest maa tilskrives, at den grunde Barre ligger saalangt ind i Løbet.

Det gamle Schmal-Dyb løb ind næsten i samme Retning, men laae omtrent $\frac{1}{4}$ Mil østligere, end det nye Løb, flit derfra ved Tusch-Grundene, og er nu ubrugeligt. Moorwafene, imellem Baksand og Seesand; Reuter-Diefe, imellem Seesand og Reuter-Branduug, og Landtiefe, imellem Westbrandung og Mittel-Gründe, ere tre Løb, der fra Søen af føre imellem Sandene, der ligger vestenfor Schmal-Diefe, og ind i dette Hovedløb. Da de forandres saavel i Dybde som i Retning, og isideller ere belagte med Tønder, saa kunne de ei benyttes uden af velkendte Folk, eller i det Tilfælde at et Skib skulde faae en Læger, som tvang det til at bære af herigiennem; de have alle Barrer for Mundingerne, hvorpaa er omtrent 2 Favne med laveste Bunde.

3) Fartrap Dybet er nu det bedste Løb, som fører imellem Amrum og Sylt, og ikkun til disse to Der. Det har, ved sin Munding, fortiden ikkun 9 Fod med laveste Ebbe. Ankerpladsen ved Hornum paa Sylt er meget god, hvorimod Reden ved Nordenden af Amrum er ødelagt af Sandflugten. Da disse Steder ere de ødste i den hele Dgruppe, saa maa dette Løb ansees som af en meget underordnet Vigtighed, men dog tienligt for de Skibe, der paa den lange Strækning fra List til Seesand maatte komme i Forlæggenhed med Paalandsvind. Rothe-Diefe og Hornum Dyb ere nu at ansee for ubrugelige.

4) Lister-Dyb. Herind føre tre Løb, nemlig Land-Dybet, Hoved-Dybet og Rog-Dybet. Land-Dybet fører langs

mere Forbindelsen kunde ledes til Statens Hierte, desto gavnligere vilde Indflydelsen blive for det hele Regeme? Skulde det ikke være rimeligt at mene, at hvor Natur og Politik staae i saa noie Samklang som her, der vil tidligt eller sildigt Kunsten træde til og skabe et for Statsfamsundet vigtigt Resultat?

Bestkysten af Sylt, hvilken er aldeles reen; det er saare let at befeile, men det har ved sin allerinderste Ende en Barre, mellem Sylt og Soltfand, hvorpaa der med laveste Bunde er ifkun 9 Fod. Hoved=Dybet fører imellem Soltfand og Risten, og har gode og letkiendelige Mærker paa Roms og Sylt. Da det i 1807 blev undersøgt fandtes her ikke mindre end 7 Favne; men da Undersøgelserne netop afbrødes her, saa er det muligt, at der længere ud er lidt mindre Vand, men dog altid nok med laveste Bunde for hvilket som helst Skib. Rog=Dybet var forudm Hoved=Dybet; det fører imellem Risten og Lammelæger, og er, med en Dybde af 19—20 Fod med laveste Bunde, overmaade bredt og let at indløbe, ja endog at indkrydse; i den sydligste Deel deraf er med laveste Bunde over 4 Favne. Disse tre Løb føre til Havnene ved List og ved Roms; hiin er en ypperlig Havn, har en meget stor Udstrækning og Dybde, ja mindre Fartøier gaae endog op til henimod Reitum paa Sylt. Roms-Havnen bag Sydenden af denne D er ikke stor, men har med laveste Bunde 4 Favne. Fartøier, der stikke indtil 6 Fod, gaae op til Slusen ved Høier paa Fastlandet.

Imellem List og Fans har Stormfloderne frembragt de største Forandringer i Løbene: her har saaledes eksisteret et Mans=Løb og adskillige Ribe=Løb, som alle ere gaaede til; endelig er nu Sønderhoe=Løbet, hvori der med laveste Bunde var 15 Fod, ogsaa gaaet ganske til; derimod er der opstaaet et nyt Løb, nemlig:

5) Juvre=Dyb, som brødes op af Stormfloden d. 4de Febr. 1825, omtrent ved Munden af gamle Ribes=Dyb, men i en sydlig Retning imellem Bondesknupe=Kevle og Engelskmandens Sand, og som har holdt sig aabent siden. I Munden, paa det Barre, var endnu d. 30te Mai 1827, med laveste Ebbe, stift 3 Favne; og paa samme Sted var der forudm ifkun 2 Fod; nu derimod er der paa Barren atter ifkun 9—10 Fod. Munden findes let, ved Hjælp af Raverne og Mollen paa Sønderhoe, Domkirken i Ribe samt Gienstande paa

Mans og Romo. Løbet fører imellem Kvarn-Sand og Reisby-Stiært indenfor sig, Voller-Sand og Romo-Flak udenfor sig, til Ankerpladsen ret Nord for Juvre paa Romo, fuldkommen i Læ bag Romo-Flak, som med Lav-Bande er tort. Ankerpladsen er saaledes meget god; men den er imellem Sande, temmelig langt fra Land, hvorfor den ei kan ventes benyttet uden som Tilflugtssted.

6) Knude-Dybet har med laveste Bande ikkun 9 Fod, men er nu den eneste Vej til Sønderhoe og til Nips-Naen. Den ene Kave ved Sønderhoe er bleven flyttet efter dette Løbs Munding, da Sønderhoe-Løbet gik til, ligesom det nu ogsaa har faaet 2 Tønder, som hiint forhen havde. Farten til Sønderhoe gaaer nu ad en betydelig Dmvei, heelt indenom Rielsand.

7) Graadybet fører ind imellem Fans og Jylland. Det er belagt med 3 Tønder og har paa sit grundeste Sted, ved den anden Tønde, indenfor Smørsand, med laveste Bande 12 Fod. Man kan, efter Skibets Størrelse, enten løbe heelt op til Hjerting Red, hvor der ved laveste Bande endnu ligger flot med 10 Fod; eller bag Sælhagen og Lilhoe, tvende Sande, der ere tørre med Lav-Bande, hvor man har 17—18 Fod; eller til Løbet imellem Fans og Eisbjerg Flak, hvor man har omtrent 4 Favne med laveste Bande; eller man kan ankre imellem Fans og Skallingen paa 3, 4 til 5 Favne. I Løbets vestre Side, under Skallingen, en fra Jylland udgaaende lille Halvø, er paa en halv Rabbellængde fra Land 4 Favne med allertaveste Bande, og paa den østre Side er der, udfor Strandby i Jerne Sogn, 3 Favne dybt ikkun 2 Rabbellængder fra Lybste-Kyft. Fiskerdybet, det gamle Graadyb, løber fra Søen af, Nord om Smørsand, ind i Graadybet, og er saare let at besejle, da det løber i ret Linie, S. 67° 20' D. ind lige paa den derfor oprettede Kave; men det har med laveste Bande ikkun 7—8 Fod Vand ved sin Munding. Dette Lob synes atter at tiltage i Dybde, alt som Graadybet bliver grundere.

Løbene imellem de frisiske Der kunne altsaa deles i:

a) *Sovedløb*, hvilke ere:

- 1) *Heverstrømmen*, der fører langs Kysten af Eiderstedt ind til Husum, samt til Nordstrand og Pelworm, har 11—20 Fod.
- 2) *Neue Schmalteje* (med *Wilsbene Moorbasser*, *Reutertiefe* og *Landtiefe*) som fører til Amrum, Föhr og under Kysten ved Dagebüll, har 18—26 Fod.
- 3) *Lister Hoveddyb* (med *Wilsbene Rogdybet* og *Landdybet*) fører til Havnene ved List og Romø, og videre til Kysten ved Hoier, og har 4—5 Favne.
- 4) *Graadyb* (med *Wilsbet Fisserdybet*) fører til Hierting og Fanzhoe, samt under Kysten ved Skallingen og Strandby, det har 12—17 Fod.

Uf disse Løb ere 1, 2 og 4 belagte med Tønder, og 3 er saare let at beseile uden denne Veiledning.

b) Løb for mindre Skibe, nemlig:

- 5) *Fartrap Dybet*, som fører til Ankerpladsen ved Hornum, Syd paa Eplt, har 9—16 Fod.
- 6) *Füvredyb* fører til Ankerpladsen ved Fävre, Nord paa Romø, og har 9—15 Fod.
- 7) *Knudedyb*, som er belagt med Tønder og fører til Sønderhoe og Ribe, har 9—14 Fod.

Da denne Kyst har været underkastet saa store Naturforandringer, vil det ei være uvigtigt at undersøge den Indflydelse, som disse have havt paa Løbene. Danske Søkaart synes ikke herover ældre end fra Begyndelsen af det forrige Aarhundrede, og de ældre hollandske Søkaart ere hoist upaalidelige, men Historien afgiver mange Oplysninger om denne Gienstand. Uf den vide vi, at da Grev Gerhard af Oldenburg, i Oprøret mod Kong Christian 1ste, gjorde Landgang ved Husum, var denne Byes Handel saa levende, at den i høi Grad vakte Hamburgernes Misundelse, hvorefter kan formodes, at *Heverstrømmen* da var ligesaa seilbar som nu.

I Krigen 1628 besatte Wallenstein *Derne*, men blev nødsaget til at vige for General Morgan, der med 7000 Mand løb

ind igiennem Schmalltiefte til Föhr, besatte denne Ø og derfra Nordstrand, gik over Heveren og fordrev Fienden fra Eiderstedt, landede derefter med sin hele Magt ved Dagebüll, erobrede Tondern Slot og drev Fienden sydøst til Eideren.

Ligesom Christian 4de havde lagt Planen til dette heldige Angreb med Hensyn til, at det var den Deel af Kysten, hvor Landgang lettest kunde udføres, saaledes ventede han i den følgende Krig det Samme af Fienden, hvorfor han, da han søgte Theisen, directe fra Flekkersø gik til Föhr, hvor han ankrede d. 11te Mai 1644 om Aftenen, og forblev der med Flaaden til den 15de, da han fik at vide, at Fienden laae ved List, og han altsaa seilede did. Theisen laae der i Havnen ved Meelhorn, nu Udhiørneholm, og havde taget 800 Mand ombord fra Fastlandet, dem Thorstenson havde detacheret under sin Adjutant, Oberst Lohusen, da Kongen løb ind og ankrede med Linieskibet Trefoldigheden nord for Albuen, den nordlige Ende af Den Sylt. Fienden løb Kl. 10 om Formiddagen ud og angreb Trefoldigheden, der i 2 Timer sloges alene med 24 af Theisens Skibe; men da de øvrige 8 danske Skibe kom ind med Floden, maatte Theisen, efter 6 Timers Kamp, trække sig tilbage til Meelhorn Havn. Stedet, hvor Kongens Skib laae til Ankers, kaldtes da, som nu, Lister-Dyb *). Danckwarth siger: „das Lister Tieff aber, so zwischen Silt und Rom belegen, ist ein weiter und tieffer Hafen, welcher die allergrößste Drlogs-Schiffe einnehmen kann.“ Han afbilder paa sit ene Kaart Trefoldigheden, beshydnende Hollænderne, med Beskrivt: „Konigshafen.“ Dette Navn, Kongen til Vre **) givet til denne Deel af Listerdyb, nord for Albuen, maa derfor ingenlunde, som Tilfældet er i de gamle hollandske Søkaart og som senere er giort af Hansen (Staatsbeschreibung P. 75) og Pontoppidan (Tom. VII

*) Navnet findes allerede i Kong Erik Menveds Gavebrev til Ribe By, af 1292, bekræftet af Kong Christian 1ste i 1455.

**) Saaledes kalder Danckwarth ogsaa Mundingen af Kieler-Fiord „Christianshafen,“ ventelig med Hentydning til at Kongen her efterlod sin Flaade til at blokere Fienden efter Slaget ved Fehmern.

P. 349) og efter dem af Flere, tillægges Bugten sydfor Albuen, imellem den og Liff, hvilken ifølge Kaarterne ligesaalet har været istand til at modtage Skibe i 1648, 1700 og 1807, som den nu er det, og hvor Kongen og hans Flaade desværre eiheller nogenfinde vare, da Sagen vel vilde have faaet et andet Udfald.

Da Kaarterne i Danckwarths Historie ere forfærdigede i Huisum af Meyer, der ogsaa, som Nr. 709 og 710 i den kongelige Manuscriptsamling udvise, bekieftigede sig med at forfatte Søkaart, saa kan man vel reflectere paa de Dybder, her findes anførte ved Lobene, og antage dem for at betegne almindeligt Lavbunde; disse vare, efter ham, i 1650 i Graadbybet 2 Favne; i Riberdyb 2 Fv.; i Listerdyb (Rogdybet) $4\frac{1}{2}$ Favn, og ved Mundingen af Heveren 3 Favne, samt høiere oppe i den $1\frac{1}{2}$ Favn; man seer at denne Strøm var belagt med Lønder i samme Retning som nu, samt at der paa Süd-Dog var en Fyrbaake til Veiledning for at finde dens Munding. Dybden i Schmaltiefe findes ei anført, men derom siges der: „das Schmale Tief, auch wohl Föhringer-Sund genannt, ist ein guter Meerhafen, und hat die Insel Föhr verschiedene kleine Häfen, so in das Schmale-Tiefe ihren Ausgang haben.“

Riberdybs daværende Tilstand kan sluttes deraf, at denne Stad i Kong Frederik d. 3des Tid havde næst Kiøbenhavn fleest Skibe i Danmark. I 1661 gik Kronprinds Christian og i 1668 Prinds Georg til Søes herfra, for at begive sig paa Reiser.

I et hollandff Atlas „de Water Werelt“ findes i 1669 anført følgende Dybder: Heveren 2 Favne, Schmaltiefe $3\frac{1}{2}$ Favn og Neuetiefe 3 Favne.

Ifølge Beskrivelsen til van Keulens Atlas fandtes i Heveren med halv Floed 15 Fod Vand, og med laveste Bunde i Rothetiefe 12 Fod; i Lister Hoveddyb $3\frac{1}{2}$ Favn; i Landdybet 9 Fod; i Gamle Riberdyb 10 Fod, og inde i Graadbybet, mellem Fans og Skallingen 8—9 Fod.

Jens Sørensen, der under Kongerne Christian 5te og Frederik 4de, var „Karte Directeur,“ angiver, i sine Kaart fra Be-

gyndelsen af det 18de Aarhundrede, følgende Dybder: Heveren ved Mundingen 4 Favne, og paa det Grundeste oppe i Landtiefte, mellem Eiderstedt og Nordstrand, 9 Fod; Schmaltiefe 14 Fod; Listerdyb 21 Fod og Graadyb 12 Fod; men dette var det nærværende Fiskerdyb, nord om Smørsand.

§ 1768 projecteredes *) at forbedre Havnen ved Steensodde paa Amrum, for derfra at drive Hvalfangsten. Capitain Wleugel, som blev sendt derhen for at undersøge Localiteterne, indberettede da, at Dybden med laveste Ebbe i Landtiefte var 6—7 Fod, i Moorwasser 15 Fod og i Schmaltiefe 18 Fod.

§ 1777 var Dybden, ifølge Poulsen, ved List i Rogdybet 5 Favne, i Hoveddybet 4 Favne *).

§ 1807 fandtes ved Opmaaling af Løbene følgende Dybder: Graadybet 10—11 Fod, Fiskerdybet 6 Fod, Knudedyb 8—9 Fod, Sønderhoe-dyb 15 Fod; og ved List: Rogdybet 4 Favne, Hoveddybet 6—7 Favne og Landdybet 9 Fod.

§ 1809 angav den med Kysten særdeles nøie bekendte Raadmand Smith i Wyck, i sit Raart, følgende Dybder: Graadyb 2 Favne; Sønderhoe-Dyb 3 Favne; ved List: Rogdyb 5 Favne og Hoveddyb 4 Favne; Rothe Tiefte 2 Favne; Neue Tiefte $3\frac{1}{2}$ Favne; Land-Tiefte 2 Favne; Reuter-Tiefte 2 Favne og Heverstrømmen 13—14 Fod, Alt med laveste Bunde. § 1819 d. 20de Marts fandtes Dybden paa det Grundeste i Graadyb, med laveste Bunde, 14 Fod.

Det vil heraf sees, at Løbenes Antal ikke er aftaget siden Vandfloden 1634, som idet den tilintetgjorde Den Nordstrand tillige stoppede Løbet de Schlup, der førte til denne D, og som

*) Til Udførelse kom det ikke, og det er neppe rigtigt, naar Suut i sin Geographie anfører: „Den har en Havn, som i den tidligere Tid er opmuddret og istandsat.“

*) Crocks i 1778 udkomne Raart over denne Kyst, troer man ei at borde anføre, paa Grund af dets isinesaldende Urigtigheder, og da alle Dybberne deri ere saa betydelige, at man maa antage de skulle betegne Høivande.

ifølge Danckwarth skal have afgivet god Havn. Siden den Tid er der altid opstaaet nye Løb, naar de gamle stoppedes, og er Tingen derfor end ei forbleven in statu quo for Stæder som Ribe, Hoier og Sønderhoe, saa er den dog ei alene bleven uforringet, med Hensyn til Tilflugt for Skibsfarten, men endog bedre, da det af Foransførte vil sees, at de 4 Hovedløb tilsammentagne i de sidste 200 Aar aldrig synes at have været seilbare for saastore Skibe, som de nu ere det. Dette er af stor Vigtighed, ei alene for Landet selv, men ogsaa med Hensyn til den betydelige Fart paa Elben, Weseren og Eideren, især for de Skibe, som komme fra eller gaae til Norge og Kattegattet. Imidlertid ere de ei længer saa vigtige som i Fortiden, da den directe Fart paa Østersøen, af Frygt for Kattegattet, var saameget mindre betydelig. I det Project til Danmarks Deling, som Carl Gustav forelagde Cromwell, tilbød han udtrykkelig England: Jylland med Lister-Dyb.

35) Iffkun østerfra kunne Skibe med det anførte Dybgaende løbe herind; vesterfra kunne ifflun 13 Fods dybgaende Skibe komme op til Byen.

36) Beliggenheden af denne Havn gjør den særdeles flirket til Stoppeplads under forskjellige Omstændigheder, hvorfor den fortiente at være mere kiendt af indencigste Skippere, end hidtil var Tilfældet.

37) Ved Skibsbroen ved Langøre findes 10 Fod Vand, og Skibe med dette Dybgaende kunne gaae heelt ind til Holmen Karlskol.

38) Denne nye flionne Havn bliver, hvad Riøhalingspladsen x. angaaer, først færdig iaar.

40) Skibe med indtil 16 Fods Dybgaende kunne ligge flot paa Floden, med laveste Vande, heelt op imod Frederichstadt; i Havnen ved Tønningen kan derimod med Høivande ei gaaes ind med mere end 12 Fod.

41) Siden Fæstningen er fløifet og Sø-Equipagen nedlagt,

gaaer Havnen, skøndt en Frihavn, til Grunde, og vil snart være odelagt, medmindre den faaer virksom Hjaelp.

42) I Havnen er mere Vand, men Dybgaandet af de opkommende Skibe er bestemt og indskrænket af den ringe Dybde paa Blankeneser Sand, nemlig 8—14 à 15 Fod.

44) I Havnen ved Faaborg er der fra 5—9 Fod Vand. Skibe, som stikke 8 Fod, kunne saaledes ligge i Winterleie her.

45) Den anførte Dybde findes ved Indløbet til Odense Fiord; indenfor er dybere; men Winterleie kan ikkun søges ved Klintebjerg med Skibe, der stikke indtil 12 Fod.

50) Uagtet ethvert Skib kan finde god Ankerplads her, kunne dog neppe større Skibe, end de af denne Klasse, løbe saalangt ind, at Stedet for dem kunde kaldes Havn. For Smaaskibe findes sikkert Winterleie heelt inde i Bugten bag Steensøbde, men som falder næsten tør med Ebben.

51) I Løbet af Naret kan Havnen ventes at blive tilgængelig for 10 Fod dybgaende Skibe.

52) Denne Havn bliver nu opmuddret og vil forhaabentligen med Tiden blive en af Statens allervigtigste Havne, da Naturen har givet den det, som man paa Traven søger at opretholde ved Kunst; og det er derfor den, som er den naturlige Stapelplads for Forbindelsen mellem begge Have, ved Foden af Halsøen; en Forbindelse, der, paa Grund af den tiltagende Dampfart og det russiske Monarchies Udvikling vistnok vil i Fremtiden blive meget mere levende, end hidtil. I Havnen selv er lige til Bullværkerne Dybde for ethvert Koffardiskib og Plads for hele Flaader. Reden er en sikker Sommerhavn, da den er en Bugt i en Bugt, hvor Paalandsvind ikkun har 3 Miles Søstræk fra Kysten af Mechlenborg, og Barren selv er af Mudder, medens Barrerne ved alle andre Havnemundinger i Østersøen ere af Sand. At denne Barre, hvorpaa endnu er 1 Fod Vand mere end paa Traven, ganske kunde bortmuddres, derfor synes Historien at give Garantie, da man nemlig af Durells Relation veed, at Linieskibet Frederik, paa 86 Kanoner, var bygget her for privat Regning, under Kong Fre-

derik Bies Regiering, og der altsaa til den Tid maa have været betydelig større Dybde paa Barren.

53) Lobet herind er en yderst smal Rende.

55) Ved Slimunde er Havn for ethvert Skib, som kan løbe Slien ind. Heelt op til Elesvig kan ikkun kommes med 7 Fods Dybgaende. Winterleierne ere ved Cappel og Arnis, hvortil man kan komme med 7—8 Fods Dybgaende, og ved Maasholmen for Fartøier, der stille 4—5 Fod.

57) For at komme ind med dette Dybgaende maa man benytte Lobet ved Kroghale; thi over Rødsand, ved de vestre Mærker, kan ikkun kommes ind med 7 Fod.

58) I Nalkovs Fiord findes endvidere Winterhavne ved Uibuen for $7\frac{1}{2}$ Fods, samt ved Sløtø og Bornholm for $11\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende.

60) Op til Hadersteben By selv kan ikkun gaaes med $5\frac{1}{2}$ Fod.

62) Paa denne Havns Forbedring arbeides vedvarende; den har nu allerede lidt mere end den anførte Dybde.

63) Efterat Stenene ere optagne paa Kirkegrunden, er nu ogsaa i dette Indløb rigeligen 9 Fod, et Dybgaende, hvormed man kan gaae Fiorden op, lige til Winterleiet Møllerup. Op til Randers By kan man derimod ikkun flyde med 7 Fod.

64) Bløden, indenfor Hals, er det sædvanlige Winterleie. I Halsborgs Nyhavn kan man komme ind med 8 Fod.

69) Mere dybgaende Skibe kunne vel finde Beskyt i denne Bugt imod flere Vinde, men de ville være udsatte for dem fra Sydvest til Ost.

70) Her findes 3 Indløb: Hestehoved-Lobet, Tolke-Lobet og Møens-Dybet; de have alle tre meget nær den angivne Dybde.

71) Denne fortræffelige Ankerplads har en fremragende Beliggenhed, som gjør at den meget ofte vil være et ypperligt Tilflugtsted, der fortiente at kiendes og afbenyttes meget mere, end hidtil var Tilfældet. Af denne Aarsag anføres her det yderst

Simple Mærke for Indseilingen: Nysted Kirke holdt paa Krogshale-Skandsø.

73) Vesterfra kunne endog de sværeste Skibe finde Sommerhavn her, men de maae da samme Vej ud igjen. Burg-Dybet er nu ikkun tilgængeligt for Baade; og i Bugten ved Fligge kunne ikkun Smaaskibe tage Vinterleie ved de derværende Væle.

74) Med den anførte Dybde kan kommes ind igiennem Guldborg-Sund nordfra; sydfra derimod ikkun med 7 Fod. Større Skibe kunne imidlertid finde god Sommerhavn i det nordlige Indløb til Guldborg-Sund.

75) Et nyt Løb, som har dannet sig her, over Terskelen, i Mundingen af Fiorden, tiltager jevnt i Dybde. Ved Holbæks Skibsbro kunne Skibe ligge, som stille 9½ Fod. Til Frederiksfund kan gaaes op med 4 Fod, og til Roeskilde med 3¼. I de forskellige Fjorde findes flere Havne, hvoriblandt Bramsnæs i Holbæks-Fiorden.

77) For denne Havn sætter sig ofte en Barre, men som med Lethed bortmuddres.

81) Ved selve Skibsbroen kan ikkun lægges til med 6 Fod; i Fiorden derimod kan man komme ind med 10 Fod; ved Hestefoen udenfor Fiorden er der god Havn for 14 Fods Dybgaaende, og længer nordlig, paa den saakaldte Strandegaards Red, er der i Virkelighed forsvarlig Sommerhavn, endog for Linieskibe, hvorfor Halvøen Fedd er et ingensunde uvigtigt Militairpunkt.

84) Op til Sarkløbing kunne ad Aaen ikkun Fartøier komme, der stille 5 Fod; paa Reden, ved Toldstedet Bandholm, ligge Skibe godt, som stille 8—11 Fod, de sidste omtrent ¼ Mil fra Land.

87) Her arbeides paa Havnens Forbedring.

90) Den anførte Dybde er den hvormed man kan løbe ind tæt under Bis. Linieskibe kunne finde sikker Sommerhavn i Bugten, til indenfor Flum, og Skibe indtil 11 Fods Dybgaaende kunne løbe imellem denne D og Hølnæs, ind i Funderbugten, der danner en ypperlig Havn.

91) Denne Havn kan dog anløbes af enkelte større Skibe, da der i dens Munding er 10—11 Fod.

92) Skibene ligge her ved Væle, nedrammede langs Nordkysten af Fæns.

93) Her findes ikkun Plads til et Par Jagter foruden Færgerne.

94) Forhen benyttedes Steensballe-Sund som Winterleie, men nu haves ligesaa stor Dybde i Namundingen, som fordem i Sundet.

97) Den anførte Dybde er i Fiordmundingen, hvor dog som oftest er $\frac{1}{2}$ Fod mere. I Mariager-Havn findes $7\frac{1}{2}$ Fod, og Høbroe kan anløbes med $6\frac{1}{2}$ Fod.

104) Om denne ved Nordby beliggende Havn findes, i Ribe Amts Beskrivelse af Dalgas, anført en Mening, den vi ikke dele. Den lyder som følger: „Nordby paa Fæns er fortrinlig flippet til at være Frihavn, med Anlæg af Dokker, Bassiner etc. En Drøgtsflaade kunde rummes her. Stedet har den uberegnelige Fordeel, at Isen kun meget sjældent og meget kort Tid lægger til. Mange Skibe, som nu ligge i Norge, ved Cowes paa Wight etc. vilde upaarviveligen søge dertil ved Havarie, eller naar Eiben og Beseren vare tillagte.“ Disse Forhaabninger forekomme os vel sangviniske.

121) Nymindegab er underkastet idelige Forandringer; den her anførte Dybde er den, som haves med dagligt Høivande i Februar 1832. Dette Løb afgiver et mærkeligt Exempel paa en Havns Indflydelse paa det den omgivende Land. Fordum fandtes her med Lav-Bande 8 Fod og derefter; men siden Gabet flytter sig sydester aftager ogsaa Dybden, ligesom Løbet indenfor i Fiorden op til Ringkøbing ogsaa er sandet til. Følgen heraf har været ei alene Ringkøbings, men tillige dens betydelige Dylands Forringelse, da dets Produkter have maattet udføres fra Østkysten. Det ligger neppe i menneskelig Magt, endog med uforholdsmæssig Opofrelse, til Barighed at overvinde en saa voldsom Naturkraft, som Havets paa denne Kyst: man gjør derfor sandsynligviis rigtigst i, alene at være betænkt paa Anskaffelsen af de til en ringe Vandstand meest passende Fartøier, hvilke her synes at maatte være Eibens fladgaaende Everter. Løbet trækker

ideligt sybligere, og har i de sidste Aar gjort dette i den Grad, at der ventelig snart forestaaer et nyt Giennembrud.

Man seer heraf, hvor rigeligt Naturen har udstroret den danske Stat med Havne, skillede til at modtage, ei alene mindre, men endog de allerstørste Skibe. Cuba, Dalmatien, ja endog Norge, *) de paa Havne rigeste Kyster, frembyde ingensteds, paa lige Strækning, et større Antal Havne, der kunne modtage Linieskibe, end det der findes paa Halvøens Østkyst, fra Kiel til Ebeltoft, hvor de ere saa talrige, at flere af dem, skøndt ypperlige, dog ere aldeles ubenyttede. Paa Vestkysten finder nu ikkun levende Fart Sted paa Eideren og Eiben, skøndt hiint er det allergrundeste, og dette, hvad Farten paa Hamborg og Altona angaar, det næstgrundeste Lob paa hele Kysten.

Anstiller man Sammenligningen med andre Stater, da finder man f. Ex. at i det egentlige England og Wales gives der, foruden de Steder, som have kongelige Værfter: Themsen Medway, Portsmouth, Plymouth og Milfordhaven, ikkun Humberfloden og Falmouth-Havn, som ere istand til at modtage Linieskibe. Irland er rigt paa Havne, men først nu optager man paalidelige Raarter og Beskrivelser over disse; og Skotlands uundersøgte Vestkyst har ventelig ogsaa adskillige gode Havne, men langs dets Østkyst finde Linieskibe ikkun Sommerhavne i Firth of Cromarty og Firth of Forth. Hele Storbritanniens Østside har saaledes intet andet Vinterleie for Linieskibe, end Themsen med River Medway; dens umaadelige Handel føres igiennem Lob, hvor i Virkelighed Skibene næsten alle vegne staae i Dynd med Lav-Bande**). Dette er ogsaa Tilfældet med Holland, hvis hele

*) Ved en Undersøgelse, foretagen i 1759, befandtes imellem Christiania og Lindersnæs, paa en Distance af 90 Mile, 12 Steder skillede til at modtage Linieskibe.

***) Paa alle Barrerne for Løbene til de vigtige Handelsstæder: New-Bcastle, Leith, Sunderland, Shields, Berwick, Aberdeen, Monrose,

Handel føres af 8 Løb, hvoraf ikkun 3 ere istand til at modtage Linieskibe. Frankrig tæller ikkun 5 militaire og 45 Handels-Havne, og af disse ikkun 10 af 1ste Klasse, som kunne modtage større Koffardskibe. Spanien har rundt sin hele Kyst, med Stort og Smaat, ikkun omtrent 40 Havne, og flere af dens vigtigste Handelsstæder, s. Ex. Malaga og Barcelona have ikkun kunstige Havne, afvundne Naturen ved Dpofressen af mauriske Slavers Liv; og atter andre, som Valencia og Alicante, ere aldeles uden Havne. Portugal har kun 14 Stæder, der kunne tiene som Tilflugt for Skibe, deriblandt kun 5 Havne, som med Lav-Bande have 10 Fod og derover, og iblandt disse alene Lajoen, samt i Nødstilsælde Setubal, som kunne modtage Linieskibe. Endog de os nærmest liggende Nabolyster afgive heri en mærkelig Contrast imod vor Rigdom: paa den hele Kyst fra den danske Grændse til Baltishport, en Længde af 175 Mile, findes ingen Havn for en Fregat, da den dybeste af dem, Svinemunde, neppe har 17 Fod, og der isvrigt intet Sted findes mere end 14 Fods Dybde i Indløbene. Dgsaa 50 Mile af den os nærmest liggende svenske Kyst, fra Hans til Kongsbækn, har meget færre Havne end vore Kyster.

Foruden Havnene afgive næsten alle os omgivende Farvande ypperlige Reder, hvoraf mange ere forsvarlige Sommerhavne af den største Udstrækning; saaledes hele Sundet fra Dragør til Helsingør; hele Aarhusbugten; hele Storebelt, hvorpaa sidste Krig gav os Beviser nok; hele Lillebelt, fornemmeligen imellem Fæns og Larsø, den Strækning af det, som lettest fryser til, da den med mindre heftig Strøm dog er meget indelukket. Dog ikke alene de tre Sunde, der føre til Østersøen, afgive slige Reder; men endog den hele vestre Side af Kattegattet, der fra Jylland ud til Drækken, Læsø, Anholt og Hesselø bestaaer af et Sandflak, tildeels begroet med Sægræs, kan ansees for en

Dundee, Whitby o. fl., findes med Lav-Bande ikkun 2, 4, 6, til 8 Fod-Band.

stor Red, og vil i Fremtiden vistnok blive mere benyttet af Øster-
soesfarerne end hidtil var Tilfældet. Den Omstændighed, at i to
Trediedele af Aaret de vestlige Vinde ere de fremherskende hos os,
gør i og for sig, at ethvert Skib under Seiladsen igiennem Katteg-
gattet bør prise Vestvallen, det er: Løbet Vest om Nerne, istedet for
at holde rumt ned i Øster-Renden og saaledes give sig til Priis for en
Læger paa Svenske-Ballen, hvorfor man, især Efteraarstid, er
saameget mere udsat, som paa den Tid den vestlige Vind, som
bektende, falder nordvestlig under Skagen og Læsø, og sydvestlig
under Anholt og Kullen. Hertil kommer nu, at siden Bruget
af Fernkiettinger istedet for Louge er blevet saa almindelig, saa
er ogsaa et Skibs Sikkerhed til Ankers i en høj Grad stegen; man
bør derfor nu ofte ankre, hvor man fordem borde holde
under Seil, og med Hensyn herpaa bør man altsaa, naar man
har Valget, foretrække den Wei, der frembyder Ankergrund.
Dette bliver i Kattegattet Vestfiden, der bestaaer af et Flak med
god, reen Ankergrund og 5 til 9 Favnes Dybde, og med den
Udstrækning, at endog Ostvinden ei kan sætte svær Sø derover,
ligesom ogsaa Søen brydes af Tang og Søgræs. Ostfiden deri-
mod bestaaer af en dyb Rende, med i Almindelighed over 20
Favne Vand, hvori Vestenvinden sætter høi Sø og saaledes
endnu mere forøger Farerne ved dette Farvand. Farten fra og
til Belterne gaar forlængst Westen om Nerne; men at den
meget betydeligere Fart til Sundet hidtil ei har gaaet denne Wei,
maa meest tilskrives, at Intet var skeet for at gjøre Farvandet
bekendt, og at et dybt Morke derfor hvilede over dets virkelige
Farer. Dette er nu hævet, da alle Grundene i Læsø Rende,
omkring denne D, Anholt og Høsfelo, samt Lyse-Grunden ere
noie opmaalte og rigtigen aflagte i Kaartet. Endvidere er den
nye Flønne Havn, Frederikshavn, en god Tilflugt paa denne
Wei, og vil snart give Lots-Stationen paa Hirsholmen den be-
hørigte Sømands Driftighed. Naar da hertil efterhaanden kom-
mer: Fyr paa Hirsholm, Byrum, Fornæs og Høsfelo; Varder paa
Nordre- og Søndre-Renne, samt Vagere paa Læsø Nordvest-

Rev, Silde-Revet, Dvalegrundene, Anholts Nordvest-Rev og Lysgrundunden; saa maa Følgen heraf blive, at den største Deel af Østersøes-Farten vil, igiennem hele Kattegattet, komme til at følge Danmarks egne Kyster og aflaste til dem den Fordeel, som heraf maa flyde.

Bestsiden af Kattegattet er saaledes upaatvovelig den, som afgiver den bedste Red, uden at man derfor maa troe, at ikke Østsiden ogsaa kunde benyttes som Ankerplads i Sommermaanederne. I Aaret 1813 blev Sundet hele Sommeren igiennem blokeret af 2 Linieskibe og 3 Brigger, hvilte laae til Ankers 5. Nv. Mile tværsud for Kullen. Deres Chef, Capitain Dixon, forsikrede, at han fandt Ankerpladsen ypperlig, en Ting hvis Rigtighed flere Parlamentairer fra os havde Leilighed til at overstyre sig om. Samme Ankerplads valgte Admiral Montague, da han i 1659 bestrøgne Ruyter, som længe havde lagt til Ankers imellem Læsso og Anholt, skulde ville løbe igiennem Sundet, en Ting, han som Sømand saae, maatte forhindres under Kullen og ei i Drefund, hvor en med Vind og Strøm kommende Flaade yderst vanskeligen vil kunne opholdes*). Man vil imidlertid blot behøve at kaste et Blik paa Kaartet, for at see, at denne Ankerplads er en af de alleraabneste i alle de Danmark omgivende Bunde, og fra den vil saaledes kunne sluttes til Beskaffenheden af de Øvrige, især nu da Kjettinger blive almindelige, endog hos de mindste Koffardimænd, Indenrigsfarene.

Østerat foranstaaende Artikel allerede var trykt stode vi i „Philosophical Magazine“ for April d. A. paa et nyt Beviis for

*) „Kronborg bliver kaldet Nøglen til Sundet og Østersøen, og saaledes kaldes saamangen Fæstning, naar den ligger ved Udgangen til en Provinds eller Indløbet af et Farvand, skjøndt saadant et Hoved-Pas ofte kan undgaaes. Man maa kun ikke give saadanne Benævnelser en altsor overdreven Betydning. Hvilket Søcastell kan hindre en Flaade fra at naae sin Hensigt, naar den gaar igiennem med en giennemstaaende Vind og vil vove et Par Skibe?“
Scheel. „Krigens Skueplads.“

Rigtigheden af hvad vi i vor Indledning have yttret om den ringe Kundskab om vore Farvandes Beskaffenhed, der hersker hos os, udenfor den egentlige Sømandsstand — vi forstaae herved kun de almindelige Begreber, der høre til den dannede Mands nøiere Kundskab om Fædrenelandets geographiske Forhold, i hvilke vore Sunde og Belter, vore Kyster og Havne spille en saa vigtig Rolle; den specielle Kundskab herom kan naturligtviis ikkun fordræs af den Søfarende og Hydrographen *ex professo*. En dansk Videnskabsmand forklarer nemlig i hiint lærde Tidsskrift, hvorlunde Isen har bortført Stene fra Jyllands Kyster, igiennem Kattegattet op til Storebelt, hvis snevre Lob ere herved blevne opfyldte med Steenrev, til hvilke han regner den Steen, hvorpaa Linieskibet Dronning Maria, i Aaret 1834, stødte. Hypotesen, som dette Exempel skal understøtte, behøve vi ikke her at betyle, kun Exemplet selv protestere vi imod; da hiin Steen eller Grund i mange Aar har ligget der og saaledes været aflagt i Kaartet.

Slutteligen bemærkes, som Rettelse til enkelte Steder i vor Artikel, at den er skreven for 3—4 Aar siden, hvorfor Anmærkningerne til No. 38, 51, 52, 62 og 87 saaledes ere at forstaae. Ligeledes rettes det Pag. 337 om Cherbourg anførte Flodemaal fra 20 Fod til 17 Fod; og videre, at Forskiellen imellem Midel-Høi og Lavvande i Altona er 7 Fod, i Glückstadt og Brunsbüttel 9 Fod, hvilket gjælder for de øvrige ved Elben beliggende Havne. De i forrige Aar foretagne Observationer, over Vandets Stigen og Falden paa vore Kyster, ville udentviol gjøre flere lignende Berigtigelser nødvendige, og man skal ikke undlade i senere Tilfæielser at meddele Saadanne, naar de dertil fornødne autentiske Data vorde publicerede.

Forbedret Indretning af Anker-Devisen

af Capit. Lieut. F. Paludan R. af Ob.

Isædetfor den reglementerede Rippe-Indretning, med Devis i Folkerosket, tør jeg foreslaae det nedenfor beskrevne Apparat til at kippe Kran-Ankerne, hvilket har været forsøgt i en af vore Fregatter og tilstrækkeligen godtgjort de Fortrin, det besidder for de ældre Rippings-Apparater.

Ufuldkommenhederne ved den reglementerede Devis ere:

1) At den, placeret i Folkerosket, vanskeligen kan komme med sin Over-Ende ligeover Porten til Ankerfligen:

2) At den fordrer mere Lakkelage, og følgerigen koster mere, end den af mig foreslaaede.

3) At den tager længere Tid at anbringe og gjøre klar til Brug.

4) At den, uagtet forstøttet for- og agterester med Barbuner, og med Toplast opefter, alligevel ikke kan holdes stot i den Stilling, den helst skulde have.

Det af mig foreslaaede Apparat har derimod ikke de her nævnte Ufuldkommenheder, og Devisen er bedre placeret for at lægge Ankerne paa Relingen og igjen bouge dem af; den kan ikke heller forrykke sig en Tomme, hvilket især naar der er nogen Sogang er en væsentlig Fordeel, der letter Arbeidet og kan endog afværge Ulykke for Menneskers Liv og Lemmer.

Den hele simple Indretning af Devisen med øvrigt Tilbehør vil let forstaaes af Tegningen (Plade III), hvor A er en Stræber af Egetræ, der støtter sig med Under-Enden imod Merseskiødsknegten, og hviler paa Skandbækket i en Klampe. I Over-Enden er der en Metaltulle i en Klæbe med Overfald for. B er Klampen paa Skandbækket, til hvilket den er boltet, ligeover Porten til Fligene, saaledes som paa Plantegningen er vist, hvor a b betegner Portens Plads og Brede, for og agterester.

C er forreste Sidetakelhage, som hugges i en Kous i Pentelhagetouget. D er Pentelhagen med sit Afficingstoug.

E er Mersefiødsknegten. Paa denne maa Klamperne og være fastspigrede, saaledes som vises paa Plantegningen, for at hindre Stræberen fra at glide opefter, naar den er lagt paa sit Sted, og videre maa der, saaledes som Profiltegningen viser, paa Mersefiødsknegtens Yderside være fastspigret en Klampe d, for at faae Indklæbningen i Stræberens Inder-Ende til at passe til begge Sider.

For at forhindre Stræberen fra at slaae opefter, ud af Klampen, naar der hales i Sidetaklet, paalægges en Brog af Lougværk e, som med en Hage i den ene Ende hugges i en Bolt indenbords, og med en Kous og Eytoug i den anden Ende tages ovenover Stræberen, ind igiennem Porten til Fligene og spæes til en Ringbolt.

Ved Bruget af denne Indretning, der i alle Henseender har godt opfyldt sin Hensigt, maatte jeg dog tilraade, at Stræberen, fra Inderkanten af Klampen og udefter, blev givet noget større Jorlighed i den verticale Retning, saaledes som paa Tegningen ved stiplede Linier er vist; da det er befundet, at den under Ripningen boiede sig noget opefter; og tillige, at Inder-Enden af Stræberen blev naaet med en Stierte om Mersefiødsknegten, for desto sikkrere at holdes paa sin Plads.

En Devis, som den her beskrevne, blev brugt ombord i Fregatten Bellona, 1835; og den vil med lige Nytte kunne anvendes i alle andre, baade større og mindre Skibe. Det eneste, der maaskee kunde indvendes imod den er, at paa Linieskibe vilde Sidetaklet komme Blok for Blok, førend Ankeret kom saa høit op som det skal; men først maa man herved bemærke, at om end Afstanden fra Yder-Enden af Devisen ned til Vandet er paa et Linieskib større, end Afstanden imellem Blokkene i Sidetaklet, saa vil dog Afstanden fra Devizens Yder-Ende til Fligen, naar Ankeret er kattet heelt op under Kranbielken, ikke være større end hiin nævnte Afstand imellem Blokkene; og dernæst kunde denne sidste forøges, naar den lange Skinkel i den underste Blok, som aldeles uforuden,

blev affkaffet, og en simpel Hage, som den i det andet Sidetakkell, indført istedetfor den store Pentelhage, der nu bruges i det forreste Sidetakkell.

Linieskibet Centaur i en Orkan samt nogle Bemærkninger ved Orkaner.

(Nautical Magazine.)

Den 19de Juni 1805 forlod Linieskibet Centaur Port-Royal paa Jamaica, i Selskab med Linieskibene St. George, Eagle og Atlas, samt Fregatterne Success og Blanche, for at gaae op til Barbadoes. Den havde for ikke lang Tid siden været paa Grund og havde faaet en Læk, som nu efter nogle Dages Seilads begyndte at genere. Den 7de Juli klarede den lille Eskadre Mari-guana-Passagen efter en kiedsommelig Krydsen. Den 28de falbt de ind med en amerikansk Ostindiefarer fra Batavia til Salem. Dette Skib naaede aldrig sin Bestemmelse og er derfor uidentivt forgaaet i det frygtelige Veir, der kort efter indtraf. De praiede ligeledes adskillige Brigger og Skonnerter, som rimeligviis alle havde samme Skæbne som Ostindiefareren.

I mere end 14 Dage før Orkanen havde de omløbende Binde og labert. Den 28de Juli var Vinden D. N. D., jevn Brise med stuet Luft; den første Deel af Dagen uden noget særdeles Tegn til blæsende Veir. Der var intet Barometer ombord, ellers vilde de upaatvivteligen være blevene advarede om den forestaaende Kamp imellem Elementerne. Kl. 6 om Aftenen begyndte det at blæse saameget op, at man maatte tage 2 Reeb i Mersseilene, og det vedblev saaledes med Rulingen hele Natten, uden videre Tegn til noget ualmindeligt haardt Veir. Ved Dagbrækningen d. 29de begyndte Skyerne at faae et mørkt og tungt Udseende, og vedbleve at tætnes og udbrede sig rundt om

og i Zenith, indtil ikke en eneste blaaplet i Luften var synlig; Byger fulgte paa, med svær, drivende Regn og stærke Lyn uden Torden.

Mersseilene bleve nu klosrebede. Underseilene lod man endnu staae, men da den Bagbords Bottelur brækkede, gik Fokkeraaen tværs over imellem Dreierebene og Seilet blæste væk fra Stumperne. Man biergede nu Seil, tog Alting ned fra Veiret af og lagde bi under klosrebet Storemersseil. Man prøvede paa at sætte Fokkestagsseil, men det blæste i Pialter, og kort efter gik Storemersseil samme Wei.

Nu var man ikke længer i Tvivl om Veiret: Drkanen var der med alle dens Rædfler. Søen begyndte at bryde frygteligt og hver en der ramte Skibet rystede det i hver en Planke. Alle Præcautioner vare tagne paa Dækket og om Læ; Kanonerne vel forseete med Surringer og Lugerne flakke.

Omtrent en Time før Middag ti tog Stormen i en saadan Grad, at Storstangen blæste bogstaveligen væk, som om den havde været et Halmstraa eller en Fjær; og kort efter fulgte Forstangen samme Wei tæt ved Udselhovedet. Stormen rasede nu med den frygteligste Magt; de høie Braadsøer og Luftens Udseende var saadan som intet Sprog kan beskrive. Der var en Compacthed ved Skjerne, som fuldkommen udelukkede enhver Lysstraale; hele Himmelen havde en mørk Uffesfarve, der nærmede sig til sort og gav hele Scenen den eiendommelige Bildhed, som karakteriserer Drkanen. Omendkjøndt Vinden almindeligvis drev frem i en skraa Retning, var der dog Tider, hvor den, paa sit høieste Punkt af Voldsomhed, syntes ligesom at kaste sig omkring og prelle tilbage paa sig selv med en Lyd, der lignede Smeldet af Tusinde Vidffe. Ingen af de saa Folk, der vare paa Dækket, fik Lov til at forlade deres Plads under Iuv Vastningage, hvor de sad tause og lyttede til Opsangen, der nu og da naaede deres Øren fra deres Kammerater ved Pomperne.

Skibet rullede og arbejdede saa frygteligt, og de Iuv Dverhalinger vare ofte saa voldsomme og pludselige, at det var et Under

at Maafterne kunde blive staaende. Og Kanonerne, lange 24 og 32 Pundere, vare hver Minut, eller hver anden, næsten i vertical Stilling mod Skibets Sider. En eneste Kanon slog sig løs, gik igiennem Sygelukaf=Skoddet og svingede tværs for Godset af en anden Kanon, hvor den blev fastsurret. Den ene svære Sø efter den anden brød over Skibet, og uagtet Rugerne vare vel flakkede kom der dog saameget Vand ned paa underste Batterie, at det blev uundgaaelig nødvendigt at hugge Huller i Dækket, for at lede det ned til Pomperne; og endelig tiltog Lækken kiendeligen, uagtet Pomperne holdtes stadig i Gang.

Dagligtouget var blevet irørt Dagen før; det blev derfor nødvendigt at have Alt klar til at kappe Ankeret fra sig: Folk vare posterede ved Pissbakken med Ører, og da Ankeret slog sig løs i Surringerne, varskoede Baksgasten, der var sat til at have Die med det, ned igiennem Forlugen, og Touget var kappet og Ankeret faldet klar af Skibet før Chesen eller Nogen agterud vidste et Ord derom.

Kl. 11½ blev meldt, at Lækken tiltog stærkt: Vandet steg 6 Fod i Timen. Alle Mand, der kunde undværes andetsteds fra, bleve sendte til Pomperne. Underste Batterie frembød nu et Stue, som Ingen, der ei før har været Vidne dertil, kan forestille sig. Vandet skyllede over Dækket, fra Side til Side, med hver Overhaling; mange løse Sager svømmede omkring, Haandspader, Laderedskab, Tallier o. s. v., som ofte bibragte Folkene alvorlige Slag over Benene, ved den voldsomme Kraft, hvormed de skylledes fra Side til Side. Luften var bleven næsten uskiftet til Indaanding, af Mangel paa fri Circulation, og den store Mængde Mennesker, der maatte holdes nede ved Pomperne. Heden var i høieste Grad trykkende, skiondt alle Mand havde afkastet alle Klæder paa Buxerne nær. For den, der pludselig kom ned fra den, friske Luft paa Dækket, var Qualmen og Heden i første Diebliff næsten overvældende; men de, der i nogen Tid havde været i den, klagede ikke længer over besværligt Vandedræt, ikkun Heden tryk-kede Alle ligemeget. Det vedholdende svære Arbeide, Mangel paa

Hvite, Føde og en eller anden oplivende Drik havde nu svækket Mandſkabet's legemlige Kræfter kiendeligen, ſiøndt deres Uforſagthed og Munterhed ikke forlod dem. Capitainen og Officiererne gave al deres Wiin og stærke Drikke til Uddeling blandt Mandſkabet, i ſmaa Portioner og fra Tid til anden, hvorved Kræfterne noget oplivedes. Med Undtagelse af den nødvendige Opfang ved Pomperne hørtes ingen Støien, ingen Confuſion, ingen Knurren, uagtet det utroligt anſtrængende Arbeide ved Pomperne og Savnet af Føde og Vederqvægelse.

Da Middagen nærmede ſig bleve Skibets Bevægelſer ſaa voldsomme, at man hvert Diebliſk maatte befrygte Maſternes Forliis; og meget nær ved Middag gik denne Frygt i Opfyldſe: Stormaſten gik overbord med et frygteligt Brag, uden at røre ved Baſtingagen. Den brækkedes ved lur Overhaling og faldt i Vandet ret paa Ende, med Toppen forreſt, i det Moment da Skibet havde naaet ſin høieſte Krængning ad Læ til, og de læe Finkenetter vare under Vand.

Kort efter fulgte Meſansmaſten: den brækkedes i tre Stykker, hvoraf det midterſte faldt paa Dækket. Begge Sidesartøierne miſtedes ved denne Leilighed. En uhyre Ss brød paa ſamme Tid over Agterspeilet, tog Hælfartøiet og Campagnelanternen med ſig og ryſtede hvert et Tommer i Skibet. Alle, ſom vare paa Dækket, kom nu i Bevægelse: Dren, Kniven og den blanke Entrebil kom i Gang for at kappe alt det Overbordgangne fra ſig og klare Skibet.

Lækken tiltog imidlertid og Faren vorede med hver Time. Officiererne bleve nu enige om at tilbyde at tage deres Lørn med ved Pomperne; men Cheſen vilde ikke tillade det, ſaalænge Mandſkabet endnu viſte ſig muntre og uforſagte. Man havde nemlig holdt Lækken's Tilvæxt ſtiult for Follene; den var nu ſtegen til 8 Fod i Timen: det var derfor viſeligen betænkt af Cheſen, ikke at indvillige Officierernes Begiæring, fordi det altid kunde have gjort et uforbeſlagtigt Indtryk og vakt Modløſhed idetmindſte hos Enkelte.

Det var af samme Bevæggrund, at Chefen, Kl. 4 om E. M. D., da enkelte blaae Pletter lode sig see hist og her i Luften, lod commandere nogle Mand op fra Batteriet for at sætte Seil. Som et electrick Stød virkede denne Ordre paa det udmattede Mandskab ved Pomperne. Dette sikke Tegn paa, at Draknen var i Aftagende, oplivede de sunkne Kræfter paany. Forsøg blev gjort paa at tilføje et Storm-Stagsseil fra Stumpen af Mesansmasten; men det blæste siebliklig i Dialter. De saa Folk, man havde kaldt op fra Batteriet, bleve beholdt paa Dækket, for ikke at nedslaae Modet hos dem ved Pomperne.

Kl. 6½ begyndte Skyerne at drive stærkt og Beiret blev klarere, da i det samme en Mand paa Udkik raabte: „et svært Skib bær lige paa os.“ Hver en Mand sprang op og stirrede til Luvsart. En svær Seiler skimtedes paa Kaaringen at komme landfende lige ned paa dem, og en Second eller to efter foer den forbi agtenom, saa nær og med en saadan Fart, at Alle stode som forstenede af Skræk. Ligesaa hastig var den forsvunden af Sigte igien. Efter Størelsen at dømme var det Tredekkeren St. George, og man fik netop Tid til at bemærke, at dens Forstang var gaaen. Havde det været en Time sildigere, eller havde det ikke klaret saameget op, som det gjorde netop i det Dieblik, saa at Folkene til Rors paa St. George netop fik et Glimt at see af Centaur paa Toppen af en Sø, og havde Tid til at lette Rattet en Knag, vilde begge Skibe uundgaaeligen været forlorne.

Efterretningen om at St. George var i Behold, og at Draknen var i Aftagende, blev givet ned til Pomperne, hvor den modtoges med et længe vedvarende Hurraraab, og Pompningen gik raskere end nogensinde før, saa stor Magt har Sindet over de legemlige Kræfter.

Ratten nærmede sig nu, og den nys undgaaede Fare af Dverseiling gav Anledning til ny Frygt, da man ikke kunde vide, i hvilken Direction man havde de øvrige Skibe af Eskadren, og der var al Grund til at berygte, at dersom man ikke om Morgen fik Die paa nogen af dem og kunde faae Hiælp, vilde der

være liden Udfigt til at holde Skibet flot og faae det i Havn. Kl. 8 om Aftenen havde Stormen kiendeliggen aftaget, endskiøndt det vedblev at blæse meget haardt og Skyerne dreve med stor Fart; men Skibet arbejdede endnu voldsommere og Lækken tiltog saa at den nu var voret til over 8 Fod i Timen. Lykkeligviis vedblev Mandskabet uforsvaret at arbejde med næsten overmenneskelige Kræfter. Natten var bælgmørk, og hiin Lyd af Vidstems meld lod sig endnu høre igiennem Stormen.

Dagen brød endelig frem, d. 30te, og til det udmattede Mandskabs ubeskrivelige Glæde, saaes Eagle og Atlas til Luvert. Op ad Dagen begyndte Vind og Sø gradviis at lægge sig, og Eagle tog Centaur paa Slæbetoug og bragte den ind til Halifax, hvor de ankom d. 15de August. Underveis blev det nødvendigt at kaste mange af Kanonerne overbord, og et udstoppet Seil blev taget under Skibets Bund for at formindskke Lækken, hvilket ogsaa havde den tilsigtede Virkning.

Baade Eagle og Atlas havde mistet deres Stænger og Fioret Undermasterne, foruden megen anden Skade; men ingen i Eskadren var saa haardt medtaget som Centaur.

Chefen for Centaur var Capitain Henry Whitby, og Stedet, hvor den havde Drkanen, var paa $26^{\circ} 17' N.$ Br. og $57^{\circ} 42'$ Længde V. Den gamle Centaur, som i 1782 under Capitain Inglefield gik hjem fra Vestindien i Selskab med 2 andre engelske og 4 franske Linieskibe, Priser af de Grases Flaade, samt 60 Transportskibe, forliste paa $48^{\circ} 33' N.$ Br. og $42^{\circ} 20'$ Længde V. Af Linieskibene forliste: Bille de Paris, 110 Kanoner, Hector og Glorieux paa 74 Kanoner, alle med Mand og Muus; Namillies, 74 Kan. (engelsk), men Mandskabet biergedes, og Centaur, 74 Kan., af hvis Besætning kun Capitain Inglefield og 19 Mand frelst sig i et Fartoi og naaede, efter 13 Dages Seilads og megen udstaaet Glendighed, til de azoriske Der. Den her omtalte St. George forliste i 1811 paa Jylland, og kun en ringe Deel af Besætningen biergedes.

Rytten af Søbarometeret er saa vel bekendt, at det er overflødig at sige noget til dets Anbefaling. Endskøndt det indenfor Bøndekredsene ikke viser sig meget følsomt, synes dog Nærmelsen af Orkanen at virke tilstrækkeligt paa Quiksilveret til at give behørig Advarsel.

Naar, foruden lette, omløbende Vinde (altid et mistænkeligt Tegn) Skyerne sees at samle sig i tætte Masser og tilsidst ganske udelukke den blaa Himmel; naar Barometeret daler, bør man ikke forsømme et Dieblik at gjøre Alt klar til at modtage den sikkert kommende Orkan. To Dages Provisioner bør man uden Ophold lade koge, og optage et tilstrækkeligt Forraad af Vand, Ol og Brændeviin, for at have det paa rede Haand. Bram-Ræer og Stænger tages til Dæks, Klyverbommen ind; Alt nedtages fra Deiret og fra Mersene; i mindre Skibe Stængerne strøgne, Topseilstræen nedtaget, Underraaen strøget og toppet i Læ; Kanonerne dobbelt surrede; Rister, Skarp og løst Gods nedgivet i Lasten, alt Dvrigt vel surret og forklampet; Drer og sticrende Instrumenter i Beredskab; Lugerne skalkede, Pomperedskabet efterseet o. s. v., og i Smaaskibe Undervant og Barduner fangede ind til Lendingen for lettere at kunne kappe det, om Masterne skulde gaae; kort: man bør tage alle Præcautioner til at udholde en haard Storm.

Saadanne Præcautioner tagne, ville efter al Rimelighed Masterne frelles, medmindre Skibet er meget uregierligt i dets Bevægelser, som Centaur var; men i alle Tilfælde er det en Beroligelse for Chesen, om hans Master skulde gaae, at han veed, at Intet er undladt af hvad menneskelig Forsigtighed og Overlæg kunde have tiltraadt at gjøre. En lille Corvette laa engang bi, i en overhændig svær Storm, med Under-ræer og Fastestænger strøgne, og den biergede sig beundringsværdig vel, saa det var tydeligt at kiende, hvormeget denne Formindskelse af Topvægter havde lettet den.

Der kan være forskellige Meninger om hvad der er bedst, enten at ligge bi eller at lændse. Lændsning kan ansees for farlig, undtagen naar Stormen staaer stadig fra een Kant, som den

amerikanske Nordvester; dette erkjende næsten alle Sømand, især naar Søen er svær og Vinden springer om, og for lavstaaende Skibe er der stor Fare for at faae Søer ind agter over. Med denne Klasse Skibe bør man vel betænke, at er man engang for Vind og Sø hen, vil man ikke kuune tænke paa at dreie bi, uden næsten at være sikker paa at blive overvældet: for temmelig store Skibe er dette allerede en meget kilden Sag at udføre. Drlogsbriggen „The Pert,“ forhen en amerikansk Skonnert (clipper) løb saaledes hjemmefra Vestindien, og Officiererne gik hele Tiden i en Slags Forventning om, at en eller anden af de hvidtoppede, taarnhøie Følgesvende skulde udslette den lille Brig af Havets Overflade. Der var ikke et Mennecke ombord, som jo inderligen ønskede at de havde ligget bi; men der var ikke Tanke om at prøve derpaa. Et Rundholt. udfiret i et Kabbeltoug et lille Stykke agterud, tjente til at afholde Søerne, som truede det lille Fartøi. Nogle have anbefalet et heelt Kabbeltoug ved saadanne Leiligheder: Med al Ugtelse for Andres Mening vilde vi dog troe, at det er mindre at anbefale, end en kort Bugt; da Søerne gierne ville give det et Sving til Luvart, hvilket kan gjøre Styringen besværlig, ja maaskee endog udsætte Skibet for Fare. Et af de meest overordentlige og i Sandhed, for det Dieblik, meest angribende Syn, vi nogensinde have været Vidne til, var en stor Corvette, som under Lændsning i en Storm tog en Sø ind agter, der meget nær smed den tværs. Den var ikke en Qvartmiil fra os, og vi stode just og betragtede den, og undrede os over den Uforsigtighed at lændse i en høi Braadsø uden Mersseil, for en rebet Fok alene, da idetsamme en uhyre Braadsø naaede den; Fokken var i det Dieblik ganske levende og Skraaget var ganske skilt for os. Det var et Syn, der bragte Blodet til at isne. Den hvide Top af Søen naaede meer end halvt op af Stormasten. Corvetten snurrede rundt op til Luvart, som en Top (Kor-gængerne vare kastede fra Rattet af Søen), men ligesaa hastigt dreiede den af, tilbage igien, og — med Stolthed og Fornøielse paa vor Marines Begne sigte vi det — næsten i samme Nu

vare Folkene paa Raagen og Storemersfeil faaet for. Det var i det Hele, skiondt pludselig og af kort Varighed, en høist interessant og smuk Scene. Havde Corvetten ikke havt sine Luger skallede vilde den have fyldt og sunket; selv nu fik den en stor Mængde Vand ned.

I Drkaner at lændse, eller ikke lændse? det er Spørgsmaalet. Der er en Ting, som absolut maa tages i Betragtning, det er Vindspringet. Dersom altsaa man har besluttet sig til at løbe for Veiret hen, bor man, om man har Valget, bide til Vinden kommer om til Syd, hvilket almindeligviis er Tilfældet i de vestindiske Drkaner. Naar denne Crisis indtræffer, og man ikke allerede har mistet sine Master og man har Lyst til at forsøge Bæddeløbet, vil man da kunne gjøre det med mindre Risiko maaskee. Vil man derimod lændse fra Stormen lige strax i Begyndelsen, saa har man den flemme Omstændighed med Vindspringet at overvinde, maaskee at ligge under for; og gaaer man heelt rundt, kommer man omtrent tilbage paa det Sted man forlod, uden at have fiernet sig fra Drkanens Udgangspunkt, og har imidlertid udsat sig for at faae Søer agter ind. Ingen Mand bør stole formeget paa Høiden af sit Skibs Agterspeil; Tredekkeren St. George fik hele Dækket spulet reent, fra agter til for. Er man paa Drkanregionens yderste Grændse, der, som bekendt, er 12° Br., sielden lavere og aldrig under 9° , kan der være Grund til at forsøge strax paa at undløbe den. At lægge bi vil uden tvivl altid findes at være sikkest; thi det synes rimeligt, at man snarere faaer overstaaet Stormens Voldsomhed, ved ikke at følge med den.

Endskiondt Vinden somoftest, om ikke altid, springer om i Drkanen, flyver den dog ikke Compasset rundt paa den overordentlige Maade, som den gjør det i de rasende Byger, der falde i Nærheden af Bermudas Ærne.

Efterretninger for Søfarende.

Forandring ved Fyret paa Kérity-Denmark, N. V. Kyst af Frankrig.

Siden 20de Novbr. f. Aar er det lille Blinkfyre paa Kirken Saint-Pierre's Taarn i Landsbyen Kérity-Denmark, Departement Finisterre, borttaget, og i dets Sted er paa det tæt ved bemeldte Kirke nyttig opførte Taarn ($47^{\circ} 47' 53''$ N. Br. og $6^{\circ} 42' 44''$ Længde V.) anbragt et Fyre af samme Slags, men som er synligt i længere Fraastand og brænder hele Natten. Høiden af Fyrlanternen er meget nær 130 danske Fod over Sevndøgn's Høivande.

Blinkene afvefle, ligesom ved det forrige Fyre, hver halve Minut. I godt Veir ville de kunne sees i en Afstand af 21 Nv. Mile, og Formørkelserne imellem Glimtene vise sig ikke totale, uden naar man er i en Afstand af 12 Nv. Mile og derved. (Hand. Tid).

Fyre ved Fécamp.

Fra 1ste Juni d. A. er et stadigt Fyre oprettet paa det paa Mont de la Bierge, paa venstre Side af Indseilingen til Fécamp's Havn, nyttig opførte Taarn ($49^{\circ} 46'$ N. Br. og $1^{\circ} 58'$ Længde D.). Lanternen er 4 Fod over Jorden og 414 Fod over Sevndøgn's Høivande. Fyret kan i klart Veir sees i en Afstand af 21 Nv. M. (Hand. Tid).

Tre nye Fyre paa Franskekysten i Middelhavet.

1) Paa Cap-Bearn, ved Port-Vendres, 2550 Fod S. D. for Indløbet til denne Havn, $42^{\circ} 31'$ Br. og $0^{\circ} 48'$ Længde D., er anbragt et stadigt Fyre, som er 638 Fod over Vandfladen, og kan i klart Veir sees i en Afstand af 9 Nv. M.

2) Ved Fortet Brescou, paa den sydøstlige Bastion, 3 Nv. Mile S. S. D. for Mundingen af Hérault, $43^{\circ} 15'$ N. Br., og $1^{\circ} 10'$ Længde D., er anbragt et lidet stadigt Fyre, der er omtrent

57 Fod over Vandfladen og kan i klart Veir sees i en Afstand af 9 Dv. Mile.

3) Paa Bierget St. Loup eller d'Agde, omtrent 16734 Fod i N. 66° D. fra Heraults Munding, $43^{\circ} 18'$ N. Br. og $1^{\circ} 9'$ Længde D., er oprettet et Blinkfy, der er 402 Fod over Havet, og kan i klart Veir sees i en Afstand af 27 Dv. Mile. Blinkene følge paa hinanden med 1 Minuts Mellemrum, og Formørkelserne ere først totale i en Afstand 12 Dv. Mile. (Hand. Tid).

Nyt Fyr ved Reval.

Til Veileetning ved Ind- og Udseiling om Matten paa Revals Red, imellem Ny-Grunden og Revalsteen, er der i Nærheden af denne By opført et nyt Fyrtaarn af Træ, paa Bierget Lacksberg, der ligger i Syd 9° Ost 3400 Fod fra det ældre Fyrtaarn af Steen, i Nærheden af Marinecasernen. Dette nye Fyr er stadigt og kaster, ved Hjælp af 7 Reverberer, sit Skin i en Vinkel af 27° mod Nordvestkanten; og naar Diets Høide er 15 Fod, vil det kunne sees i en Afstand af $20\frac{1}{2}$ Dv. M. Dets Beliggenhed er $59^{\circ} 26'$ N. Br. og $24^{\circ} 50'$ Ost for Greenwich. Høiden over Fundamentet er 125 Fod, Lanternen iberegnet, og 210 Fod over Havets Overflade. Det tændtes for første Gang d. 20de Septbr. f. A.

De Søfarende underrettes endvidere om, at dette nye Fyrtaarn af Træ vil i Fremtiden føre Navnet Catharinenthals syndre Fyr, og det ældre, der er opført af Steen, Catharinenthals nordre Fyr. I dette sidste ere anbragte 7 Reverberer istedenfor 3, og det vil, ligesom det syndre Fyr, kaste sit Skin nordvest ud, men i en Vinkel af 28° . Med Diets Høide 15 Fod, vil det sees $17\frac{1}{2}$ Dv. Mill (Hand. Tid).

Nye Sømærker ved Swinemünde.

For at lette Indseilingen til Swinemündes Havn, i det Tilfælde at Lotserne ved Storm og Søgang skulde være forhindrede fra at gaae de ankommende Skibe imøde, er sammesteds

oprettet 2de Baaker, nemlig en, der tillige tiener til Signal-Baake, paa den østre Havne-Mole, og en paa Sandbankerne paa den østlige Kyst.

Disse nye Baaker træde i Stedet for de Signaler, som ere angivne i § 2 af Havnepolitik-Reglementet for Swinemünde af 22de Aug. 1835, og maae benyttes paa følgende Maade:

1) Naar det er umuligt for Lotserne at gaae til Søes, og de ankommende Skibe kunne seile ind i Havnen, ifald disses Førere ville beslutte sig dertil, saa vil paa Signalbaaken (Winkbaek) paa den østre Havnemole worde heiset et rødt Flag.

2) I dette Tilfælde styrer den Indseilende lige ind, saalænge indtil han er kommen S. D. t. S. paa Compasset for den paa Pynnten af den østre Mole staaende Lanternebaake, og har den yderste store hvide Tønde, der ligger paa 16 Fod Vand ved Enden af den vestlige Grund, paa Styrbords Side, og den nærmeste sorte Tønde i en sraa Linie mod Lanternebaaken paa Bagbords Side.

3) Naar Skibet ligger saaledes, ere de to nye Baaker, paa østlige Mole og den paa de østlige Sandbanker overeet i Retningen S. S. D., og paa denne Compas-Streg holder Skibet, med begge Baaker stadigt overeet, og stedse holdende sig en halv Rabbellængde fra Molen, ind i Havnen indtil den østlige Moles anden Losningsbro, fire Rabbellængder ovenfor Lanternebaaken.

4) Paa dette Punkt, hvor Skibet maa holde noget sybligere af, venter Lotsbaaden for at forsyne det med Lots.

5) Ved Indseilingen i Havnen forblive alle de hvide Tønder paa Skibets Styrbords-Side.

6) For at gjøre det lettere for den Indseilende at finde og holde de her angivne Retninger, og især for at vejlede ham, ifald Søtønderne skulde være drevne bort eller paa Grund af den sildige Nærstid borttagne, vil der, ved Signalbaaken paa den østlige Mole, worde givet Signaler med et rødt Flag.

7) Disse Signaler maa han følge paa den Maade, at han

styrer til den Side, som Flaget holder hen imod, og at han holder lige paa Flaget, naar det atter vises lige iveiret.

8) Naar Lotterne ikke ere ude paa Søen, og der ikke vaier Flag fra Signalbaaken (Winkbake), maa Skibet ikke seile ind, men enten gaae til Ankers paa Reben, eller holde rum Sø. (Hand. Tid.)

For en Afbildning af Baakerne see Plade III, hvor ogsaa et Kaart over Indseilingen til Swinemünde findes*).

Nyt Fyr paa Start-Point.

Det tidligere ommeldte, nye Fyr paa Startpoint tændtes første Gang d. 1ste Juli d. A. og brænder fra Solens Nedgang til dens Opgang. Fyret, som er 204 over Havet med Springtids Høivande, er et Blinkfyr, som hver Minut giver et meget stærkt Blink. I Forening med dette er i samme Laarn anbragt et stadigt Fyr, som skinner i Retningen mod Berry Head. (Offic. Kundg.)

Forandring ved Portlands høie Fyr.

Det høie Fyr ved Portland ophørte fra 1ste Juli d. A. at være Blinkfyr; det er i Fremtiden et fast eller stadigt Fyr ligesom det lave Fyr sammesteds, og begge ville som saadanne være synlige fra Søen i samme Direction som forhen. (Offic. Kundg.)

Forandring ved det nordvestlige Flydende-Fyr ved Liverpool.

For at skielne det nordvestlige Fyrskib i Liverpool Baien fra alle andre Fyr i Nærheden, isærdeleshed naar man nærmer sig det i disigt Veir, eller befinder sig saalangt fra det, at dets 3 Fyre løbe i eet, er det foranstaltet, at der, paa fornævnte Fyrskib, vil blive afbrændt Blinkfyr (blue lights) til bestemte Tider Natten igennem, hvilke Tider ere:

*) I Archivets 5te Bind Pag 81 findes en Artikel om Swinemünde-Havn, Indseilingen dertil m. m.

3 Maanederne: Novbr., Decbr., Januar og Februar
Klokken 6, 8, 10 og 12 E. M. D. og 2, 4 og 6 F. M. D.

3 Maanederne Martz, April, September og Octob.
Klokken 8, 10 og 12 E. M. D. og Kl. 2 og 4 F. M. D.

3 Maanederne Mai, Juni, Juli og August
Kl. 10 og 12 E. M. D. og Kl. 2 F. M. D.

Disse Blinkfyre brænde 2—3 Minutter, og Antændelsen vil see saa nøiagtig som muligt efter Liverpool Middeltid; men de skibe, der nærme sig og kunne have nogen Forskiel i Klokkeslettet ombord, skulde begynde nogle Minutter før de ovenanførte Tider at holde Udskil i den Direction de antage at have Fyreskibet. (Officiel Kundg.)

Savnesfyre paa Batteriet Trekroner ved Kiebenhavn.

Med det kongelige General-Toldkammer og Commercecollegium er foranstaltet et Lygtefyre af 29 til 30 Fods Høide over Vandfladen anbragt paa Brystværnet af Batteriet Trekroner, nordfor Flagstangen. Det holdes brændende, ligesom de andre danske Fyre, om Sommeren, eller fra Paaske til Michelsdag, fra 1 Time, og om Vinteren, eller fra Michelsdag til Paaske, $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang og indtil dens Dpgang, saalænge Seiladsen i Sundet ikke er standset af Isen. (Offic. Kundg.*).

Agger Canalen.

Under 7de April d. Aar har Admiralitetet sanctioneret den interimistiske Drettelse af et Lotserie ved Agger-Canalen. Paa en Sandhøi, syndenfor Indløbet, er opreist en Bagthytte og en

*) Vi henvise vore Læsere til hvad vi, i Archivets 6te Bd. Pag. 291 og dette Bindes 1. H. Pag. 110, have ytret om Savnligheden af et saadant Fyr. Vi betragte denne Foranstaltning som et stort Gode, saavel for den almindelige Skibsfart i Sundet, som for den paa Staden Kjøbenhavn; og Regieringen har herved vundet et nyt Krav paa Almeenhedens Erkiendtlighed for dens Bestræbelser efter at rødde alle Hindringer afveien for Skibsfartens og Handelens Dptkomst. Red.

Signalstang, paa hvilken Flaget heises heelt til Toppen for at tilkændegive, at Skibet er bemærket og kan faa Lots. Vanddybden tilkænde gives ved at stryge og atter heise Flaget saamange Gange som der er Fod Vand.

Lotstaxten er foreløbig fastsat til 2 Rbd. Sølv pr. Fod, om Vinteren $\frac{1}{2}$ mere. Ved større Frequentis haaber man at kunne nedsætte den. Videre til Thisted, Nykøbing, Lemvig, Skive, Struer og andre Steder ved Liimfjorden kan erholdes Lots for den i Liimfjorden gældende, sædvanlige Betaling.

Det var d. 8de Juni f. A., at det første Skib seilede igjennem Canalen med en Ladning til England, og siden, i Løbet af Aaret 1835, ere 11 Skibe udpasserede og 10 indkomne. Siden 8de Marts d. A. ere (formodentlig til ultimo April) 10 Skibe ind og udpasserede, af hvilke et staar 7 Fod. Efter Forlydende kan der, saavel fra Fjorden, som fra Norge og Hamborg, ventes endeel Skibe, der ville gaae denne Vei.

Det er ikke usandsynligt, at den af Naturen aabnede Canal fremdeles vil forblive seilbar; thi om end Løbet ved østlige og vestlige Storme ikke sieldent kan forandres, saa kan det dog efter Strømmens Kraft og den eksisterende Dybde ikke let ved Tilstopning blive useilbart.

Efter de til forskjellige Tider foretagne Opmaalinger har Dybden ved Mundingen mod Havet varieret fra 5 til 7 Fod, og er i Indløbet fra Fjorden $5\frac{1}{2}$ —6 Fod. I selve Canalen, hvor der gives god Ankerplads, stiger Dybden fra begge Ender indtil 18 Fod, snart aftagende snart tiltagende. Bredden er ved Indløbet fra Havet omtrent en halv Meil, og opad mod Fjorden fra 250 til 50 Favne. Canalens hele Længde fra Havn til Fjord antages at være $\frac{3}{4}$ Meil.

Forandringer af Løbet og Dybden, saavelsom en Navneliste paa de passerende Skibe ville Tid efter anden blive bekendtgjorte i Thisted Amts Avis. (Udtogsviis af den Berlingske Tid.)

Nyt Fyr paa Cape-Coast Castle, Afrikas Vestkyst.

Den 1ste October f. A. tændtes første Gang et Fyr, anbragt paa Fort William, Cape-Coast Castle, til Veiledning for Skibe, der ere bestemte til Forterne St. George d'Elmina, Cape-Coast Castle, Anamaboe og nærliggende Colonier. Det er 204 Fod (engelsk) over Havets Middelfand, og ligger 2280 Fod fra Strandbredden.

Dette Fyr, som er det eneste paa Kysten, giver et stadigt, hvidt Skin, og vil kunne sees af Skibe, der staae ind mod Landet, i alle Directioner, saavel som af dem, der løbe langs Kysten.

Naar man vil holde ind paa Ankerpladsen ved Cape Coast Castle, bør man bringe Fyret i N. $\frac{3}{4}$ V. og løbe ind paa Loddet, da man ankrer naar man har fra $7\frac{1}{2}$ til $6\frac{1}{2}$ Favne Vand; man vil da være omtrent 2 Qv. Mile fra Fyret.

I almindeligt Veir vil Fyret kunne sees i en Afstand af omtrent 21 Qv. Mile., og vil være til stor Nytte for at forebygge at Skibene skulle blive forsatte i Lø af deres Havn, ved den stærke sydvestlige Strøm, der i omtrent 10 Maanedes af Aaret falder ved denne Kyst. (Naut. Mag. Jan. 1836.)

Blandinger.

Fregatten Amphion springer i Luften i Plymouth Havn, Aar 1796.

Fregatten Amphion, commanderet af Captain Israël Pellew, Broder til Sir Edward, var kommen ind fra Stationen i Nordsoen, for at skifte sin Fokkemast, der var beskadiget. Den laae paa Siden af et Blokkfib, der var indrettet til Kran; et andet Blokkfib, Yarmouth, Logis- og Magazin-Skib for de Skibe, der vare under Equipering, laae ogsaa meget nær den, og begge vare ikke langt fra Værftsbroen i Hamooze.

Fregatten var ganske klar til at gaae til Søes, og der befandt sig paa den ulykkelige Dag, d. 22de Septbr. en Mængde fremmede Mennesker ombord for at tage Afsked, idetmindste 100 Personer, Mænd, Fruentimmer og Børn. Captain Pellew havde

et Selskab til Middag hos sig, bestaaende af nogle Fremmede fra Land, Chefen af et hollandsk Linieskib, Overryksfel, og adskillige af hans egne Officierer. Ogsaa i Officier-Messen og andre Steder i Skibet gaves Afskedsmaaltid til Venner og Bekjendtere.

Det var omtrent Kl. 5 om Eftermiddagen, at Ulykken indtraf. Capit. Pellew, som blev frelst ved et Vidunder, forklarede at han pludselig, uden nogen tydelig eller forklarlig Bevidsthed om Grunden dertil, men idet han havde Fornemmelse af en ganske egen og uforklarlig Bevægelse i Skibet, sprang op fra sin Stol og foer hen til Galleriet, hvor han blev kastet ud af Vinduet og ind paa Dækket af Kran-skibet, der laae paa den Side. Han slap med nogle ubetydelige Contusioner. Næstcommanderende, som var fulgt efter ham, blev kastet ud i Vandet, hvor han reddede sig ved at svømme. Capitainen paa det hollandske Linieskib og de øvrige Gæster ved Bordet mistede Livet. Der var ikke Tid til nogetsomhelst Overlæg eller Betænkning; det var den blinde Instinkt, der bragte Chef og Næstcommanderende til at fare hen til Gallerievinduet og Explosionen kastede den ud. Det har kun været det forreste Krudtmagasin der sprang, thi ellers vilde ikke en Eneste af Selskabet i Kahytten være bleven reddet.

Signal-Lieutenanten paa Admiralskibet, et kort Stykke deraf, havde Minene fæstede paa Fregatten, da den sprang i Luften. Han fortalte, at han saae den hæve sig ud af Vandet indtil Risten blev synlig, og dette forunderlige Syn gjorde at han i Dieblikket troede, at det var ham der blev svindel eller fik ondt, men næsten ligesaa hurtig, som denne Tanke var faret ham igiennem Hovedet, fløi den i Luften. Hele Forskibet sprængtes i Stumper, og det Øvrige af Skraaget sank øieblikkelig paa 10 Favne Vand. Mange af Mandskabet, som vare forud i Skibet, bleve sprængte høit op i Luften, og 10—12 sønderlidte Kroppe faldt paa Kran-skibets Dæk; andre faldt i Vandet; nogle faa bleve optagne med mindre betydelige Beskadigelser. Af Officierer biergedes ikkun Capitain Pellew, to Lieutenanter og Baadsmanden. Af Mandskabet reddedes ikkun 37 Mand, et Fruentimmer og et Barn,

men mange af dem vare haardt saarede. Efter den rimeligste Beregning omkom henved 350 Mennesker.

Virkingen af Explosionen var meget ubetydelig baade paa Land og paa de Skibe, der laae i Nærheden. Kranflibet og Fregatten laae Side om Side surrede til hinanden, og dog leed det Første ubetydelig Skade. Fire Tolvpundingere bleve kastede ind paa dets Dæk, tilligemed mange Stumper af Braget og døde Kroppe. Fregattens Fokke og Stormast bleve løstede lodret iveiret. Paa de omliggende Skibe faldt mange afrevne Lemmer, sorte af Krudtdampen, Stumper af Takkelagen og Skraaget m. m.

Hvorledes Ulykken opstod er aldrig bleven opdaget. Man troede, at Kanoneren havde villet smugle Krudt iland, for at sælge det, at han har spildt Noget heraf udenfor Magasinet, og at dette Krudts tilfældige Antændelse har ledet Ilden ind. Denne Tanke er man faldet paa ved at opfiste af Braget en Sæl med Krudt i Bunden og, ovenpaa dette, Brod. Kanoneren havde man seet i beskænklet Tilstand den Dag; men da han omkom med de Andre, er Sandheden aldrig kommen for Dagen. Siden den Tid iagttager man paa de engelske Skibe en meget streng Opfugt med Krudtmagasinerne.

Iblandt de faa Reddede vare nogle, hvis Frelse forekommer endnu mere miraculøs, end de Dvriges. Skibvagten for Kabysdøren saae, netop det Dieblik Skibet sprang i Luften, paa sit Uhr hvad Klokken var; alt hvad han erindrede, var, at Uhret blev revet ham ud af Haanden. Hvorledes han blev frelst, var han aldeles uvidende om; og dog slap han med nogle meget ubetydelige Besskadigelser og blev bragt i Land som et Menneske, der vaagner fra en Drøm. Baadsmanden stod paa Kranbielten og saae til Arbejdet ved Rlyverbommens Talling; han var altsaa ikke langt fra Explosionens Centrum. Han blev kastet høit iveiret og faldt i Vandet indviklet i Noget af Takkelagen, som uidentvilt var Uarsag til at han fik sin Arm brudt. Med megen Vanskelighed klarede han sig ud af Takkelagen og blev siden opfistet af et Fartøi fra et af Skibene. En Matros forklarede,

at han var i Messelufafet, da Fregatten gik til Bunds, hvorfra han, efter at have været 5 Minutter under Vandet, kom op, uden at have faaet mindste Skade, og svømmede til Land. Efter hans Sigende slap han op igiennem Messes-Skylightet, der var knust ved Explosionen. (History of Shipwrecks &c. by Cyrus Redding).

Graphisk Bestemmelse af sin Plads ved Vinklerne imellem 3 Punkter paa Land.

I Annales Maritimes for Septbr. 1335 findes dette, sikker de fleste af vore Læsere velbekiendte Problem fremsat af en Hr. Lemonier, Ridder af Weslegionen og hydrographisk Professor i Cherbourg, med en Oplosning, der neppe vil tilfredsstille vort Begreb om Professorettitlens Betydning, skøndt han kalder den en nouvelle solution. Han vil nemlig, at man først ved Triangelregning bestemmer Radierne til de to hinanden i Punktet, der skal aflægges (D Fig. 3 Plade III) skærende Cirkler. Derpaa følger den graphiske Oplosning, ved at drage Baserne AB og BC, halvere dem og reise Perpendicularerne FK og HL, paa hvilke de respective, ved Regning fundne Radier udsættes fra B til E og G, hvorpaa Cirklerne beskrives.

Den hos os, vi haabe snart ogsaa blandt vore Koffardmænd*), almindelige Løsning af dette Problem, ved at affætte fra B til hver Side det respective Complement til den maalte Vinkel, hvis Skiæring med Perpendicularerne fra Basernes Midte giver Centerne til Cirklerne, er da langt simplere i Execution og tillige mere egentlig graphisk end hiin nouvelle solution.

Sø-Arsenalet i Venedig og den østerrigiske Marine.

Arsenalet eller Drelogsværftet i Venedig er uden tvivl det ældste i Europa, da det er anlagt i Aaret 1104, omtrent ved Korstogens Begyndelse. Det har et Areal af omtrent 80 Acres, og staaer saaledes midt imellem Portsmouth og Toulon: det Første har et Fladeindhold af 100, det Andet af 60 Acres; omtr. respective

*) Den findes i vor nyeste (Cap. Lieut. Lurens) Lærebog i Navigationen.
Red.

78, 62 og 47 Tønder Land*). Det er næsten en Kvadrat, hvis nordlige Side støder til Havet eller Lagunen; de andre tre Sider ere omgivne af Canaler, saa at det danner en D. Det indeholder to store og to smaa Bassiner, der udgjøre omtrent 3 Dittendebele af detes Flaadeindhold og have mere end Rum nok til den østerrigste Marine. Rundtom disse Bassiner ere Beddingerne, hvis Antal engang beløb sig til 55, alle, paa fire nær, bedækkede med faste Tagflure, under hvilke de berømte venetianske Galeier bleve byggede. Mange af disse ere siden ombannede til Magasiner o. desl., men nogle og tyve ere endnu tilbage, hvoriblandt 3 til Linieskibe. To Communicationer med Havet findes i den nordøstlige og sydvestlige Huk. Men uheldigviis er der saalidt Vand i Lagunerne, at store Skibe maae transporteres paa Kameler til Malamocco, der ligger 6 Qv. Mile derfra. Skulde den store Dæmning, som Franskmændene begyndte, nogensinde blive fuldført, vil man erholde en Canal med tilstrækkelig Dybde for Skibe af enhver Størrelse. Der findes ingen Dokker, men flere Brædbænke; Seil-Løst; Maste og Baadehuse samt Magasinbygninger af alle Slags. Reberbanen er en smuk Bygning, omtrent 1000 Fod lang. Hampen, der bruges, kommer for største Delen fra Omegnen af Ferrara; den siges at overgaae den russiske i Godhed. Artilleriparken er anseelig; Metalkanonerne støbes paa Stedet; Jernkanonerne komme fra Wien.

Modelkammeret indeholder en god Samling, hvoriblandt ere mange Curiositeter, deriblandt Modellen til den berømte Bucentaur, som var over 1000 Fod lang, og i hvilken Dogen foretog den bekendte Ceremonie. I Vaaben-Arsenalet findes en Morteer,

*) Nyholms Værst er altsaa ubestvigt større end noget af disse, efter Referenten, de største Værster i Europa; det udgjør nemlig et Jordareal af omtr. 70 Tdr Land, og Bassinet til Flaadens Leie har 25 Tdr. Lands Areal, andre Canaler og Mellem-bassiner ikke iberegne. Man kan saaledes sikkert regne hele Nyholms Værst for 100 Tdr. Land, naar — som her ved Venedigs Arsenal — de Bassiner og Canaler, det indbefatter, tages med i Beregningen.

forfærdiget af Lougværk og omglordet med Jernbaand, efter Sagnet brugt imod Genueserne i 1349.

Omtrent 500 Mand arbejde paa Værftet. Paa Beddingerne vare, i Mai f. A., 3 Kanonbrigger og 2 Transportflibe under Bygning, og en 46 Kanons Fregat ophalet til Reparation. En anden Fregat af samme Størrelse laae i Basinet under Eftersyn, og en smuk Corvette laae seilklar foruden nogle Smaafartøier.

Der var intet stort Forraad af Lømmer i Arsenalen. Magasinerne, som vare i god Orden, havde Alt paa rede Haand; hvilket skyldes Admiral Paulucci, en udmærket Officier. Østerrigs Sømagt bestaaer af 28 Skibe, nemlig: 4 Fregatter paa 46 Kanoner; 6 Corvetter paa 20; 5 Brigger og Resten Smaafartøier. Personnellet er 3000 Matroser og 800 Marine-Artillerister under Oberst Vitalianis Overcommando, samt omtrent 1000 Marinesoldater.

Læt ved Værftet ligger Søcadet-Academiet, hvor 50 unge Mennesker nyde Underviisning i alle Grene af Faget. Course er 5 Aar, og aarlig foretages en Dvelsestour med dem i en Corvette. Chefen er en „Capitano di Fregata“ Bordigni, og den første Lærer er en Professor Emilio Tipaldo, velbekendt i den italienske Litteratur. Af fremmede Sprog læres Tydsk, Fransk og Engelsk. Hver Cadet koster aarlig omtrent 100 Pd. Sterl., hvoraf Forældrene bidrage 45 Pd.

Venedigs Folkemængde udgjør i alle Provindser lidet over 2 Millioner; Staden selv har 113, 364 Indvaanere. Man regner, at der i Provindserne findes 17000 Søfolk. Fiskere og Gondolierer iberegne. (Naut. Mag.)

Rodgers's Ankere.

Forsøg, anstillede i dette Foraar, i Portsmouth, med Lieutenant Rodgers's Ankere (See dette Bds. Pag 93) ere faldne ugunstige ud for Opfinderen. De bleve, ved næsten alle Forsøgene, uden nogen overordentlig Anstrængelse hevne med. En vigtig Indvending imod deres Antagelse i Marinen er den, at de fordre saa stor en Bugt Toug — siger Referenten — der er altsaa neppe

Løvl om, at de hidtil brugelige Perrins Ankere ville blive dem foretrukne, den særdeles Roes uagtet, hvormed de omtales paa hele den nordlige og østlige Kyst. (Un., Serv. Journal, Marts 1836.)

Ryans Patentmiddel mod Fyr i Tømmer etc.

Hr. Ryans Mittel til at conservere, ikke alene Tømmeret i Skibe mod Fyr, men Seil og Lougværk mod Virkningerne af Fugtighed og Barme, bestaaer i at lade disse Ting ligge og trække i en Opløsning af Perchlorid af Natrium, eller corrosiv Sublimat. Der opstod mange Løvl om Uskadeligheden af dette Mittel for Helbredden, uden at tale om dets Virksomhed som Præservativ, en Ting Erfarenheden i det Store kun kunde afgjøre. Sublimat af Natrium er bekiendtlig en af de stærkeste Gifter, og Patenteleerne bleve gjentagne Gange opfordrede igiennem Pressen til at berolige Publikum i dette Punkt, da der syntes megen Rimelighed for, at Upholdet i et Skib, hvis Tømmer var mættet med Gift, og Berørelsen og Haandteringen af Seil og Lougværk giennemtrukket dermed, ikke kunde andet end være høist farligt for Sundheden. Dhrr. Enderby & Comp., der have Patent paa at fabricere Seilbug præpareret med Ryans Opløsning, have nu, i Un. Serv. Journal for Marts d. A., som det synes paa en tilfredsstillende Maade godtgiort dette Middels Uskadelighed, deels ved Attester fra Videnskabsmænd, som Faraday, Birkbeck og Andre, deels ved Erfaringen med tvende Skibe, dem selv tilhørende, der ere byggede af Tømmer og udrustede med Seil og Lougværk, Alt præpareret med Ryans Sublimat-Opløsning, og nu have seilet i henved et Aar, uden at de ringeste skadelige Følger spores for Mandskabets Helbred, hvorimod man allerede vil have bemærket dette Middels Virksomhed, som Præservativ for Tømmeret saavel som Seil og Lougværk. Ja man vil endog godtgjøre at disse Skibe ere sundere for Mandskabet end andre, da Slang- eller Pompevandet er befundet fuldkommen friskt og uden den Stank, som den deraf udviklede Svovl-Bandstofgas udbreder i andre Skibe, hvilket man tilskriver Sublimatets Virkning paa Træet.

Vice-Admiral F. C. Rissbrichs Levnet.

Vice-Admiral Frederik Christian Rissbrich, Commandeur af Dannebrog og Dannebrogsmænd samt hædret med Medaillen for Slaget d. 2den April 1801, var født den 13de Juli 1754. Faderen, Commandeur W. Rissbrich, bestemte allerede tidlig Sønnen for Søstaden, og lod ham i hans ottende Aar indskrive som Volontair ved Søcadetterne. I Marts 1768 blev han virkelig Cadet, og gjorde samme Aar sit første Tojt med Cadetfregatten, Tranquebar paa 24 Kanoner, commanderet af Capitain Becker*). Fregatten gjorde en 6 Ugers Krydstour i Østersøen, anløb Danzig og vendte efter endt Tojt tilbage til Kiøbenhavn.

1770 i April blev Cadet Rissbrich commanderet ombord paa Linieskibet Mars, Commandeurcapitain U. Raas, som i Mai afseilede til Middelhavet i Folge med 3 andre Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Bombardeer-skibe, bestemte til, under Vice-Admiral F. Raas's Commando, at agere imod Algier**). Efter et frugtesløst Bombardement søgte Eskadren Port-Mahon, for at ilandsætte de Syge, da Feber og Blodgang rasede ombord i alle Skibene. Saasnart Sygdommen var aftaget, blev Mars udsendt med Fregatten Havfruen paa et Krydstogt imod de algierste Corsarer. Efter at have krydset i nogen Tid, uden at gjøre Priser, løb de ind til Malaga, hvor de en Tidlang laae forstiede indenfor Molen, og seilede siden til Marseille. Her blev Rissbrich beordret at overtræde paa Flag-skibet Prinds Frederik, som laa i Toulon, hvorhen han reiste over Land, og retournerede med dette Skib til Kiøbenhavn i August 1771.

Samme Aar i October fik Rissbrich atter Ordre, tilligemed Cadet van Doekum, at gaae med et Transport-skib, Grevinde Moltke,

*) Næstcommanderende paa Fregatten var Pr. Lieutenant Rømeling. Capitainlieutenant H. H. Stibolt var Cadetofficier.

***) Navnene paa Skibe og Chefer i denne Eskadre findes hos Garde 4de Deel Pag. 180.

til Middelhavet, hvor de skulde overtræde paa den til Flaaden købte Chebek Lindormen, til hvilket Skib Mandskab herfra blev udsendt. I December Maaned affeilede de fra Kiøbenhavn, under Convoi af Linieskibene Seieren, Commandeurcapitain Stephanson, og Prindsesse Wilhelmine, Commandeurcapitain Bendix Wille. I haardt Veir i Nordsøen fik Transportskibet læk Skib, og det blev omsider nødt til at forlade Convoien og søge Havn i Norge, først en Udhavn ved Næsset, hvor de med største Livsfare, i Storm og Lykning, slap ind, og siden Kleven ved Mandal, hvor Skibet forblev Vinteren over, løsfede ud, tilstoppede Lækken og istandsatte Skibet. Om Foraaret, i Marts, affeilede de til Gibraltar og derfra til Marseille. Chebeken var imidlertid bleven bemanded fra Linieskibene, saa man intet Brug havde for det udsendte Mandskab; Freden med Algier kom istand kort efter, og Transportskibet blev efter nogen Tids Forløb beordret hjem igjen. Fregatten Usen convoierede det, men under Cap Finisterræ bleve de stilet fra hinanden i en Storm, og d. 12te December ankrede Transportskibet paa Kiøbenhavns Rhed, hvor Mandskabet og Cabetterne afgik i Land.

I 1773, 22de Februar, avancerede Risbrich til Secondlieutenant, og blev saa Dage derefter udcommanderet med Linieskibet Dresund, 70 Kanoner, Commandeur Schindel, der i Forening med Den Prægtige, 80 Kanoner, Commandeurcapitain Christopher Lütken, og Norske Løve, 70 Kanoner, Commandeur D. E. Wille, under Vice-Admiral F. Raas's Commando foretog en Krydstour i Østersøen. Ved de paa denne Tour foretagne Besejlingsprover, syntes Den Prægtige at have Fordelen, især i Bidevind-Seilads*).

I de følgende 5 Aar, et for vor Marine uvirksomt Tidsrum, finde vi ikke at Risbrich har været udcommanderet; men

*) Hos Garde, 4de Deel Pag 231, findes dette anderledes omtalt. Den Eskadre, Raas havde Commandoen af, ansøres der at have bestaaet af 12 Linieskibe, hvilke med Fradrag af 3 Linieskibe, andetsteds detacherede, foretog et 4 ugers Krydstogt i Østersøen.

fra denne Tid aabne de sig for ham en glimrende Leilighed til at uddanne sig i sit Fag. Under den amerikanske Krig besluttede vor Regjering at lade endeel unge Sø-Officerer søge den Dvæls og Uddannelse i de krigsførende Magters Tjeneste, som vort Fædrelands fredelige Stilling negtede dem Leilighed til at erhverve under eget Flag. Baade ved det engelske og franske Hof gjorde den de fornødne Skridt, for at forskaffe endeel Lieutenanter Ansættelse paa de active Flaader, og et ikke ubetydeligt Antal af disse traadte saaledes, nogle i fransk, andre i engelsk Tjeneste. Blandt de Sidste var Risbrich, og af hans egne Opregnelser fra den Tid ville vi her uddrage saameget om de mærkeligste Begivenheder, hvori han tog Deel, som nærmest henhører til hans personlige Tjeneste og Hændelser. Risbrich holdt i de 5 Aar, han var i engelsk Tjeneste, en nøiagtig Dagbog over Alt hvad Mærkeligt, der passerede saavel i Skibet, han var ombord paa, som i de Flaader, det tilhørte; han nedskrev detaljerede Beretninger om de Slag og Affairer han bivaaned, Fortegnelse over Flaaderne, deres Slag og Seilordener, m. m., hvilket alt har til sin Tid dannet interessante Bidrag til den engelske Marines og hilsn Krigs Historie; men da dette deels allerede er vore Læsere bekendt af andre Skrifter, deels ligger udenfor vort egentlige Emne, ville vi her ikkun følge ham, der for os er Hovedpersonen, Risbrich selv og det Skib han tjente paa. Vi maae imidlertid forud bemærke, at Risbrich, med en Beskedenhed, som hans Biograph næsten maa beklage, saalidt omtaler sin personlige Tjeneste, sine egne Hændelser og Tanker, at det er tydeligt at see, hvormeget de store Begivenheder hvori han færdedes, have tildraget sig fulgt hans hele Interesse. Men det var maaskee ogsaa denne udeelte Iver for den Tjeneste, han havde viet sig til, der dannede ham til den dygtige, erfarne, den kolde og faste Kriger, som vi gienfinde paa Bagrien, hvor han forsvarede Danebroge imod det Flag, under hvilket han i sin Ungdom havde kæmpet med saamegen Hæder.

Det var i Slutningen af August 1778, at Risbrich erholdt Tilladelse til at gaae i engelsk Tjeneste. I Selskab med 7 andre

Lieutenanter*) afreiste han d. 2den Septbr. tilføes til Norge, da der i Kiøbenhavn ikke gaves nogen Skibssteilighed til England. Fra Frederiksværn reiste de over Land til Frederikstad, hvor et Skib, tilhørende Kammerherre Bernt Anker, laa seilfærdigt og med hvilket fri Passage var dem tilbudt. Den 8de October ankom de til Portsmouth, og begave sig derfra til London, hvor den danske Minister, Conferentsraad Dreyer skulde drage videre Om-
sorg for deres Ansættelse. Sidst i Maaneden erholdt de denne; efter deres egen Begjæring bleve de alle fordeelte paa forskjellige Skibe — en klog Forholdsregel, da to eller flere Landsmænd samlede paa eet Skib ikke saa let assimilere sig med de Fremmede, og snarere ved deres Sammenhold udsættes for at blive betragtede med Mistro.

Risbrich blev ansat paa Linieskibet *Balliant*, 74 Kanoner, Capitain Leveson Gower, et i den engelske Marine hæderligst bekiendt Navn. Om dette Skib beretter Risbrich, at det forte To og Tredive-Pundigere paa underste og Fire og Tyve-Pundigere paa øverste Batterie, dengang en ualmindelig stærk Bestykning. Dets Kanonantal var 78, og Besætningen var 650 Mand, hvoriblandt 112 Marinere med 1 Capitain og 2 Lieutenanter. Officiererne vare Chefen, 5—6 Solieutenanter, Master, 3 Masters-Mater og 8—10 Cadetter. Dette Skib, som Risbrich under hele Krigen forblev paa, ville vi altsaa følge paa alle dets Togter og i de Engagements det tog Deel i.

Risbrich reiste d. 7de Novbr. til Portsmouth, hvor *Balliant* nu var ankommet. Skibet skulde i Dokken, skifte Stormast og

*) Disse 8 Officierer vare: Pr. Lieutenant Bredahl; Secondlieutenanterne Brohjer, Dam, P. Riegelsen, Øbeliz, Gylbensfeldt, F. Risbrich og Schrødersec. I London traf de Commandeurcapitain, Greve A. F. Moltke og Secondlieutenant, Greve Wedel (hos Garde Pag. 255 kaldes han Baron), og senere foresinde vi Commandeurcapitain Christopher Lütken og Capitain, Greve Reventlou, hvilke ligeledes vilde gjøre Campagnen med. Foruden disse nævnes hos Garde ogsaa dem, der vare i fransk Tjeneste.

have en complet Overhaling. Han fik altsaa Leilighed til at gjøre sig fra Grunden af bekendt med Organisationen af det Skib han skulde fare med; selv Besætningen blev for største Delen samlet og organiseret under hans Vine, da den ældre Besætning paa lidt over 100 Mand nær var afgiven til andre Skibe. Sit Ophold tog han, med de andre Officierer og Mandskabet, ombord i et Blokskib, medens *Valiant* var i Dokken. Imod Slutningen af Maanedens halede Skibet ud af Dokken, og nu begyndte Raskfakteringen, Skiften af Stormasten og Ekviperingen, der af Mangel paa Folk gik saa langsomt fra Haanden, at de ikke før i de sidste Dage af Januar vare seilfærdige.

Risbrich fortæller, at der i Forstningen fandt en Misforstaaelse Sted med de danske Officierers Ansættelse, da det held at de skulde forrette Tjeneste som Cadetter (Midshipmen); men dette blev paa deres alvorlige Forestillinger snart forandret til, at de antoges som *Volontairer*, og siden forrettede *activ Lieutenants Tjeneste*. „Jeg traf paa honette og brave Mænd“ — siger Risbrich — „som viste mig al den Høflighed og Opmærksomhed man kunde vente.“

Medens de laae i *Portsmouth* lob *Admiral, Lord Susham* ud med 18 Linieskibe, for at convojere 500 Koffardskibe ud i rum Sø, og siden lade 8 Linieskibe gelejde dem videre til *Vestindien*. Med denne Flaade vare af danske Officierer: *Greverne Moltke og Wedel* paa Flagskibet *Foudropant*; *Riegelsen* paa *St. George*, 90 Kanoner; *Obelix* paa *Resolution*, 74 Kanoner, og *Dam* paa *Elizabeth*, 74 Kanoner, hvilket Skib gik til *Vestindien* med *Convoien*.

Imidlertid de mærkelige Tildragelser, under dette *Risbrichs* første Ophold i *Portsmouth*, var den Krigsret, der blev holdt over *Admiral Lord Keppel*, for at undersøge hans Forhold i det ubeslissede Slag, d. 28de Juli 1778, med *Greve d'Orvilliers*. Hans *Trediecommanderende, Contre-Admiral Sir Hugh Palliser*, havde anklaget ham for ikke at have gjort Alt, hvad der stod i hans Magt, for at slaae og odelægge Fienden. Denne Sag, hvorom man finder vidtloftige Oplysninger i *Naval Chronicle*, vakte stor

Sensation paa den Tid. Begge Admiraler vare i lige Grad agtede for deres udmærkede Talenter og Dygtighed. Udfaldet blev, at Retten paa det hæderligste frikendte Lord Keppel. Som begribeligt havde begge Admiraler deres Venner og Tilhængere i Flaaden, og Risbrichs Chef, Capitain Gower, som var en varm Tilhænger af Lord Keppel, resignerede sin Post, da denne nedlagde Commandoen for at underkaste sig Krigsretten. I hans Sted blev Capitain Hope udnævnt ad interim til Chef for Valiant.

I Februar døde Lieutenant Brøhjer af en ondartet Feber og blev begravet i Portsmouth. Denne Officier, af Fødsel en Nordmand, skildres af hans Samtidige som et meget udmærket Menneske, begavet med et sielvent praktisk Talent, en bliv og fast Charakter, varm Kiærlighed til sin Stand og meer end almindelige Kundskaber i sit Fag, saa at hans Død ansaaes af Kammeraterne for et stort Tab for Staten. Saaledes skildrer ogsaa Sneedorff ham, i et smukt Sørgeqvad han skrev ham til Gre.

I de sidste Dage af Januar var endelig Valiant seilklar, og i Begyndelsen af Februar affeilede den, i Forening med Linieskibet Courageux og Fregatten Arethuse, paa en Krydstour under Irland. Paa denne Tour havde de meget haardt Veir og lede adskillige Havarier. Midt i Marts vendte begge Linieskibene tilbage til Portsmouth; men Fregatten, som var bleven skilt fra dem i Storm og Laage, forliste paa Franskekysten. Ved Tilbagekomsten blev Valiants Interims-Chef, Capitain Hope, afløst i sin Post af Capitain Goodall, og under denne Chef vedblev Risbrich at tiene, indtil Freden blev sluttet.

Det næste Krydstogt, Valiant foretog, var i en Eskadre af 12 Linieskibe, under Vice-Admiral Darby, som d. 16de Mai udlob for at forene sig med Vice-Admiral Arbuthnot, der med 4 Linieskibe og en Convoi af 250 Skibe stødte til dem ved Lorbay. Den samlede Styrke af 16 Linieskibe, 4 Fregatter og 2 Brandere, stod under Admirals Arbuthnots Commando. Paa en vis Hoide skilte Darbys Eskadre sig fra Convoien, der gik til Vestindien, og vendte tilbage til Spithead Rhed d. 11te Juni, hvor de foresandt Hoved-

flaaden, under Admiral Sir Charles Hardy, færdig til at gaae til Søes.

Efterat Darbys Eskadre havde repareret, og completeret Proviant og Vand, lettede hele Flaaden d. 16de Juni, 31 Linieskibe, 2 Skibe paa 50 Kanoner, 8 Fregatter, 6 Sloops of War og 5 Brandere stærk. Af danske Officierer vare Greverne Moltke og Wedel paa Admiralskibet Victory; Commandeurcapitain Lütken og Grev Reventlou paa Contre-Admiral Colpoys' Flagskib, Royal George; samt Lieutenanterne Bredahl, Gyldenfeldt, Kiegelsen, Obeiz og Risbrich fordeelte paa andre Linieskibe. Flaaden holdt krydsende i Munden af Canalen indtil d. 17de August, da Efterretning indløb, at den combinerede franske og spanske Flaade var i Canalen, hvor et engelsk Linieskib, *Ardent*, var taget af den; et andet, *Jupiter*, undgik og bragte Efterretningen til Hardys Flaade, som da laa under Scilly. Den fiendtlige Flaade bestod af 32 franske og 34 spanske Linieskibe, foruden Fregatter og mindre Skibe, i Alt over 100 Seilere. Den var heelt inde under Plymouth, da *Jupiter* blev jaget af den; men d. 27de drev en haard Storm af S. D. den ud af Canalen, og da Vinden samme Dag sprang til S. V., styrede Hardy indester og passerede Fienden i saa Miles Afstand, uden at see den eller blive seet af den. Stille og taaget Veir paafulgte, og 3 Dage efter opdagedes den agterud, de nærmeste Skibe omtrent 2 Mile fra de agterste i Hardys Flaade. Den gjorde Mine til at forfølge. Hardy holdt sin Flaade tæt sluttet og klar til Slag. Under Forfølgelse af Fregatterne og de lettest seilende Linieskibe, som undertiden vare saa nær, at Skud veksledes, seilede Hardy Canalen ind og ankrede paa Spithead Rhed.

Midt i September detacheredes en Eskadre af 5 Linieskibe, 8 Fregatter og 2 Brandere, under Contre-Admiral Ross, for at ødelægge en fiendtlig Transportflaade paa Concal Bay. Med Admiralskibet vare Greverne Moltke og Wedel. Den vendte tilbage uden at have forefunden nogen Fiende.

Den 20de samme Maaned gjorde Admiralen Signal for hele Flaaden at lette; men Mandskabet paa *Balliant* og 3—4 andre Skibe gjorde sig opsætsige og negtede at lette, for deres

tilgodehavende Gage og Priispenge var dem betalt. Alle Dvertalelser og Trusler vare forgiæves. Admiralen strog omsider Stignalet og affendte en Expreſſe til London med Melding og Begjæring om Forholdsordrer. Den 30te fandt en almindelig Udbetaling Sted paa Flaaden, af de for det foregaaende Aar tilgodehavende Priispenge, hvorved en Solieutenant erholdt 265 Pbd. Sterl.; en Marinerlieutenant, Mastersmate, Doctor, Dvercanoneer, og Baandsmand 120 Pbd.; en Midshipman og Underofficier 65 Pbd., og hver Matros og Soldat 7 Pbd. Sterl.

Den 22de October gik Flaaden atter under Seil, 38 Linieffibe 12 Fregatter og 6 mindre Skibe stærk, og holdt krydsende i Canalen til d. 24de Novbr., da den igien løb ind til Spithead.

Midt i December fik Valiant Ordre at underlægge sig Commodore Fieldings Commando, som med Trebækkeren Namur, 5 Todækkere, 4 Fregatter og 3 Sloops of War skulde ligge klar til at udløbe paa første Wink, for at optage en hollandsk Convoi, der under en stærk Bedækning ventedes fra Texel, og hvis Bestemmelse var at tilføre de Franske Krigsfornödenheder, Mastetræer o. s. v. En Riede af Smaafartøier var stationeret fra Texel til Portsmouth, for sieblikkelig at give Underretning om Convoiens Afseiling. Den 30de, Kl. 2 om Natten lettede Fieldings Eskadre, paa indløbet Signal, at Convoien var i Søen, og samme Dags Eftermiddag var den i Sigte af Hollænderne. Courageux og Valiant løb paa Siden af den hollandske Admiral, Grev Bylandt, og anmodede ham om at holde ned til den engelske Commodore. Grev Bylandt indvilligede heri, da dette ikke bragte ham ud af sin Cours. Da han var kommen paa Siden af Commodoren forlangte denne at vifitere Convoien; den hollandske Admiral negtede sin Tilladelse dertil; Factoier passerede frem og tilbage imellem de Commanderende, og endelig, da Mørket begyndte at falde paa, blev Afgjørelsen opsat til den næste Dag, indtil hvilken Tid begge Parter skulde forblive opbraste. De engelske Fregatter og mindre Skibe holdt om Natten Convoien omringet, for at forhindre, at Noget skulde undslippe, hvilket alligevel lykkedes flere af Koffardiffibenc. Den

næste Morgen Kl. 8 gjorde den engelske Commodore Signal for at formere Slagorden og derpaa at skibe til Visitationen. Hollænderne, hvis hele Force bestod ikkun af et Linieskib og 4 Fregatter, formerede ligeledes Linie, og paa begge Sider var man klar til at sætte Magt imod Magt. Et armeret Fortoi blev udsendt fra Englænderne for at visiterer, hvorpaa den hollandske Admiral affyrede et skarpt Skud efter Baaden, og nu gav Commodoren Signal for at engagere. Efter at have affyret et Lag, strøg den hollandske Eskadre Flag og Vimpel. Convoien blev visiteret, og 9 Skibe, lastede med Hamp, Jern, Læere o. s. v. bleve tagne. Hollænderne havde nogle Saarede, Englænderne ingen. Efter nogen Parlamenteren imellem de Commanderende, heiste Admiralen atter Flag og Vimpel, da den engelske Commodore erklærede, at han ikke havde Ordre at indbringe ham eller andre af hans Convoi, end saadanne som havde Krigscontrabande ombord; Nationerne havde ikke Krig med hinanden, hvorfor han opfordrede ham til at heise sit Flag og fortsætte sin Reise. Grev Bylandt indvilligede vel i at heise sit Flag paany, men forbeholdt sig at følge den engelske Eskadre i Havn, for umiddelbart at føre Klage over den ham vederfarede fiendtlige Behandling.

Her have vi da en af de Scener, som en halv Sæees Aar silbigere, eller lidt mere, gientoges med danske og svenske Convoier. Men hvad der synes meest opværende ved denne hele Tildragelse er, at efterat Affairen var til Ende lod Commodoren, ved en Fregat, den hollandske Admiral affordre Salut, hvortil dehne ogsaa bekvemmede sig, dog med den Formalitet, at han saluterede med Commandoflaget strøget, og Commodoren besvarede Saluten paa samme Maade under Vimpelen alene. Begge Eskadrer søgte derpaa Havn og ankrede paa Spithead Rhed.

Det første Aar, tilbragt i activ Tieneste i England, var saaledes forløbet for Risbrieh. Kort efter Tilbagekomsten fra den nysomtalte Expedition, d. 5te Januar 1780, erholdt Vallant Ordre til at krydse i Canalen med en lille Eskadre, bestaaende, foruden den, af et 50 Kanonskib, 4 Fregatter og 2 Curtere, for

at opsnappe Skibe med Krigsfornödenheder, bestemte til franske Havne. Paa dette Krydstogt, som varede til Udgangen af Februar, gjordes endel Priser; videre Mærkeligt indtraf ikke. Den 2den Marts blev *Ballant* indsat i Dokken i Portsmouth, for at kobberhudes, dengang endnu en ny Opfindelse. Med Reparation af Skibet, Kobberforhudning etc. hengik Tiden indtil sidst i Juli, da den erholdt Ordre at støde til Admiral *Gearys* Flaade. Den 5te August løb *Ballant* ud for at opsoge Flaaden, som den traf i Franskebugten d. 13de. Den bestod af 28 Skibe af Linien, 9 Fregatter, 4 Brandere og nogle mindre Fartøier. Den havde i tre Uger krydset, uden at støde paa nogen Fiende. Den 18de August løb Flaaden ind til *Spithead* Rhed.

Medens *Ballant* laa under nysomtalte Reparation, indløb Efterretning om *Rodneys* Seir over de *Guichen*, d. 17de April, under *Martinique*. I dette Slag faldt en af de danske Officierer, Lieutenant *Dam*, ombord paa Linieskibet *Intrepid*.

I Slutningen af August og Begyndelsen af September foretog *Ballant* et 14 Dages Kryds i Munden af Canalen, med Admiral *Digbys* Eskadre, paa hvilket intet Mærkværdigt tilbrag sig. Den nuværende Konge af England, *William 4de*, gjorde paa dette Togt sin første Sørejse, ombord paa Admiral *Digbys* Flagsskib, *Prince George*, først som *Volontair* og siden som *Cadet*.

Ballant gjorde senere flere Krydstoure med Hovedflaaden, under Admiral *Darby*, indtil i de sidste Dage af December, da samtlige Skibe søgte Havn. Paa Slutningen af Krydstogtet vare de atter den combinerede fiendtlige Flaade i Sigte flere Dage, og kom den i Tylning og Storm endog nær paa et *Par Miles* Afstand. Englænderne vare svagere: 21 Linieskibe imod henved 40. Ingen af Parterne søgte Engagement. Af videre Mærkeligt ved dette Vinterkryds er kun at omtale, at Flaaden leed megen Skade af det haarde Veir; Mandskaberne doiede meget Dndt af Strabadser og Mangel paa Provisioner. Flaaden søgte undertiden ind til *Dorby* for Beskyttelse imod vestlige Storme, og her hændte det engang, under en haard Storm, der varede i flere

Dage og tilsidst gik syblig, at 4 Tredekkere huggebe Roret fra sig paa 9 Favne Vand, da de laae yderligst og ikke havde Dpær af Sydpynnten, Berryhead.

Bed sin Ankomst til Portsmouth fik Risbrich at vide, at den Trede af hans Landsmænd og Kammarater i engelsk Tjeneste var død: Lieutenant Bredahl paa Linieskibet Namur. Han var, nogle Dage før Risbrichs Tilbagekomst, bleven begravet i Portsmouth, med alle militære Uresbevisninger og fulgt til Jorden af Chefen og alle Officiererne paa Namur.

Risbrich forblev ikke længe i Havn. I de sidste Dage af Decbr. udgik Ballant atter paa et Kryds i Selskab med Linieskibet Courageux, og det nye Aar 1781 begyndte for Risbrich, ligesom det forrige, til Søes. Den 4de Januar opdagedes 4 Seilere, der snart kendtes at være fiendtlige Fregatter, som stode imod dem. Den Forreste affyrede sit Lag i Courageux, som den antog for en Fregat; men da den blev sin Wildfarelse vaer, tilfattede den Alt hvad trække kunde, for at komme bort. Courageux tilredte den i kort Tid ilde, saa at den mistede Forstangen og Krydsstangen, og idet den holdt af fyrede den paa Ballant, som imidlertid var kommet op. Et Par Lag fra denne bragte den til at stryge. Den befandtes at være La Minerve, paa 38 Kanoner. De 3 Andre undslap efter en varm Jagt. Courageux, der havde faaet nogen Skade i Actionen (den havde 10 Døde og 7 Saarede; Fransmanden 49 Døde og 37 Saarede), blev sendt i Havn med Prisen. Ballant vebblev at krydse, og tog siden en engelsk Corvete, Fairy, tilbage fra en fransk Fregat, som Dagen iforveien havde taget den. Fregatten, der var paa 44 Kanoner, undløb.

Fra Begyndelsen af Februar finde vi atter Ballant forenet med Hovedflaaden under Vice-Admiral Darby. Denne krydsede, 28 Linieskibe stærk, hvoriblandt vare 8 Tredekkere, af og til i Canalen, og gik endeligen med en stærk Transportflaade til Gibraltar, hvor den ankom den 12 April. Her havde Ballant under Opseilingen en Fægtning med 15 spanske Kanonbaade, som den, efter en levende Tid, drev i Havn.

Gibraltar var paa denne Tid haardt ængstet af Spanierne; de bombarderede ibeligen Fæstningen og Byen, hvorved især den sidste leed meget, saa at ved Flaadens Ankomst den halve By laa i Gruus. Endskiødt Spanierne havde en Flaade paa 24 Linieskibe liggende seilklar i Cadix, lykkedes det dog Englænderne, som vi have seet, uden videre Modstand at undsætte Fæstningen med Ammunition og Levnetsmidler, hvorpaa der var stor Trang. Da Transportskibene vare ubløse, gik Flaaden under Seil vest-
 efter og tilbage til England. Paa Tilbagereisen detacheredes *Balliant*, under Admiral *Digby*, med 8 Linieskibe paa en kort Krydstour under Irland, hvorfra den vendte tilbage til *Portsmouth* d. 4de Juni.

Efterat have repareret og været i Dokken, gik *Balliant* midt i Juli atter Seil, under Vice-Admiral *Darby*, med 21 Linieskibe. I Forventning om at falde ind med den fiendtlige combinerede Flaade, holdt den Krydsende paa Franskebugten og under Cap *Finisterræ*, indtil Slutningen af November. Paa denne Tour forefaldt intet Mærkværdigt. En fransk Fregat blev opjaget og taget af en fra Flaaden udsendt Fregat, som, da det under Jagten blev Stille, assisteredes af Flaadens Fartøier, der bugserede den paa Siden af Franskmændene.

Den 2den December løb *Balliant* igien ud, under Admiral *Kempensfeldt*, med en Eskadre af 13 Linieskibe, hvoriblandt 6 Tre-dækkere. Den 12te fik de i Franskebugten Die paa en fiendtlig Convoi af 59 Seilere, under Bedækning af 4 Linieskibe. Under Jagten opdagedes en fiendtlig Flaade i Læ, til hvilken Convoien søgte at komme ned. Dette lykkedes de 4 Linieskibe, der vop-
 lede nogle Lag med Eskadren, idet de passerede den. Af Convoien bleve 19 Skibe tagne, Resten undslap. Denne Convoi, som commanderedes af Contre-Admiral *Baudreuil*, havde 8000 Mand Landtropper og Ammunition inde, og var bestemt til Vest-indien, for i Forening med den derværende Force at erobre *Jamaica*. Den i Læ seete Flaade var 19 Linieskibe stærk, og commanderedes af Grev *De Guichen*. Begge Flaader forbleve i

Nærheden af hinanden i et Par Dage, da Storm og Tøkning adskilte dem, og d. 21de December naaede Admiral Kempensfeldt lykkelig Spithead med alle Priserne.

I de første Aar af Krigen havde de Allierede været Engländerne overlægne til Søes. Med deres langt talrigere Flaader havde de endog spillet Mester i selve Canalen. De havde tilføiet Englands Handel de største Afbræk; i August 1780 havde de paa eengang taget en Convoi, bestaaende af 5 Chinafarere og 50 Bestindiefarere. Man bestyldte det engelske Admiralitet for Mangel paa Kraft i Bestyrelsen, og Admiralerne holdt sig endnu til det gamle System, at evoluerer mod en Fiende, der i Tactik var dem langt overlægen. De forskellige Batailler, der bleve leverede, havde derfor ikkun været udecisive og partielle Træfninger, hvori Franskmændene, ved at forholde sig defensivt, som oftest havde Fordelen, da Hovedsiemedet, Dækning af en Landexpedition, Undsætning eller Forhindring af Tilførsel i de fleste Tilfælde opnaaedes. Fra 1780 fik derimod Tingen en anden Bending. Rodney's dristige Charakter fremkaldte en ny Epoke i Søkrigen. Sine Landsmænds svage Side, saavel som det hvori de havde Fordelen for Fienden, sig fuldkommen bevidst, bragte han usorfærdet sine Skibe i Tiden, stolende for Ufaldet paa sine Corpschefers Dygtighed, og paa hver enkelt Skibschefs Tapperhed og Conduite. Hans Seir over Langara i 1780, hvor 4 Skibe erobrede og 3 tilintetgjordes, var decisiv. Seiren over De Guichen kan neppe fortjene Navnet, da intet Skib erobrede, ei heller ødelagdes; men ogsaa der fulgte han Principet, at søge dristig Fienden ind paa Livet; det var kun endnu ikke modnet hos ham til klar Bevidsthed, og hans Underordnede fattede det endnu ikke. Først det følgende Aar, imod De Grasse, lykkedes det ham at opnaae et Resultat, der grundfæstede et System i den engelske Marine, som England ene skylder den umaadelige Overvægt det har vundet paa Havet.

Vi have i det Foregaaende anmærket det store Antal Trebækkere, Engländerne havde i deres Canalflaade. Saaledes finde vi 8 Trebækkere i den Flaade af 28 Linieskibe, hvormed Darby

undsatte Gibraltar; og Kempensfeldt havde, iblandt 13 Linieskibe, 6 Trebækkere. Rodney havde imod De Grasses ikke færre end 5 Trebækkere, medens denne kun havde den ene Ville de Paris. *) Dette er ogsaa et af de Træk i denne Krig, som fortjene at lægges Mærke til. Det var et klogt Middel til at egalisere Stridskræfterne, hvor den numeriske Overvægt ofte i stor Grad var paa Fiendens Side; og Anvendelsen af dette Middel maatte igien ganske naturligt læde til en Forandring i Angrebsmaaden. Længe kunde det ikke vare, førend man lærte at benytte denne Concentring af Styrke til at falde over en Deel af den fiendtlige Flaade, istedetfor som forhen ved Manøvreren at adskille den, for hurtigen at tilintetgjøre den, eller sætte den hors de combat, førend de øvrige Skibe kunde ile den til Hjælp: benytte denne Overlægenhed i de enkelte Skibes Styrke til at forcere enkelte Punkter i den fiendtlige Linie, ved enten at uddrive de svagere Skibe i den, eller giennembryde den ligesvem, for at bringe den i Uorden og saaledes slaae den en detail. Saaledes see vi da Engländernes nyere Tactik, som de have at takke for Seirene d. 1ste Juni, ved St. Vincent, Camperdown og fornemmelig ved Trafalgar, at fyldte den amerikanske Krig sin Oprindelse. I denne Skole blev vor Nisbrich dannet. Have vi hidtil seet ham, i en vedvarende Activitet af haarde Vintercampagner at uddanne sig til en bliv og erfaren Sømand, at gjøre sig fortrolig med Tjenesten i store Flaader, saa ville vi nu have at følge ham i tvende Slag, hvor Mænd, som Rodney og Hood gave Exempler paa dristig Anførsel og utrættet Iver i at forfølge Seiren, for at gribe dens sidste Frugt.

1782 i Januar fik Valiant Ordre, tilligemed Trebækkeren Duke, at gaae til Vestindien. Efter at have udstaaet haarde Storme, stode de den 1ste Februar Canalen ud. Valiant, som seilede meget bedre end Duke, skiltes snart fra den og naaede d.

*) I Slaget ved St. Vincent havde Engländerne, iblandt 15 Skibe, 5 Trebækkere.

5te Marts St. Lucia, hvor Admiral Rodney laa med Flaaden, der var 35 Linieskibe stærk. Den franske Flaade, under De Grasse, bestod af 29 Linieskibe og laa i Martinique, ventende paa Forstærkning fra Frankrig, for under Cap François at forene sig med en spansk Flaade, og derfra gaae til Jamaica for at erobre denne De.

Hele Marts Maaned hengik uden noget Mærkværdigt. Vaillant tog Deel i den sædvanlige Flaadetiensete. Foruden at Fregatterne bevaagte de Franskes Bevægelser, afgik hver Aften 2 Linieskibe fra St. Lucia, som ved Dagbrækningen stode ind paa Fort-Royal Bugt og recognoscere de Fienden.

Den forventede franske Convoi, paa 62 Transportskibe, under Bedækning af 3 Linieskibe og 2 Fregatter, undgik Englændernes Narvaagenhed og slap lykkelig ind til Martinique. Rodney, som var underrettet om at den var i Vente, løb i de sidste Dage af Marts ud med Flaaden og krydsede østfor Martinique for at opsnappe den. Flaaden var spredt i Divisioner, med Fregatter i Mellemrummene for at kunne indkalde og samle Divisionerne, om den franske Flaade skulde komme ud for at frelse Convoien. Denne var imidlertid gaaet norden og vesten om Verne, og undslap saaledes.

Den 8de April indløb endeligen Signal, at den franske Flaade var gaaet under Seil. Rodney lettede strax med sin Flaade, nu 36 Linieskibe, 6 Fregatter, 2 Sloops og 2 Brandere stærk. Den næste Dag, d. 9 April, stødte begge Flaader paa hinanden under Dominique, hvor en partiel Træfning paafulgte. Det var ikkun Avantgarden, og nogle faa af Corps de Bataille, af den engelske Flaade, der kom i Fægtning. Den franske Flaade var 3 Skibe svagere end den engelske; Skibene selv vare i det Hele taget meget svagere, da mange af dem vare 64 Kanonskibe og ikkun een Tredecker befandtes imellem dem, medens Englænderne havde 6. Af engelske Skibe vare 19 og af de franske 26 engagerede. Contre-Admiral Hoods Avantgarde havde en Tid kun 7 Skibe i Tiden imod 14 franske, da Stille og Flaadens Udsprelse

forhindrede de Andre fra at komme op, hvorved de engagerede engelske Skibe lede meget. Ballant, som var det femte Skib i Avantgarden og Admiral Hoods forreste Secundant, mistede i denne Træfning 1 Lieutenant, 1 Cadet og 6 Mand i Dræbte, og den havde 21 Saarede, Storstangen overbordskudt, alle Masten og Bogsprydet glennemskudte og to Grundskud. Nisbrich bemærker, at de Franske havde længere Skyts og bedre Krudt, hvorfor Englænderne allerede havde lidt Tab, før de kunde virke med deres Skyts. Nebsejlingen gik langsomt, formedelst det løie Veir; og Admiral Hood gjorde flere enkelte Prøveskud fra underste Batterie, for at skionne Rækningen, før han gav Signal til Avantgarden at begynde Slaget.

Som vore Læsere bekendt, var dette Slag udecisivt og egentligen kun at ansee som et Forspil til det saa Dage efter paafølgende Hovedslag. Intet Skib tabtes paa nogen af Siderne, skiondt Tabet af Mandskab, og Skaden paa Skibene, var betydelig. Begge Flaader manøvrerede i Elgte af hinanden indtil d. 12te, da endelig et Hovedslag paafulgte, hvis glimrende Udfald for England er enhver Sø-Officier bekendt. Det var for at frelse et afmaestet Skib, Le Zélé, 74 Kanoner, som paa Slæbetoug af en Fregat søgte at naae ind til Guadeloupe, at De Grasse lod sig forlede til at levere et Slag, hvis Udfald neppe, efter Træfningen den 9de, kunde være tvivlsomt. Nisbrich finder, i sine Bemærkninger over saavel Træfningen d. 9de, som de følgende Dages Manøvrer og Hovedslaget selv, at De Grasse heri gjorde uret, da Hensigten med hans Udloben var, at forene sig med en spanske Eskadre af 10 Linieskibe, som ventede ham under Cap François, og derpaa med en stærk Landmagt at erobre Jamaica. Havde han fulgt denne Plan, som med hans bedre seilende og paa Rejsningen mindre beskadede Skibe, og det Forspring han havde conserveret, ikke vilde have været ham vanskeligt, da vilde han efter effectueret Forening have været Rodney overlegen, og et Slag rimeligviis have faaet et andet Udfald. Admiral Hoods lille Lver for at bringe sine Skibe i Tiden og for-

følge Seiren roses meget af Risbrieh. I det Sidste synes han ikke at være bleven tilbørligt understøttet af Rodney. I dette Slag var Ballant engageret med flere forskellige franske Skibe. Le Ardent, 64 Kanoner, strøg for den. *) Den var det sidste Skib, der vendte tilbage fra Jagten. Desuagtet var dens Tab ringere end i den foregaaende Dræfning, den havde 3 Døde og 19 Saarede, men havde lidt meget paa Skraag og Reising.

Hood var bleven uenig med Rodney, fordi denne ikke fortsatte Jagten efter Slaget, for at forfølge Seiren til det Yderste, hvilket Hood vilde have gjort, men blev indkaldt. Derfor sendte Rodney ham fra sig d. 17de, i Jagt efter den flygtende Fiende, med 10 Skibe, hvoriblandt var Valiant. D. 19de opdagedes under Portorico 5 fremmede Sellere, som der blev gjort Jagt paa og snart befandtes at være 2 Linieskibe og 3 Fregatter. Valiant, som under Jagten var bleven den forreste, kom først paa Siden af det agterste franske Linieskib. I det den passerede det, gav den det sit Lag, men overlod det til den strax efter kommende Monarch, og løb det forreste franske Linieskib paa Siden, paa hvilket det aabnede en levende Ild med dobbelt Skarp. Fransmanden faldt med Bougen imod Valiants Bredside, og modtog i denne Stilling et Par gode Lag, hvorpaa han efter $\frac{1}{4}$ Times Fægtning strøg, uden at have tilføjet Valiant synderlig Skade. Det var Le Eaton, 64 Kanoner. Den anden Fransmand var imidlertid undsluppen Monarch, da Binden var omslæbende og stille. De Dvrige af Eskadren vare 1 à 2 Mile agterud i Stille. Valiant indhentede ham snart, og sloges nu i $\frac{3}{4}$ Time med ham, da han overgav sig meget ilde tilredt. Det var Le Jason, 64 Kanoner. I denne Action havde Valiant 2 Døde og 6 Saarede, Eaton 5 Døde og 6 Saarede, og Jason 37 Døde og 33 Saarede.

*) Clerk, i hans Essay on Naval Tactics, siger at den strøg for Belliqueux og Prince William; men her kunne vi vel frit troe vor Risbrieh, som en sikkrere Auctoritet.

rede. Disse franske Skibe havde ikke været med i Slaget d. 12te; de laae dengang paa Basfeterre Rhed.

Efter denne Tid krydsede *Baliant* først i nogen Tid under Admiral *Hood*, siden løb den ind til *Jamaica* for at repareres. Medens den laa der, blev Flaaden sat i stor Fare, idet et stort Transportskib, ladet med Hamp, Læere og Rundholter, tog Tid. Flaaden, 42 Linieskibe og 16 Fregatter stærk, laae meget tæt paa hinanden; Vinden blæste frisk fra Land, og Transportskibet drev i fuld Flamme ned imellem dem. Flere Skibe kappede, for at give det brændende Skib Plads, og ved Raffhed og Conduite lykkedes det tililende Baade at buyere det udenfor, hvor det opbrændte. En Lieutenant, som ene med en Matros styrede det brændende Skib ud, forblev ombord indtil Klæderne brændte paa Kroppen af ham, han sprang da overbord og blev optaget af Baadene.

Den 10de Juli overgav Lord *Rodney* Commandoen til Admiral *Pigot*, og gik med et Linieskib hjem til England. Om den uheldige Eskadre, der i Juli, paa Heimreisen med en Convoi af 60 Transportskibe, næsten alle forliste, nemlig: *Ville de Paris*, 104 Kanoner, *Hector* og *Glorieux*, begge 74 Kanoner og *Le Canton* 64 Kanoner, alle franske Priser, samt *Ramilliers*, *Canada* og *Centaure*, engelske 74 Kanonskibe — om denne fortæller *Risbrich*, at en Ven af ham havde faaet Commandoen af *Ville de Paris* og anmodede ham om at gaae med sig som 4de Lieutenant. *Risbrich* samtykkede; men da denne Capitain blev syg, og en anden, *Wilkinson*, fik Commandoen, og „da det var en grov Karl, blev jeg hvor jeg var, og derved reddede mit Liv —“ siger *Risbrich*.

Baliant forblev ved *Vestindie* Flaaden, deeltog i en kort Blokade af *Havana*, hvor en Eskadre af 13 spanske Linieskibe laa, og gik derpaa i Slutningen af August til *Ny-York*, som Englænderne endnu vare i Besiddelse af. Sidst i November gik den atter til *Vestindien* i en Eskadre af 13 Linieskibe, under Admiral, nu Lord *Hoods* Commando, for at krydse paa en fransk Eskadre under Admiral *Baudreuil*, som ventedes dertil fra *Nordamerika*.

Rodneys Seir havde givet de Franskes Sømagt i Vestindien Dødsstødet. Krigen nærmede sig sin Ende; alle Parter længtes efter Hvile paa den anstrængende Kamp. Fra Begyndelsen af 1783 fandt Englænderne ingen Fiende for sig i Vestindien, og Tiden hengik under Krydsen omkring i Farvandet, stundom paa tomme Rygter om fiendtlige Esfadres Ankomst, indtil endelig Efterretning om Freden indløb i Marts. En lille Affaire faldt endnu i Valiants Lod, den sidste der forefaldt ved Flaaden. En stor fransk Brig paa 18 Kanoner blev opjaget under Portorico, hvor den søgte Tilflugt under Landet og gik til Ankers. Valiant udsatte 3 armerede Baade, som tilligemed 3 andre fra Linieskibet Invincible roede ind for at entre Briggen. Denne brugte sit Batterie vel imod Baadene, der maatte gjøre en Omvei for at komme ind til den; men da den saae, at den ikke kunde forhindre dem fra at lægge sig ombord, og et af Skibene havde fundet en Plads, hvorfra den kunde rækkes, saa kappede den sit Toug og satte paa Land, hvor Mandskabet sprang ud af Briggen og søgte Skjul bag Klipper og Buske. Neppe var dette skeet, før Briggen sprang i Luften med en frygtelig Explosion, da den havde et betydeligt Quantum Krudt inde. Ingen i Baadene kom til Skade, „uagtet Stumper og Stykker fløi over os,“ — siger Misbrich.

I Marts kom Efterretningen om at Freden var sluttet, og at alle Fiendtligheder i de vestindiske Farvande skulde ophøre ved Maanedens Udgang. Alle Skibe bleve nu indkaldte; man beredte sig til Hjemreisen, og i Juni Maaned vendte Valiant tilbage til England med den øvrige Flaade. Den desarmerede i Plymouth; Commandoen blev strøgen d. 14de Juli, og vor Misbrich forløb, med de øvrige Officerer og Mandskab, det Skib, han i næsten 5 Aar uafbrudt havde faret med, og hvor man, efter hans eget Sige, var kommen ham imøde med Welville, Ugtelse og Venskab. En heftig Sygdom, han faldt i strax efter Usgangen fra Skibet, nødte ham til at forblive endnu nogen Tid i England. Han

opholdt sig en Tidlang paa Landet, reiste siden til London, og vendte derpaa tilbage til Fædrelandet i December 1783.

Fem Aar havde Risbrich tilbragt i fremmed Tjeneste. At han, i den altid anstrængende Activitet, hvori Valiant uophørligen færdedes, for den Andeel af Tjenesten, der tilfaldt ham, har vundet sine Foresattes Yndest, og gjort sit Fødeland og sin Stand Ære, derfor have vi hans Chefs, den brave og værdige Capitain Goodalls Vidnesbyrd, i en anbefalings-Skrivelse til vort Admiralitet, saaledes lydende:

Mylords!

„Jeg finder det min Pligt at anbefale til Deres gunstige Opmærksomhed Lieutenant Frederik Christian Risbrich, der har tjent i Hs. brittiske Majestæts Tjeneste, ombord paa Linieskibet Valiant, i al den Tid jeg commanderede dette Skib fra d. 25de Marts 1779 til d. 14de Juli 1783, i hvilken Tid han stedse opførte sig som en æreklær, rask og duelig Officier. Han bivaaned 3 Hovedbatailler og en enkelt Action, foruden adskillige mindre Affairer, hvori Linieskibet Valiant indlagde sig Ære. Ved alle Leiligheder commanderede han Batteriet paa Skandsen, stred i min Nærværelse og udmærkede sig ved meget Mod, Conduite og Activitet. Denne Bevidnelse meddeler jeg Dem, Mylords, med Fornøielse. Den er grundet paa Sandhed, og jeg smigrer mig med, at den maa bidrage til at vinde ham Deres Yndest, som han saameget fortløber og jeg saa inderlig ønsker.

Jeg har den Ære etc.“

S. G. Goodall.

Foruden dette medbragde han anbefalinger fra vor Minister i England til Grev Rosenkrone, Minister for de udenlandske Sager. Allerede i 1780 var han avanceret til Premierlieutenant. Strax ved sin Hjemkomst erholdt han Capitainlieutenants Charakter, og d. 31 i samme Maaned udnævntes han til General Adjutant.

Vi ville her et Dieblif standse, for at erkyndige os om de andre danske Officierers Skæbne, der paa samme Tid deeltog i

fremmed Tjeneste. Hos Risbrich finde vi efter Udløbet af Aaret 1781 ikkun Gylbenfeldt omtalt som ansat ombord paa Tredækkeren Duke, der forlod England i Selskab med Valiant, og var med i Slaget d. 12te April, som Rodney's agterste Secundant, hvor den tog virksom Deel i Slaget og havde det største Antal Dræbte og Saarede af alle de engelske Skibe. Garde beretter (i Efterret. o. d. danske Sømagt) om de andre Officierer, at Greve A. F. Moltke, der dengang var Deputeret i Admiralitetscollegiet, kom tilbage sidst i Aaret 1779 og reiste det følgende Aar, i Marts, atter til England, hvorfra han vendte hjem samme Aar. Commandeurcapitain C. Lürken forblev ei heller længer end til Begyndelsen af 1780. Capitain, Greve C. G. Reventlou, der var Assessor i Collegiet, kom, tilligemed Grev Wedel*) tilbage i 1779, efter et Aars Fraværelse. Om Riegelsen og Obeliz berettes, at de vendte hjem i 1782; men Ingen af disse synes at have været med i de i dette Aar forefaldne Slag, da Skibene Ramilliers og Bellona, som de vare ansatte paa, ikke findes at have hørt til Flaaderne i Vestindien. Lieutenanterne Brohgers, Bredahls og Dams Død have vi tidligere omtalt. Om de danske Officierer, der vare i fransk Tjeneste, beretter Risbrich, at fire: Fogh, L. Fisser, G. A. Koefoed og J. C. Krieger, bivaanede Slaget under Grenada, i 1779, imellem d'Estaing og Byron. I Slaget ved St. Kitts i Januar 1782, imellem De Grassé og Hood, vare Capitainlieutenanterne J. Wille, Stibolt og Hauch, samt Lieutenanterne Fisser, Koefoed og Krieger, hvilke Alle, paa Hauch nær, som faldt i dette Slag, maae antages at have bivaanet Slaget d. 12te April, da de samme Skibe, hvorpaa de i Januar vare ansatte, ogsaa vare med i dette. Naar Capitainlieutenant Fogh faldt eller døde, omtales ikke. Saaledes tabde vi i fremmed Tjeneste

*) Denne Officier tilfattede Livet i December 1781 med Fregatten Bornholms Barkas, der forulykledes paa Kiøbenhavns Kjed, ved at seile ud med Vand og Provisioner til Fregatten, som laa i Rendben.

5 Officierer, hvilke Alle omtales af Samtidige som meget udmærkede unge Mænd, der lovede at blive en Pryd for deres Stand.

At den franske Marine paa den Tid var en værdig Modstander for Englænderne, derom vidner Historien. Neppe feiler man, naar man tilskriver dens Uheld mere den almindelige Slaphed hos Regieringen, end nogen Mangel paa god Land eller Dygtighed i Marinen. Havde Regieringen sat den istand til, overalt at møde Fienden med Eigemagt, saavel i Skibenes Antal, som i deres individuelle Styrke, istedetfor at vi i denne Krig næsten overalt, hvor det kom til Kamp, finde dem at stride mod Overmagten — Overmagt ikke blot i Flaadernes numeriske, men i deres intrinsique Styrke — kan man vel, af det dens Flaader præstere, vove den Paastand, at England aldrig havde vundet den Overmagt til Soes, som det i Slutningen af Krigen kom i Besiddelse af. Den usforlignelige Suffreins mageløse Førelse af Krigen i de indiske Farvande viser, at Frankrig den Tid kunde giøre England Rangen stridig som Sømagt. Begge Mariner afgave derfor upaatvivlelig, i denne Krig, lige gode og ypperlige Skoler for vore Officierer at danne sig i.

Vi komme atter tilbage til vor Risbrich. Tidlig i 1784 blev han commanderet til Linieskibet *Justitia*, der var bestemt til Flaggskib for Vice-Admiral Fontenai, i den Eskadre der udrustedes i Anledning af Spændingen med Sverrig; men Skibet kom ei ud af Bommen, da der imidlertid blev givet Ordre til at holde inde med Udrustningerne. Derimod blev han samme Aar Næstcommanderende paa Kongebaaden *Sneglen*, Capitain Ursin, i den Dvælseseskadre af 10 Kongebaade (et Slags Jagter) der under Vice Admiral L. Fiffers Commando evoluerede i Sundet fra 1te Juli til Udgangen af August.

Risbrich havde i 6 Aar ikke seet sin Fader, der i hans Fraværelse var bleven Indrulleringschef i Bergen. Han ansøgte derfor nu om Permission, og erholdt den; dog fik han tillige det Hverv at føre en Transport af Søfolk, der havde været udfrev-

ne i Kongens Tjeneste, op til Bergen. Med disse Folk, 600 i Tallet, indskibede Risbrich sig først i October paa en dertil anvist tremastet Galliot, og ankom lykkelig til Bergen, efter en besværlig Reise, paa hvilken det efter Skibets Størrelse altfor sammenpakkede Mandskab udstod meget. Uagtet Reisen kun varede 14 Dage, og Risbrich altid lod saamange som muligt adgangen være paa Dækket, fik han dog, af det haarde Veir og den fordærvede Luft i Skibet, henved 30 Syge, og en af disse døde undervejs. I Bergen forblev han indtil Slutningen af 1785.

I April 1786 fik han Ordre som Næstcommanderende med Fregattten Hvide-Dren, Capitain P. Birch. Med denne Fregat vare 12 Lieutenanter, foruden Skibets Officierer; dens Bestemmelse var at krydse i Østersøen, for at gjøre Officiererne bekendte med endeel Havne. De anløb først Christiansø, hvor de optog Kaart over begge Havnene der, siden Kiel, hvor ligeledes Fiorden blev opmaalt; dertfra gik de til Ekernförde og Apenrade, og skulde have vendt tilbage til Kiøbenhavn igiennem Lillebelt; men vedvarende Modvind og haardt Veir nødte dem til at gaae syndenom Derne og hjem, hvor de ankom i Slutningen af Sommeren. Om Vinteren bivaanedes Risbrich efter Ordre Professor Bugges Forelæsninger.

Hele det følgende Aar og indtil Slutningen af Juli 1788 tilbragde Risbrich hos sin Fader i Bergen. I September Maaned fik han Ordre som Chef af Chebeken Lindormen. Hans underhavende Officierer vare Lieutenanterne A. Gerner og W. (?) Møller. Chebeken blev equiperet og var klar til at lægge ud, men matte vente af Mangel paa Folk; imidlertid fornyedes Freden med Sverrig, og Chebeken, hvis Station skulde have været i Kieler-Fiord, blev oplagt.

I Marts 1789 fik Risbrich Ordre som Næstcommanderende med Linieskibet Indfødsretten, hvis Chef var Capitain C. Holsteen. Da Skibet næsten var equiperet, blev han forflyttet i samme Egenkab til Linieskibet Norske-Løve, der commanderedes af Capitain

Kammerherre Just Bille. *) Dette Skib hørte til en Eskadre af 11 Linieskibe, 3 Fregatter og nogle mindre Skibe, som under Vice-Admiral Schindel var bestemt til at beskytte en russisk Eskadre af 11 Linieskibe, under Vice-Admiral Castelnienhoff**) mod Angreb af den, 21 Linieskibe stærke svenske Flaade, medens den befandt sig paa dansk Territorium. Vor Eskadre forenede sig paa Rjøgebugt med den russiske. Den svenske Flaade krydsede nogle Dage i Sigte af dem, hvorpaa den forlod dem og stod østerefter. Efter nogen Tids Forløb lettede begge Eskadrer, og Admiral Schindel ledsagede Russerne til under Bornholm, hvorpaa han, efterat have krydset i nogle Dage til Dvølse, seilede tilbage til Kiøbenhavns Rhed. Her forblev Eskadren liggende indtil i Slutningen af September, da den oplagdes.

I 1790 avancerede Nisbrich til virkelig Capitain. Det følgende Aar, i Juli, erholdt han Ordre, som Næstcommanderende, til det nye Linieskib Neptunus, paa 84 Kanoner. Chefen, Commandeurcapitain Ramshart, blev først udnævnt efterat man allerede var noget fremskredet med Equiperingen. „Lastlægningen af dette Skib“ — siger Nisbrich — „gav mig nogle Vanskeligheder. Skibets værdige Bygmester, Commandeur Gerner, var død, og der var ingen Forfrister givne for Lastens Lægning; jeg maatte altsaa gjøre dette ganske efter egen Skionsomhed, og var saa heldig, at Skibets hertige Evner tilspneladende ikke forringedes.“ Neptunus lagde ud paa Rheden tilligemed de 5 andre Linieskibe, som dette Aar vare udrustede. Sidst i August gjorde det en Besællingstour i Østersøen, med Linieskibet Odin. Nisbrich beretter om denne Besælling, at Seilene paa begge Skibe vare „heel maa-delige,“ saa at de ideligen fløiede; og da Veiret var meget uroligt paa Touren, gav Prøven lidet eller intet Resultat. Dog havde Neptunus almindeligviis Fordelen i al Slags Seilads; som

*) De øvrige Officierer vare: Capitaintenant v. Berger, Prem. Lieut. Møhsfeldt og Sec. Lieutr. v. Osten, Møhsin, Holm og Vosbein.

**) Hos Garde kaldes han Costaleinoff.

Risbrich overhovedet omtaler dette Skib med største Roes, hvorom vi strax skulle anføre hans egne Ord. Sidst i September vendte de tilbage paa Rheden, og bleve kort derpaa oplagte tilligemed de øvrige Skibe*).

I Aaret 1794 blev Risbrich atter udcoinmanderet med Neptunus, som Næstcommanderende. Commandeurcapitain Difert Fischer var Chef. Som Følge af den Convention imellem de nordiske Hoffer, der er bekiendt under Navnet den bevæbnede Neutralitet, udrustedes i dette Aar 15 Linieskibe, hvoraf 8 forenede sig med et lige Antal svenske Linieskibe, under Vice-Admiral Grev Wachtmeister. Commandoen over den forenede Flaade tilfaldt efter Lodtrækning, for de første 3 Maanedes, vor Vice-Admiral Krieger, der havde sit Flag heist paa Neptunus. Hs. kongelige Høihed Kronprindsen bærede Admiral Krieger med sin Nærværelse ombord paa Neptunus, og seilede med Flaaden til Helsingør, hvor han gik ombord paa Fregatten Triton, Captain Steen Bille, og retournerede med samme til Kiøbenhavn. Flaaden holdt sig hele Sommeren i Sundet, med Undtagelse af en liden Eskadre af 4 Linieskibe, der detacheredes paa en kort Krydstour i Nordsoen. I Slutningen af October affeilede den svenske Eskadre til Carlskrone, og vore Skibe oplagdes.

Om Linieskibet Neptunus siger Risbrich: „Dette Skib, som jeg paa tvende Døgter har havt Leilighed til at lære at kende, var i alle Henseender det bedste Skib jeg har kiendt, baade af danske og engelske. Dets ypperlige Egenheder baade som Soffib og Seiler, i at føre sit Batterie, bære Seil og lystre sit Ror, vil man kun i faa Skibe finde forenede i den Grad. Det var mig derfor en Glæde, at Englænderne ikke i 1807 fik denne gode Eiendom med sig.“

I 1795 blev Risbrich udnævnt til Chef for Fregatten St.

*) De øvrige Officierer med Neptunus vare: Cap. Lieut. Waltersborff, Prem. Lieutenanterne Baron H. Holsten, v. Osten og A. Berner, samt Sec. Lieutenanterne Staal og Fasting.

Thomas, der stationeredes som Vagtskib i Sundet. Han havde her det Uheld, ved et Fald paa Helsingørs Gade, at brække Knæskallen, hvilket i lang Tid satte ham ud af Stand til at forrette activ Tjeneste. Paa hans Bøn til Kronprindsen og Admiralitetet blev det ham imidlertid tilladt at forblive i Commandoen, og da Fregatten, ved Vinterens Komme, hjemkaldtes fra Stationen, afskibede den til Kiøbenhavn under Commando af dens Næstcommanderende, Premierlieutenant A. Gerner. Risbrich maatte forblive i Helsingør til Juni Maaned det følgende Aar, da han endeligen var saavidt helbredet, at han kunde foretage Reisen til Kiøbenhavn; men da han endnu var langt fra at kunne bruge sit Been, fik han Tilladelse til at opholde sig paa Landet, indtil han havde gienvundet sin Sundhed.

Henved 2 Aar henrandt, inden Risbrich kunde bortkaste Krykkerne. Han reiste derpaa til Kiøbenhavn, hvor han forblev i Kollighed indtil det mindeværdige Aar 1801, da han d. 9de Januar erholdt Ordre som Chef for Defensions-Skibene Provestenen, Wagrien og Sjælland. Disse Blokflibe vare først bestemte til at udlægges paa Grunden, hvor det gamle Batterie, Provestenen havde ligget, for der at forsvare Staden mod det forventede Angreb af Englænderne. De vare til den Ende indrettede med 3 Kiole, for at de, udhalte tomme til det Sted, hvor de skulde ligge, og der fyldte med Ballast, da kunde staae fast i Grunden og saaledes danne et fast Batterie, hvilken Plan ogsaa senere udførtes. Isen blev imidlertid nu til Hinder for at faae disse Skibe udlagte og armerede betimelig, og det blev besluttet, at de skulde have Plads iblandt de øvrige Skibe af den flydende Defensionslinie. De bleve equiperede og armerede som de andre Blokflibe. Risbrich fik, efter eget Vnske, Wagrien*), og blev anvist sin

*) Besætningen bestod af 270 Mand, hvoriblandt vare 70 Solbater af 3die Jydske Regiment. Officiererne vare, foruden Chefen, Secondblieutenanterne Høne og Hagerup, samt Maanedslieutenanterne 2de Brødre Stæger og Groth; for Solbatesen vare

Plads yderst paa den syndre Fløi af Linien, hvor den fortsiedes med Stærnen i den lille Rende, der løber til Prøvesteengrunden. Denne Plads maatte dog Wagrien kortester ombytte med Blokflibet Prøvestenen, der var meget læk, og som, ved at ligge paa det grundeste Sted, hvor det kun fik 2—3 Fod Vand under Risten, kunde, om det end skulde synke, dog formedelt dets tre Riste staae fast og staae.

Wagrien skiftede altsaa Plads, og fortsiede med 4 Svær-ankere tæt agtenfor og paa Bagbords Laaring af Prøvestenen. Tvende Warpankere med 3 Rabbellængders Warp bleve udfatte paa Revshalen, for at kunne hale Skibet hen paa Grunden, om det blev skudt synkefærdigt, hvor det da med Bredsiden mod Fienden kunde forsvares til det Yderste. For efter Omstændighederne at kunne stikke paa Sværtougene, i dette Tilfælde, vare de agterste, ligesaa vel som de forreste, sammenspledsede med Drækspledsninger. For at modtage Brandere, holdtes Barkassen i Beredskab med Dræg, forsynet med Jernkietting i Forhaanden af Drægtouget. En paalidelig Officier og Mandskab var udseet til at hugge Drægen i Branderen og giøre den anden Ende af Drægtouget fast om det nærmeste østlige Toug eller Bøie, efter Omstændighederne, hvorved Branderen vilde svinge fri af Wagrien. Saaledes forberedt, var Wagrien klar til at modtage Fiendens Angreb.

Endeligen frembrød „Hiin 2den April, hvis evige Ry — I Danmark rækker fra By og til By — Hiin Kampens mærkværdige Limer.“ Hvilken dansk Sø-Officier kiender ikke Slagets Gang, selv til dets mindste Enkeltheder? Vi skulle derfor ikke indlade os paa nogen Beskrivelse over Fiendens Forberedelser, Kampen selv, eller dens Udfald. Ikkun Wagriens Færd ville vi betragte: vi ville lade vore Læsere see Risbrieh stride for Fædrelandet, som de have seet ham i Kampen under det fremmede Flag; see ham i Manddommens Alder at fyldestgiøre de Forhaabninger, hans Ungdomsliv havde vaekt; giøre den Skole Væ-

Premier-Lieutenant Rønner af Danske Livregiment og Secondlieutenant A de Les af 3die Tybste Regiment.

hvori han havde dannet sig til Kriger. Og her vilde vi lade ham selv tale; hans egne Ord, som vi have dem for os i hans efterladte Dagbog, skulle vi giengive Læseren.

„Kl. 9½ om Formiddagen lettede den engelske Flaade under Lord Nelson. I den Stilling, hvori de laae, kunde de ved Vinden lægge Middelgrunden forover. Efterat have formeret Linie, holdt det forreste Skib, Edgar, paa 74 Kanoner, for Vinden, med Mersseil paa Rand, ned imellem Middelgrunden og Defensionslinien og begyndte nu en hurtig Ild paa de sydlige Skibe i denne. Flere Linieskibe fulgte, som ligeledes gave os deres glatte Lag, idet de passerede os nordøst, hvilket vi besvarede, efterhaanden som vore Kanoner kunde stilles paa deres Boug. Kl. 10, da Røgen klarede lidt, opdagede vi et Linieskib med opgivne Seil, som laa for et Sværanker agterud paa Siden af Wagrien, saa nær, at dets Stævn næsten berørte vor nordøstlige Sværanker-Boie; og et andet Linieskib laa noget længere fra os, tværsud. Begge disse beskød os med en heftig Ild. Det Forreste var Isis, 64 Kanoner, og det Andet var Bellona. Dette Sidste berørte vel Middelgrunden, men ikke anderledes, end at det, med Ankere ude, kunde beskyde os med hele Bredsiden.“

„Wagrien, som den Ild var i sin fulde Kraft, Officerer og Mandskab bestaaede af Mod og Pligtfølelse, forsvarede sig af bedste Evne imod den stærkere Fiende, og vedligeholdt en rask og vel styret Ild med dobbelt Skarp paa Skraaget af Fienderne. Jeg saae, at imod denne Overmagt havde jeg ikke andet Valg, end at søge at demontere deres Skjts, for at formindske deres Ild. Jeg tillod ikke at bruge andet Dobbelt-Skarp end Rugler, for ikke at svække mine Kanoner.“

„Genimod Middag, da Cavallerieprammen Rendsborg, som havde sin Post nordenfor Wagrien, var ilde tilredt, Lougene overflodte og den breven ind paa Revshale Grunden, halede det engelske Skib, som havde engageret den, ind paa sine Spring og gav Wagrien hele sin Ild paa vor Bagbords Laaring, uden at vi kunde giengjælde den, formedelsk den Opmærksomhed vi skyldte

vore fiendtlige Sidemænd. Fregatten *La Desirée*, paa 44 Kanoner havde lagt sig til Ankers tæt udenfor Prøvesteensgrunden, og bestod Prøvestenen og Wagrien forind, hvorved den demonterede os to Kanoner paa Bakken. Nogle mindre, fiendtlige Skibe og Kanonbaade havde omtrent Kl. 1 taget en Stilling ved den sydlige Floi, saaledes, at de ligeledes kunde beskyde os."

"Paa denne Tid troede jeg at bemærke, at Fienden bestod os med brændbare Sager; nogle Omstændigheder ved en paa Skandsen opkommen Ild gav mig den Formodning. Jeg gav derfor til Siengield Overkanonereren Ordre, at afsbenytte de os medgivne Brandgranater fra underste Batterie, og selv dirigere Kanonen, hvorfra de bleve udfødte. Nogen Tid efter havde jeg Haab, at de havde gjort Virkning, da jeg saa en usædvanlig tyk Røg fra Iis, som dog snart blev dæmpet."

"Kanonaden vedvarede, heftig fra Fiendens Side, og fra vor saa levende som vore aftagende Kræfter formaaede. I denne Stilling, omgivet af Fiender, vedbleve vi at forsvare os indtil Kl. 2½, da al videre Modstand var forgæves. Alle vore Kanoner, paa 3 nær, laae nedfødte og ubrugelige. Skibets Side var forbetmæste indfødte. Næsten Halvdelen af Mandskabet var dræbt eller saaret, og de tilbageværende vare saa kraftesløse og udmattede, at de kun svagt kunde stride. Jeg saa tillige adskillige armerede Baade passere imellem de fiendtlige Skibe, som lod mig befrygte at de vilde entre os, hvilket vi ingen Midler havde til at aflaae. Af disse Grunde besluttede jeg at forlade Skibet med Officiererne og saameget Mandskab, som Chaloupen og Barkassen kunde rumme, og overlade Fienden det sammensfødte Skraag, for saaledes at redde saameget Mandskab, som muligt, fra at falde i Fangenskab, hvilket nu var uundgaeligt."

"Skibschirurgerne lod jeg blive ombord for at pleie de Saarede, saavidt deres ringe Hjælpemidler formaaede. Lømmermændene lod jeg fornagte de endnu staaende Kanoner paa øverste Dæk, som vendte imod Land, for at ikke de Engelske, naar de kom ombord, skulde bruge dem imod os selv. Kanonerne til underste Batterie,

som horte til Styrbord eller Landsiden, laae endnu paa Klobser paa Batteridækket, da Raperterne til dem ikke endnu vare komne ombord, da de Engelske ankom. Alle fyldte Karduser og Juffagier med Krudt lod jeg saavidt muligt kaste overbord, for at Fienden ikke skulde faae Nytte deraf. Da jeg saaledes havde opfyldt den sidste Pligt, der stod i min Magt, forlod jeg i Chaloupen, og Lieutenant Henne i Barkassen, Skibet, medtagende saameget Mandskab af Sunde og Saarede, som disse Fartøier kunde rumme. De Engelske vedbleve at fyre efter Fartøierne, da vi roede indefter — da jeg forlod Skibet vaiede hverken Flag eller Wimpel, begge vare bortskudte, og Wagrien havde paa Slutningen længe flaaet uden Flag. Uden at blive truffne — ikkun nogle Arer bleve overfludte — slap begge Fartøier lykkelig i Land ved Quintus. Jeg lod Chaloupen her hale paa Land, og forsøiede mig til Hs. kongelige Hoied Kronprindsen paa Kastelsvolden, hvor jeg fandt naadigst Modtagelse, og til hvem jeg meldte Aarsagen til min Ankomst samt Tildragelserne under Slaget."

Enhver Commentar af os, til denne simple Beretning om den 5 Timers blodige Kamp, vilde være tom og forsængelig; vi ville kun tilføie nogle mindre Træk, som vi have af en af Risbrichs Medstridende. Om Morgenen, en Time tid før Slaget, stod Risbrich stadigen med sin Rikkert og betragtede Bevægelserne i Admiral Nelsons Afdeling, der laa ved den syndre Ende af Middelhavet. „Jeg seer nu, at de vil til at lette og angribe os“ — sagde han — „lad os derfor gaae ned M. Hrr. og spise vor Frokost; thi vi faae meget at bestille idag.“ Det var heller ikke længe efter, at de havde nydt den, at Signalet fra Dannebrog vaiede for klart Skib. I den første Time af Slaget mistede Wagrien meget saa Folk, fordi de Engelske skibede for høit; men fra den Tid maade de være bleven deres Feil vaer, thi nu begyndte Tabet stærkt at vore; Laderne bleve ideligen bortskudte af Fiendens Skraa og Musketkugler, og de Saaredes Antal tiltog saa stærkt, at Lazarethet snart ikke kunde optage dem. Rundtom paa Dækkene laae Haardtfaarede, som man ikke kunde bringe bort;

mange af disse bønfuldt Risbrich om Hjælp, som gik omkring og taltale dem trøstende, med den ham egne Mildhed og Hjertensgodhed.

Uf Besætningen, hvis Størrelse, efter Risbrich, var 270, (Bardenfleth angiver den til 371) vare ikkun omtrent 50 usaa-rede. Maanedslieutenant Groth forblev ombord tilligemed Chirurgerne for at have Tilsyn med de efterladte Saarede; de bleve Dagen efter frigivne.

Risbrich udviste under Slaget, efter hiint Dievidnes Udsagn, den samme milde Rolighed, som til enhver anden Tid, fast Bestemthed, og Fortrolighed med Krigen's Dont og dens Scener. Sine Befalinger gav han med koldt Overlæg. Hans Dispositioner for Slaget, hans Forhold under det, og det sindige Overlæg, hvormed han udførte Romningen af det sønderstødte Brag maa give Enhver et høit Begreb om hans Værd som Kriger.

Risbrich høstede med sine Baabenbrødre Krigerens skønneste Løn: sin Konges og et paaskjonnende Fædrelands hædrende Tilfredshed og Udmærkelse. At han bar sin velfortiente Hæder uden Bram, det tør vi tage hans Charakter, som den allerede i det Foregaaende ligger klar for os, til Borgen for.

Fra denne Tid frembyder Risbrich's militaire Liv ikkun faa Mærkeligheder. Den senere paafulgte Krig blev af en Natur, at hans Rang og Alder udelukkede ham fra virksom Deeltagen i den. Denne tilfaldt, efter Tabet af Flaaden, en yngre Slægt, som i en livfuld og hæderlig Krig's Tummel druknede for en Tid Tanken om det uerstattelige Tab, den havde lidt, et Tab der saa ganske forandrede dens Fremtids Udsigter.

I Risbrich's Optegnelser finde vi, at han Aar 1800 var beordret, tilligemed Commandeurcaptainerne L. Fisker og Wille, at tiltræde Constructions og Reglerings-Commissionen, for at regulere Flaadens Forandring, Forbedring m. m. Videre om dette Hvervs Udførelse finde vi ikke omtalt, og vi have herom forgiæves eftersøgt Cap. Garde's „Efterretninger om den danske Sømagt.“*)

*) Vi savne hos Capt. Garde enhver Efterretning om denne vigtige

I December 1801 erholdt Risbrich Commandeurcapitains Charakter, men han avancerede ikke til denne Charges Gage før d. 20 Juni 1804, og omtrent ved samme Tid indgik han Ægteskab med Enkefrue Mariane Beck, fød Nellemann, med hvem han erholdt en betydelig Formue. Aaret derpaa gjorde han en Væderreise, for at gienvinde Kræfterne i sit Been, der endnu vedblev at være svagt efter hiint Fald. Tilkomment lykkedes dette ham aldrig; han vedblev steds at være noget besværet i sin Gang.

Under Kiøbenhavns Beleiring, i 1807, var Risbrich ansat til Liniefløjen Justitia, at have Tilsyn med det i Flaadens Leie. I November samme Aar var han første Medlem i en Commission, der blev nedsat for at undersøge Kiøbmand Hoppes og Fleres Forhold under Stadens Beleiring, med at have havt utilbørligt Samkvem med Fienden. Undersøgelserne foretoges med strængt Udvor; men Kiøbmand Hoppes Brode befandtes at indskrænke sig til, at have tilsendt en engelsk Fregat Forfriskninger, for at bewirke Frigivelsen af et Par lybekke Skibe. Forhøret blev indsendt, og Sagens endelige Udfald er ikke omtalt. I 1808 var Risbrich Præsides i en lignende Undersøgelsescommission i Nakskov, i Anledning af, at en af vore der stationerede Kanonbaade var bleven overrumplet og tagen af Fienden. Da denne Sag var sluttet, erholdt han Drede at reise til Jylland, for at besøge Norges Forsyning med Korn og Levnetsmidler.

Risbrich ankom i September til Jylland. Efter at have bereist de vigtigste Udsørselssteder paa den østlige Kyst, og truffet fornøden Aftale med Amtmænd og Vedkommende, tog han sit Opholdssted i Aalborg, som den By hvorfra Bestyrelsen blev ham lettest. Det ham overdragne Hverv var ikke alene af største Vigtighed, da Norge var i yderlig Trang baade for Levnetsmidler og Krigsfornødenheder, men det var tillige forbundet med mange Vanskeligheder. De ydste Gostæder havde ved Krigens Udbrud mistet

1/2 G. Brui. 96. 2 Commission, hvis Virksomhed har havt saa stor Indflydelse paa Bestyrelsen og Organisationen af Flaadens Materielle.

de fleste af deres større Skibe. De tilbageværende Fartøier henværende ubrugte i Havnene og forfaldt. De Tab, de Handlende allerede havde lidt, havde gjort dem frygtomme og utilbøielige til at vove Forsendelse for egen Regning. Under Slagen og i Skagerakket vrimsede af fiendtlige Krydsere.

Risbrich greb Sagen an med Kraft. Alle tiendelige Fartøier blev satte i Requisition; Rederne opfordredes til at istandsætte dem og gøre dem seilklare; de fornødne Matroser til deres Bemanding blev afgivne fra den kongelige Tjeneste. Fartøjerne blev taxerede, og en billig Godtgørelse sikket Eierne i Tilfælde af Fortuils eller Dpbringelse. Fragterne blev bestemte, og det tilbodes Rederne at benytte $\frac{1}{3}$ Deel af Rummet til Indladning af Fødevarer for egen Regning. Sø-Officerer blev underlagte Risbrich, til at paadrive Indladningen i de forskjellige Havne og vaage over Dpfyldelsen af hans Ordre for Uffeilingen. Fladstrand og Hals vare bestemte til Samlingssteder for Transporterne, hvor det gunstige Dieblis for Uffeilingen skulde oppebies. Risbrich havde erholdt Tilladelse til directe at rapportere til H. M. Kongen, for hurtigere at fremme alle Foranstaltninger.

Endeligen var det lykkedes Risbrich i Begyndelsen af November at have en Mængde Fartøier færdige til Uffeiling, ladte med alle Slags Provisioner, Ammunition og Munderingsager; og i stormende Veir af S. W. afgik i to Dage ikke færre end 68 Skibe, af hvilke Størstedelen lykkeligen naaede deres Bestemmelse og saaledes afhjalp den første trængende Nød. Ikkun nogle Faa strandede paa Norstefkysten eller blev underveis opsnappede af Fienden.

Planen, Risbrich fulgte, var at lade Skibene seile i Ufdelinger til saadanne Tider, at de i Mørkningen passerede Fladstrand, hvor han selv under Uffeilingen opholdt sig; de passerede da Skagen ved Nattens Indbrud og maatte i Dagbrækningen kunne være i Sikkerhed under Landet i Norge. Senere hen paa Vinteren, saavel som i det følgende Foraar, opsendtes flere Transporter paa lignende Maade, med afvejlende Held.

Det følgende Aar foranstaltedes egne Fartøier byggede i

Norge til denne Transport. De vare i Umindelighed Skonnerter, af en vis passende Drægtighed, og disse Fartøier, bekendte i Krigens Tid under Navn af Provlberings Skonnerter, gjorde god Nytte. Imod Efteraaret 1809 organiseredes en Commission til at bestyre Norges Forsyning, under Navn af Provlberings-Administration; den bestod af Commandeur Risbrich, Kammerjunker Lovenfjold (siden Amtmand i Holbeks Amt) Krigsraad Langeland og Secretair Evers. I 1810 skedte en Forandring i denne Administrations Personale, idet Lovenfjold og Langeland afgik til anden Embedsstilling og i deres Sted indtraadte Kammerjunker Baron Udeler og Cancellieraad Lund, og endeligen erholdt den 1811 endnu et Medlem i Krigsraad Krog fra Norge.

Risbrich vedblev i denne Function indtil Krigens Ende; og i 1814 reiste han tilbage til Kiøbenhavn, hvor han endnu i længere Tid var beskæftiget med det meget vidtloftige Regnskabs Opgjørelse og endelige Afsluttelse; og hermed endte denne udmærkede Mand sin offentlige Løbebane.

I October 1809 var Risbrich avanceret til Commandeur. I 1810 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. I 1813, i Januar, erholdt han Contre-Admirals Charakter, og benaadedes til samme Tid med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. I 1815 ved Os. M. Kongens og Dronningens Kroning udnævntes han til Commandeur af Dannebrog.

Vi komme nu til et Punkt i Risbrichs Liv, som vi ikke uden en vis vemodig Følelse kunne berøre, hans Udtræden af Staten ved den i Samme foretagne Reduction i Aaret 1815.

De uhorste Tab vort Fædreland havde lidt i den uhykkelige Krig, den totale Afmagt, hvori det befandt sig efter dens Ophør, gjorde store og giennemgribende Indskrænkninger i Statshuusholdningens forskjellige Grene til en bydende Nødvendighed. Disse Indskrænkninger, fandt man, lode sig fornemmelig foretage i begge Militair-Etater; og Sø-Etaten, der ovenikøbet, efter Afskiltselen fra Norge og saalænge en ny Flaade ikke endnu var til, ikke stod i noget rimeligt Forhold til Behovet og Omstændighe-

dérne — Sø-Statens var den Første der bragte det dyrebare Fædreland det tungeste Offer, som nogen Stand, nogen Statsborger kan bringe det. Sølivets Eiendommeligheder forvænne fra den tidlige Ungdom Sømanden fra at finde sit rette Hiem paa Landjorden; den gamle Sømands Tankegang, hans Underholdningstone gjør ham fremmed udenfor hans vante Kreds; hans Tanker, hans Samtaler, hans hele Væsen er knyttet til Søen. At give forstedse Ufskald paa nogensinde oftere at tumles paa Volgen, at fornye sin Ungdoms Erindringer i fremmede Lande, paa fjerne Kyster var derfor altid det tungeste Skridt at beqvemme sig til for den der i Sandhed var Sømand. Selv om end Alderdom, Helbred, Stilling eller andre Forhold udelukkede enhver rimelig Udsigt dertil, i Tingenes naturlige Løb, selv da kostede det Sø-Officeren den største Dørvindelse at frastige sig sit Element; og skulde han nu endog træde ud af sine Kammaraters Midte, maatte han føle sig som udstødt af Stægtninges Kreds, iblandt Fremmede, der ikke forstode ham, ingen Sympathie kunde skænke ham.

Fædrelandet krævede Offeret. Et bestemt Antal af Statens Officerer skulde udtræde. Reglerne, hvorefter de af Kongen dertil betroede Mænd gik frem i deres Udvalg, kunne ikke være os bekendte; men disse Mænd vare i Besiddelse af Statens Tillid og Høiagtelse, de have aflagt Kongen Regnskab, og — var vel end Budskabet smerteligt, den det naaede høiede sig uden Harm, uden Bebrejdelser under det. Risbrich var En af dem; og med Resignation sølede han sig i sin Skæbne. Den i mangen Kamp prøvede Risbrich, Wagrens heltemodige Forsvarer, den af alle Medborgere for sin Riekhed, sit Retssind og sine private Dyder elskede og høiagtede Mand vidste med Sikkerhed, at hverken Udygtighed eller nogensomhelst Plet, der hvilede paa ham, kunde være fremført imod ham. Han havde modtaget saa mange Beviser paa Kongens Naade indtil ganske kort Tid før sin Afskedigelse, og han vedblev at nyde Beviser paa den indtil sit Livs sidste Ende, at han ogsaa fra denne Side kunde være beroliget, ved at vide sig i uforringet Besiddelse af Monarchens Tilfredshed. Han deelte Skæbne med saa-

mange hæderlige Mænd, der, om end ikke med samme Berømmelse og i saa lang en Række af Aar, dog med Ære og Trofskab havde tjent Staten.

Nisbrich, som nu begyndte at ældes, og for hvem Livet i Hovedstaden ingen Tillokkelse havde, saa sig nu om et Opholdssted paa Landet, hvor han i landlig Ro kunde tilbringe Resten af sine Dage, i en saa behagelig Nydelse af Livet, som hans under Krigen stærkt sammensmeltede Formue endnu altid gav ham Raadighed over. Det er ikke usandsynligt, at hans Frues Forkærlighed for Fyen, hvor hun var født, har bevæget ham til at bosætte sig i denne Provinds, og han valgte det, for sin yndige Beliggenhed som for dens Omegns cultiverede Beboere, noksom bekendte Svendborg til sit Opholdssted for Fremtiden. Han købte sig der en smuk Bolig, hvis Hauge og Omgivelser han med megen Smag forskønnede, og her henlevede han fra 1820 sine Dage i Nydelsen af landlig Ro og en dannet og behagelig Omgangskreds.

I 1834, Aaret for sin Død, overraskedes Nisbrich ved et Tegn paa sin Konges Naade, der overbeviste ham om, at den gamle troe Tjener ikke var glemt i sin Fraværelse: Han blev udnævnt til Vice-Admiral. At dette Naadestegn glædede Ddningen inderligt, vise hans Ord i et Brev til en yngre Baabenbroder, som denne har havt den Godhed at meddele os. „Jeg kan ikke undlade at yttre for Dem“ — siger Nisbrich — „at den Naadesbeviisning, min hoitelskede Konge hædrede mig med, har glædet mig meget, da den kom mig ganske uventet. Bestatningen meddeltes mig gratis og i meget hædrende Udtryk.“

Æret og elsket af Alle, endte Nisbrich, efter en kort Sygdom, sit Liv, den 29de September 1835, lidet over 81 Aar gammel. Hans blide og fordringsløse Charakter, hans altid ventlige, jevne Væsen, hans milde Godgjørenhed havde vundet ham Alles Hjertes, saa at hans Død vakte en almindelig Sorg i Svendborg og dens Omegn. Alle, Høie og Lave kappedes om ved hans Begravelse at lægge deres Kiærlighed og Hoilagelse for den hæ-

drede Diding for Dagen, og neppe har nogeninde Svendborg været Vidne til en Jordefærd som hans.

Hans Frue var i 1828 gaaet forud for ham, og Risbrich følte dybt sit Tab, thi hun havde været ham en kærlig og trofast Hustru. Deres Egteskab var barnløst; men en from og kærlig Pleiedatter erstatte dem Savnet; hendes Omhed forsødede ham hans sidste eensomme Leveaar; „hun var — som den Geistlige udtrykte sig ved hans Baare — „hans Lyft i Livet, hans Trøst i Døden.“

Vi ville slutte denne Hædersmands Biographie med den Indskrift, der staaer paa Stenen der bedækker hans Grav:

Herunder hviler
Wagriens Chef
i Slaget den 2den April 1801
Frederik Christian Risbrich,
født den 13de Juli 1754,
død den 29de Sept. 1835.

Heltemod bragte ham Laurbær.
Trofskab skænkte ham Hæder og sin Konges Tillid.
Borgerbyder vandt ham alle Hjærter.
Samsundet sørger ved hans Grav.

P.

Modbemærkninger, angaaende hvad der er ansført i Archivet om Fyr for Drogden.

(See Pag. 308—12.)

Som Medlem af den Commission, der blev nedsat i 1834, for at undersøge hvad der kunde gøres for Skibsfarten i Drogden, finder jeg mig foranlediget, næriere at oplyse de ærede Læsere, angaaende hvad en anonym Forfatter meddeler i No. 31 af Archiv for Søværnet om Fyr for Drogden.

Det Første som ovenmeldte Commission tog under Overveielse var: „hvad der kunde gøres for Skibe, der kom Syd fra“. — En af de vigtigste Ting er upaatvivlelig, at de saavidt muligt kunde erholde Lots under alle Omstændigheder, hvilket ei forhen har været Tilfældet af følgende Grunde. Naar det blæser stvt af S. S. V. eller sydlig Vind, og der tillige løber stærkt synden Vande, er det næsten umuligt for Dragør Lotserne at komme ud til et Skib, forinden det er paa Kanten af Grundene, selv om Lotsen gaar ud, naar Skibet endnu er under Falsterbo. Denne Erfaring er bleven stadfæstet i en Række af Aar, saavelsom, at flere Skibe ere forliste eller komne paa Grund af Mangel paa Lots, hvilket har foraarsaget billige Klager fra de Søfarende. Commissionen blev derfor enig, at der borde udlægges et Lotsskib, ombord i hvilket der stedse skulde befindes Lotser fra Dragør. Efterat have hørt Overlotsen Hr. Commandeur Wulffs Betænkning, der ligeledes var Medlem af Commissionen, blev det bestemt, at dette Skib skulde ligge circa 1200 Alen S. V. for Quartus Grundene, hvilket vil blive lidt over $\frac{3}{4}$ Mil synden for Dragør By*). Skibene ville da, ved at holde i Læ af Lotsskibet, med Næmhed blive forsynede med Lotser.

Da Skibet skulde ligge ude, saalænge som Skibsfarten vedvarede, blev det bestemt, at det tillige kunde være Fyrskib, deels for at Skibe kunne søge det om Ratten og ankre i Nærheden indtil det blev Dag, naar de ei vilde holde det krydsende paa Bugten, og deels for endmere at vejlede Skibene, der holde det krydsende, i Forening med Fyrene paa Stævns og Falsterbo; dog strængt taget ere de tvende sidste tilstrækkelige i sigt Tilfælde. Det er altsaa klart, at Hovedsagen med Skibets Udlægning er, at der opholder sig Lotser ombord, og at Fyret er en Folge af den første Indretning.

*) Saavidt som jeg har erfaret er Bestemmelsen, at dette Skib skal ligge paa sin Station i Foraaret 1837.

Forfatteren antager, at et Fyrskib borde ligge imellem Dragør Lønde og Syndre Rysse, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fra Amagers nærmeste faste Hul, Vigerbjergs Krog, (see Pagina 310) og antager endvidere, isaafald, at et Fast-Fyrs Intensitet maa blive langt større. Hvad det sidste angaaer da er jeg af samme Mening, men man skalde troe, at naar et saadant Fyr blev indrettet, vilde det være tilstrækkelig veiledende til at seile Drogden ind (see §. a. Pag. 311). Men den Lots er endnu ei født, der torde vove dette i en mørk Nat, om end Fyret havde en dobbelt saa stor Intensitet, som det berømte Drummondske Fyr-Apparat har, ved hvilket man kan opdage Skygge i en Afstand af $2\frac{1}{2}$ dansk Mil*).

For at kunne seile igiennem Drogden om Natten, vilde der i det mindste udfordres:

- 1) at de tvende Mærkestænger ved Dragør bleve forandrede til tvende faste Fyre.
- 2) Et flydende Fyr maatte lægges paa Kanten af Saltholmsgrunden tværs for Dragør.
- 3) Et Havne-Fyr paa Havne-Hovedet ved Dragør.
- 4) Et flydende Fyr paa Kanten af den nordre Rysse.
- 5) Et flydende Fyr paa Vest-Kanten af Knollen.

Mellem begge de sidste Steder, eller rettere sagt imellem Knollen og Landgrunden ved Amager, er det smalleste Sted i Drogden, da Lobet har kun en Brede imellem 5—6 Kabbel-længder, eller circa 15—1800 Alen. Forfatteren feiler altsaa, ved at anføre, „tværs for Dragør er Lobet snevrest, ikkun $\frac{1}{4}$ Mil bredt,“ hvilket udgjør 3000 Alen, eller omtrent det Dobbelte af Lobet mellem Knollen og Landgrunden ved Amager.

Jeg troer, at de fleste Søkyndige vilde være enige i, at Lotsskibet, eller om man hellere vil kalde det Fyrskibet, er rigtigere og hensigtsmæssigere placeret, saaledes som Commissionen har foreslaaet det, end paa den Maade som Forfatteren vil have det.

*) Angaaende dette Fyr-Apparat see Archiv for Søvesenet 5te Bind Pagina 291.

I det første Tilfælde ere Skibene ikke udsatte for nogen Fare ved at søge det, selv i en mørk Nat, desuden vil Fyrskibet, saaledes som det kommer til at ligge, være til Veiledning for Skibe, der komme nordfra, saavel som for at undgaae Lille-Grundene. Derimod vilde Skibene være udsatte for en ikke ringe Fare, i Tilfælde de ville søge Ankerplads om Natten, naar Skibet skulde ligge saaledes som Forfatteren har foreslaaet, nemlig mellem Dragør Lønde og Syndre-Nyffe, tillige vilde det Gode ei opnaaes, som er Hovedsagen, at Skibene kunne have Lots forinden de komme paa Kanten af Grundene.

Forfatteren anfører endvidere Pag. 311: „Indrømme vi „endog, at Storm og Sogang ei ville kunne udsætte Skibet, „saa er det dog vist, at Isgangen er en Fiende, det neppe vil „kunne modstaae, og skal det af Frygt for denne søge Havn, da „taber det derved meget mere i Sammenligning med det faste Fyr.“

Der kan ingen Tvivl være om, at han har Ret i denne Paaastand, men kun under den Forudsætning, at Regieringen skulde befale, at Skibet skulde ligge ude hele Aaret igiennem, hvilket jeg troer neppe vil blive Tilfældet. Naar der er Isgang er der ingen Skibsfart, og naar dette ikke er Tilfældet, behøver Lots- og Fyrskibet ei heller at være ude.

Ligger Fyrskibet og Lots-Galiøthen ved Elben, Eideren eller Trindelen ude i Isgang, eller er det Tilfældet med noget Fyrskib?

Pag. 309 anføres følgende Spørgsmaal: „men hvorfor findes der neppe 1 Fyrskib i Verden for hver 100 Fyre?“ Dette maa jeg ansee, for blot at være en Talemaade. England har i Alt 177 Fyre, blandt hvilke 19 ere flydende eller Fyrskibe*), hvilket udgjør omtrent et Fyrskib for hver 9 faste Fyre. Det samme Forhold vil omtrent finde Sted i Danmark, naar det omtalte Skib bliver lagt ud for Drogden. Antallet af alle mulige Fyre i Verden, smaa Havnefyre og interim's Fyre iberegne, udgjorde

*) See Archiv for Søvesenet 6 Bind Pag. 217, angaaende Listen over Fyrene paa Kysterne af England, Skotland, Irland og Den Man.

i Aaret 1835 circa 640, hvoriblandt ere 40 Fyrskibe, hvilket udgjør 1 Fyrskib for hver 15 faste Fyre*). Forfatteren har fuldkommen Ret i, at Fyrskibe maae ansees for at være en overdreven Luxus, hvor de ei ere uomgængeligen nødvendige; men dette sidste er netop Tilfældet med Skibet, der er foreslaaet at udlægges, naar Skibe, der komme spnderfra, skulle under alle Omstændigheder, saavidt muligt, kunne erholde Lods itide, noget som de Søfarende have et billig Krav paa. Det forundrer mig, at Forfatteren ei med et eneste Ord berører, at Hensigten med dette Skib var tillige at være Lods-skib; uvidende kan han neppe have været om denne Omstændighed, da den kongelige Commisarius i Stænder-Forsamlingen i Roeskilde udtrykkelig omtaler dette, hvilket staaer anført i de samme Stændertidender, Forfatteren paaberaaber sig: nemlig No. 82 og 83, og findes Pagina 1303.

Jeg maa nu overlade til de ærede Læsere at bedømme, ifølge hvad jeg forhen har anført, om Forfatteren har Ret, naar han anfører, Pagina 312, „at et fast Fyr kan give al den Veiledning, som et Fyrskib kunde yde,“ isærdeleshed naar der befindes Lods'er ombord i det sidste.

Forinden jeg slutter vil jeg i Korthed omtale de andre Fyre, der anføres Pagina 312, nemlig Refsnæs, Fornæs og Hirschholmen, „hvis Nødvendighed maa indsees af Enhver, der besidder nautisk Kundskab.“

Hvad de tvende Første angaaer, da er denne Sag saa klar og indlysende, at man maa forundre sig over, at disse Fyres Anlæg ei allerede for længe siden ere iværksatte; men naar der kun er Tale om at anlægge 3de Fyre, hvilke maae ansees for de vigtigste, da forundrer det mig, at de der besidde nautiske Kundskaber ikke omtale at anlægge et Lampe-Fyr paa Søby Kirke**),

*) *See: Om Fyrar, Fyr-och Känningsbåkar, Känningsmärken Sjötonnar, Bojar m. m., utgifvet af Sjömannas-Selskabet. Göteborg 1834—1835.*

**) Commissionen, der blev nedsat ved Stændersforsamlingen i Roeskilde "angaaende Anlæggelsen af nye Fyr", omtaler ei heller dette vig-

for om Natten at kunne lede Seiladsen igiennem Læssø = Rende, et Løb der er saa vigtigt for de Sofarende. Den øverste Deel af Sæby Kirke ligger 94 Fod over Havets Overflade, altsaa vil Fyr-Lanternen i det mindste være 27 Fod høiere end Skagens Fyr. Ifølge denne Høide vil Sæbys Fyr kunne sees, fra Dækket af de mindste Fartøier, i en Afstand af 3 Mile.

Hvad Deconomien angaaer, da vil Sæby Kirke være at foretrække fremfor Hirsholmen, da Omkostningerne ville ikke beløbe sig til stort mere, end hvad Fyr-Apparatet kostede.

Der gives saamange Tilfælde i hvilke det er fordeelagtigt at søge Læssø Rende; men Frygten holder Skibsforerne tilbage, thi der findes jo Intet, der med Sikkerhed kan vellede dem forbi de deri værende farlige Grunde, i lange og mørke Nætter. Kun den høieste Nødvendighed bringer i de fleste Tilfælde en Skibsfører til at søge dette Farvand, hvor Fyr paa Hirsholmen ikke kan være til nogen Veiledning. Underledes vilde det derimod være, hvis der var et Fyr paa Sæby Kirkeetaarn, da Skibe, enten de komme nord eller syd fra, ved at sætte Cours efter dette, sikkert kunne undgaae Grundene. Skibe, der komme nordfra, kunne med Dristighed styre ind efter samme, indtil 4 Favne Vand, eller mindre efter Skibets Dybgaende (da Grunden jævnt aftager paa Sæby Flakke), og ville de med Sikkerhed undgaae de nordre Ronner og N. V. Revet og derpaa sætte Cours, nemlig ved at styre sydlig, iagttagende at holde Løddet gaaende, og da ikke nærme sig Lybsteekysten paa mindre end imellem 7 og 8 Favne, og ei Læssø paa mere end 9—10 Favne, vil et Skib holde sig omtrent i Midten af Læssø = Rende. I Nærheden af Læssø =

tige Punkt for et Fyr. Jeg er derfor langt fra at være af den Mening, at et Fyr paa Hirsholmen jo vilde være gavnligt isærbeleshed for Skibe, der anløbe Frederikshavn; men dette Fyr maatte være et ombreiende Fyr, formedelst dets Nærhed ved Skagens og Frederikshavns Fyre, hvilke ere stadige, ellers vilde det under visse Omstændigheder være mere skadeligt end gavnligt. Et lidet Fyr, lig det ved Ryholm, vilde aldeles svare til Hensigten.

Grundene tiltager Dybden betydeligt, paa enkelte Steder er der 18 Favne, men saa er man lige tæt ved Grundene.

Skulde jeg have feilet i mine Anskuelser, da haaber jeg, at Vedkommende vil fremkomme med Modbemærkninger, da en Sag vinder altid ved offentlig at drøstes, hvilket ene sætter Publicum istand til at dømme derimellem.

L. de Coninck.

Anomalier ved Ebbe og Flod.

(Sammenbraget af Nautical Magazine, Juli 1836.)

Capitain Kogebue siger, i sin 2den Opdagelsesreise, at Ebbe og Flod i Matavai Bugten, Tahiti, afvige ganske fra de almindelige Regler, og synes at være ganske udenfor Maanens Paavirkning, som de dog paa alle andre Steder paa Kloden ere underkastede. Vandets Stigen og Falden er meget ubetydeligt. Hver Middag hele Aaret rundt, i det Dieblig Solen træder ind i Meridianen, er Vandet paa sit Høieste, og falder med den dalende Sol, indtill Midnat. Dette Phenomen tiener Indbyggerne i Stedet for Uhr.

Om dette Særsyn har været bemærket paa nogen af de nærliggende Øgrupper omtales ikke.

Don Juan de Castro, Portugals berømte Søhelt, har bemærket, at Ebbe og Flod ved Socotro Den, paa Arabiens Kyst, ere ganske det Modsatte af hvad de ere paa den indiske Kyst ligeoverfor. Det er nemlig Høivande naar Maanen er i Horizonten, og Ebben begynder naar den stiger; det er Lav-Vande naar Maanen er i Dens Meridian, og altsom denne daler stiger Vandet igjen og er Høivande atter naar den gaaer ned.

Ved en Ø, der ligger paa 19° N. Br. i den arabiske Bugt, nær ved Shaback, følge Ebbe og Flod den samme Lov, og Vandet stiger kun 1½ Fod. Ved Swakem (de Gamles Uspi) er det ogsaa Høivande naar Maanen staaer op og naar den gaaer

ned, og det er Lav-Bande, naar den er i Meridianen. Vandet stiger ikke over $\frac{3}{4}$ Fod.

Don Juan siger, at omtrent 5—6 Mile nordenfor Swakem fandtes Hoivande at indtræffe 2 Timer efterat Maanen var passeret Meridianen, og Lav-Bande 2 Timer efterat den var gaaet ned.

Horsburgh anfører om van Diemens Land, at Vandet stiger og falder kun eengang i Etmaalet.

Dg hvad der synes endnu mere forunderligt er, at i Euripus Strædet, der fyller Negropont fra Fastlandet, gives der i de første 8 Dage af Maanefkinnet og fra den 14de til den 20de Dag, samt i de sidste 3 Dage, regelmæssig 4 Gange Ebbe og Flod i Etmaalet, hvormod i de øvrige Dage Vandet stiger og falder med stor Force fra 11 til 14 Gange i Etmaalet, fjøndt aldrig over 2 Fod.

Capitain Cook beretter, i Philosophical Transactions for 1776 Pag. 447, om den østlige Kyst af Ny Holland, paa 15° 26' S. Br.: „Omtrent Kl. 11 om Aftenen d. 10 Juni 1770, idet vi stode ud fra Land, stødte Skibet pludseligt og blev staaende fast paa et Corallrev, omtrent $4\frac{1}{2}$ Mill fra Land. Jeg antog at det maatte omtrent være Hoivande ved denne Tid, da det var 3 Dage efter Fuldmaane, hvilket var en Omstændighed, der ikke var til vor Fordeel. Da det ikke lykkedes os at faae Skibet hevet af for Vandet begyndte at falde, lod jeg gaae i Værk med at kaste vore Kanoner, Ballast o. s. v. overbord, i Haab om at faae os flot med næste Hoivande; men til vor store Forundring steg Vandet ikke nok, paa 2 Fod nær, til at flyde os af. Vi havde nu intet andet Haab tilbage, end Midnats-Floden, og dette støttede sig kun til en løs Paastand, der vel er meget almindelig iblandt Sofarende, men som min egen Erfaring hidtil ikke havde givet mig Bekræftelse paa, at Vandet stiger høiere om Natten end om Dagen. Vi beredte os imidlertid derpaa, og vore Forventninger bleve endog saa langt overtrufne; thi omtrent 20 Minuter efter Kl. 10 om Aftenen, som var en heel Time for Hoi-

vande, flød Skibet af Grunden. Paa denne Tid vare alle Skær, som ved foregaaende Høivande idetmindste vare en Fod over Vandet, aldeles bedækkede." Han tilføjer siden, at da han kom ind i Endeavour-Revieret, hvor han blev liggende i nogen Tid, for at reparere den lidte Skade, overbeviste han sig under de indfaldende Springtider om, at denne Forskiel imellem Morgen- og Aftenfloden var en Dmstændighed, der regelmæssig indtraf.

Mange Søfarende ville uden tvivl have gjort lignende Erfaring, hvor Skibets Frelse har beroet paa Kundskab om denne Forskiel imellem Etmaalets tvende Flodtider, og i mange Tilfælde kan Forskiellen være meget større, end den af Cook anførte.*) Det er derfor sært at denne Dmstændighed saalidt har været paaagtet og nærmere udgrundet, at hverken vore Søfarende eller de Lærde vide mere herom end, Cook og hans Samtidige. Alt, hvad der hidtil har været bekendt herom, indskrænker sig til locale og tilfældige Jagttagelser; som f. Ex. at Morgen-Floden til sine

*) Vi kunne ikke unblade at anføre et Exempel paa det oven Anførte, vi selv have oplevet. Briggen Sovereign stulde i Foraret 1818 gaae hjem fra Vestindien. Den var fuldtlastet og stal over 18 Fod. Udvarpningen fra Bassinens Havn gik lykkelig for sig, og Briggen laa klar i Varpene for at gaae Seil fra Løbet. Kl. omtrent 7 om Morgenen sattes Seil og Varpene firedes af; men i samme Dieblid stod Briggen, der ikke havde været høit nok oppe i Løbet for dens store Dybgaende. Nye Varp udfortes; overflødig Hiælp af Mandskab, Ankere o. s. v. var øiebliklig tilstede, og al mulig Kraft blev anvendt for at komme flot med Formiddags Høivande, men uden Nytte. Henimod Aften toges atter fat, og uden at det ringeste var ubløst eller nogen Lemping havde kunnet finde Sted i det fuldtlastede Skib, der besuden hang over hele Livet, gled det henimod Midnat lykkeligen af, og fortsatte næste Morgen Reisen til Europa. Dette maa uden tvivl tilskrives Vandets større Stigen med Nattefloden, thi vi tilstaae, at vi selv dengang ingen Kundskab havde om denne Forskiel, ikke heller ytrede nogen af de mange tilstedeværende Koffardicapitainer og Søfere noget herom.

Lider er større end Aften-Floden, til andre Lider det Omvendte. *)

Lovene for denne Forskiel have nylig i Liverpool været underkastede Hr. Lubbocks Efterforskninger, ligeledes Hr. Bywaters; og Hr. Bunt er nu i Bristol beskæftiget med den samme Genstand, saa at vi kunne vente Havnetids-Tabellerne for disse Steder i Fremtiden fuldstændiggjorde, ved Optagelsen af denne Differens. Men Sammenhængen af denne Forskiel paa de forskellige Steder paa Jorden har hidtil været ganske ubekendt; det er imidlertid for en Deel blevet aabenbaret ved den vidt udstrakte Række af Jagttagelser over Ebbe og Flod, som bleve anstillede i 20 Dage af Juni 1835, saavel i Europa som i Nordamerika. Disse Observationer bleve foretagne igiennem en Riede af Stationer, der strakte sig fra Mundingen af Mississippy til Nova Scotia, og fra Gibraltar til Nordcap i Norge, og beløb sig til et Antal af 130 i fremmede Lande, foruden over 500 paa Kysterne af de brittiske Der. De saaledes gjorte Jagttagelser have siden været undersøgte og sammenlignede af det engelske Admiraltets Hydrograph; og iblandt mange meget mærkelige og vigtige Oplysninger, som de indeholde, give de tillige en ny og ganske uventet Udagt over den daglige Ulligheds Fremskridt, det er over den Forskiel mellem Formiddags og Eftermiddags Høivande, eller Lavvande, som nys er berørt.

Denne daglige Ullighed (diurnal inequality) finder saaledes ikke Sted paa de samme Dage paa begge Sider af Atlanterhavet. Paa Kysterne af Nordamerika var den meget betydelig fra d. 9de til d. 16de Juni 1835; forsvandt ganske den 18de og 19de, og tiltog derpaa atter til den 26de og 27de. Men paa Kysterne af Spanien og Portugal tiltog den fra d. 9de, da den var megen liden, til den

*) Saaledes, siger Lous i Theorien af Styrmandskunsten Pag. 144, er det Tilfældet paa Steder længere fra Equator; det Første om Vinteren, det Andet om Sommeren.

15de og 16de, da den var størst; den astog derpaa og forsvandt d. 22de, og tiltog atter siden.

Disse Facta, sammenlignede med hvad vi vide om Ursagen til den daglige Ulighed, fremkalde nogle interessante Slutninger. Forskiellen imellem det samme Døgn's tvende Floder reiser sig af at Maanen ikke er i Equator. De Ebbe eller Flodtider, der høre til det Punkt der er lige under Maanen og det der er dette modsat paa Jordens Overflade, ere lige; men naar Maanen er nordensfor Equator vil et Sted som har Nord-Brede modtage næsten hele Central-Effecten af den første af disse Tider, medens ikkun den sidste Ybergænde rækker til det. Den daglige Ulighed afhænger saaledes af Maanens Nord eller Syd-Declination og bør, efter Theorien om Ligevægts-Floderne (equilibrium-tides) aftage naar Maanens Declination aftager.

Maanens Declination var 0 den 19de Juni 1835. De observerede Ebbe og Flodtider paa Kysten af Nordamerika stemme derfor med Ligevægtsfloderne for de samme Dage, men paa Vestkysten af Europa svare Ligevægtsfloderne for Trediedagen før bedst med de observerede, hvad den daglige Ulighed angaar; eller med andre Ord, de daglige Forandringer i Maanens tiltrækkende Kraft spores strax paa den vestre Side af Atlanterhavet, men behøve paa den østre Side af samme Hav 3 Dage til at forplante Virkningen.

Saavidt som disse Undersøgelser endnu gaae, iader denne gradvise Forplantning af Virkningen af de daglige Forandringer, fra Sted til Sted, sig spore videre. I Plymouth er Tiden, denne Forplantning udtræver, omtrent 4 Dage fra den tilsvarende Ligevægtsflod, i Bristol og Liverpool 5—6 Dage. Større Lys over denne Sag vil erholdes, naar de Undersøgelser der nu anstilles ere tilendebragte.

Brudstykker af den danske Marines Historie i Bemærkninger til Capitain Gardes "Efterretninger om den danske og norske Sømagt."

(Meddeelt.)

En naturlig Folge af Tiden vi leve i, og af den hos Folket vaagnende Almeenaand, er, at enhver tænkende Statsborger griber efter, og med Velbehag dvæler ved, enhver nok saa ringe Dplysning, der meddeles ham om Statens indre Administration. Saa-danne Dplysninger erholdtes ikkun sparsomt og ufuldstændigt; og savnedes de maaskee mere for Sømagten, end for nogen anden Green af Bestyrelsen, da gaves hertil, iblandt flere Aarsager, een som var afgjørende, nemlig at Sømagten bestyres af det eneste Collegium, der har militair Commando over sine Underhavende, og at disse derfor kunne drages til Ansvar og dømmes efter Love, der ingenlunde ere beregnede paa blot borgerlige Forhold.

Da Capitain Garde derfor bebudede at ville udgive „Efterretninger om Sømagten“ grundede paa den ham meddeelte Tilladelse at torde hertil benytte Archiverne, saa maatte dette vække levende Deeltagelse, fornemmeligen hos Standens egne Medlemmer, der i disse Efterretninger imodesaae et Compendium af Historien, ikke alene om Sømagtens Virksomhed, men ogsaa om dens Bestyrelse. Denne Forventning forekom os ikke overdreven, ei heller at modsigte Capitain Gardes Erklæring, at Værket ingenlunde maatte anses for en Søkrigs-Historie. Imidlertid var det indlysende, at Fordringerne maatte være forskellige, efter de forskellige Epoker, der afhandles; og ifølge Capitain Gardes Meddelelser forekommer det os, at disse maae deles i tre, nemlig:

1. Førend Aar 1700, af ham selv ikkun betragtet som Indledning.
2. Fra 1700 til 1800, bestemt til at indeholde fuldkommen detaillerede Efterretninger, der uden Tvang have kunnet sees af Archiverne.
3. Fra 1800 til 1830, da der til samme Diemeeds Dp-

naaelse ikke længer har været Udgiveren tilladt, selv at ransage Sø-Statens Archiver.

For det første af disse Tidstrum borde man ikke fordr meget; men deels torde man vente, at Capitain Garde, idet han erklærede, at han her benyttede saavel Archiverne, som andre Forfattere, Intet udelod, som af disse var anført, naar han ansaae det for rigtig, og at han, hvor han fandt Urigtigheder hos dem, da med Bestemthed fremhævede saadanne og berigtigede dem. En saadan critisk Sigtning af Historien er en af Nutidens absolute Forbringere, den man her dobbelt var berettiget til at gjøre, da Forfatteren indskrænkede sig til en Green af Historien, den hvormed man torde antage ham forud nøie bekendt. Vi have ikke fundet denne vor Forudsætning ganske bekræftet, og ville derfor korteligen udpege hvad der, uden at søge efter Feil, var os paafaldende.

I Indledningen finde vi Compasset og dets Brug her i Norden saa ubestemt omtalt, at man endog, efter hvad der Pag. 24 er anført, maa troe at Forf. ikke antager det at have været kiendt her, førend henimod Slutningen af det 15de Aarhundrede. Dette er imidlertid ikke saa. Landnamabok fortæller, at Floki Vilgerdeson, da han fra Rogaland agtede at gaae at søge Garðarsholm (Island), foretog en Dffring i Skjarsund, hvor han laa, og indviede 3 Ravn, som skulde vise ham Veien; „thi ingen Søfolk havde den Tid, Aar 867, Magnet i de nordlige Lande.“

Den ældste Landnama antages at være forfattet af Are Frode og Kolfflæg Usbiørnsen, i den første Halvdeel af det 12te Aarhundrede. Denne habes imidlertid ikke, men kun en Papirafskrift, der menes at være tagen henimod Slutningen af det 13de Aarhundrede, til hvilken Tid det altsaa er muligt, at ovenanførte Bemærkning er tilsoiet Originalen. Paa denne Tid, i det Seneste, er det altsaa vist, at Compasset var almindelig kiendt i Norden, og, som Anmærkningen ogsaa hentyder paa, at det der

antoges, at have været tidligere kendt i Syden. Dette maa da have været den flydende Naal (Calamite) saafremt det er rigtigt, at Flavio Gioia af Amalfi opfandt Suspensionen. Det ældste af Sydens Værker, hvori Magneten vides at være omtalt, er Bible Guyat, et satirisk Digt, skrevet af Guyat de Provins i 1203, altsaa ældre end Uffkisten, men derimod et Hundrede Aar yngre, end Landnamabok selv.

Et Kompas tor muligens den Solarstein have været, som Rafn Sveinbjørnsen, ifølge Sturlunga Saga, eiede ved Aar 1213, og som han havde faaet til Gave af Gudmund Arason, Biskop paa Holum, ventelig efter deres Hiemkomst fra Norge i 1205. Et halvt Aarhundrede senere forærede Birger Jarl et Kompas til Skialden Sturla. Biskop Finnsen antog Solarstein at være synonym med Leitstein, altsaa at betegne Magnet. Dette forekommer os dobbelt sandsynligt, naar man tor antage det at have været en med Rose forsynet Magnet, hvorpaa Navnet vilde være saare passende. Rosen ville Englænderne paaftaae at være deres Opfindelse.*)

*) Inddelingen af Kompas-Rosen i 32 Streger, saavel som Stregernes Benævnelse, er ganske af nordisk Oprindelse; thi endt det formedelst Sprogslægtstabet bliver vanskeligt, ad Sprogetymologiens Vej, at bestemme hvilken af de nordiske Nationer Uren for Opfindelsen tilkommer. De fire Hovedstreger: Nord, Syd, Ost og Vest, havde allerede Navne i Sproget for Kompassets eller Magnetens Opdagelse. Disse vare da de første der bleve afmærkede paa Rosen. At dele Kvadranten i Halvt og give de fire Mellemstreger et Navn, der antydede deres Beliggenhed midt imellem de hosliggende Hovedstreger, var en Tanke der uden tvivl strax er falden Opfinderen ind. Senere, rimeligvis, fulgte en ny Deling i Halvt af Rummet mellem de otte Streger, og Navne, sammensatte efter samme Princip som de forrige, tillagdes nu disse, som N.N. af Nord og N., N.N. af S. og N. o. s. v. ; og endeligen gjorde Seiladsens Fremskridt Fordring paa en endnu finere Inddeling efter samme Princip, ved at halvere Rummet paany, og saaledes fremkom de 32 Streger.

Under Hedenflabet var Banneret almindeligst en Ravn i Blodfeldt; efter Christendommens Indførelse et Kors, hvilket paa Toget til Liffand fik den høiere Betydning og senere den nuhavende Farve af Dannebrogen.

Aar 1202 lod Kong Waldemar 2den anlægge det første Sømærke paa Falsterbo, for at advare imod Revet.

Høist sandsynligen stationerede allerede Sømagt i Kiøbenhavn førend Kong Erik Menveds Tid, navnlig i 1254, da Flaaden slog Lybekkerne under Skanør. Erik Menved tilfægtede sig derimod med den Overherredømmet i Østersøen; ved Hjælp af den erobredes hele Benden, Gribswalde, Stralsund, Rostok og Wismar, ja endog Lybek gjordes Statskyldig.

Kagger vare Skibe, hvis Besætning, ifølge de hanseatiske Forbunds Recesser, udgjorde omtrent 100 Mand, deriblandt 20 Skytter. De mindre, væbnede Skibe kaldtes den Tid Skuder og Snigger, og hørte som Tendere til Kaggerne.

Begivenhederne under Kong Waldemar den 3die ere ikke fortalte fuldstændigt, ei heller i chronologisk Orden. Det virksomme Krigsjaar 1361 aabnedes med at de Danske erobrede (ikke ødelagde) Wisby; herfra, som fra Gulland og Dland overhovedet, fortrængedes de imidlertid snart igien af deres talrige forbundne Fiender, der nu forsøgte Landgang i Skaane og forfulgte den danske Flaade ind i Sundet, men bleve her aldeles slagne, og hermed endte denne Krig. Den derpaa følgende, i 1368 og 69, var derimod høist uheldig for Danmark, der i den tabte aldeles Herredømmet til Søs, og som Følge heraf faldt Sundet og dets Kyster i Hansestædernes Vold. I Recessen mellem de forenede Stæder findes udtrykkelig anført: „Vortmer droghen se up een datme alles dinghes vor dat erste arbeiden schal, datme den Denen ere schepe neme.“ Dette udfortes punktlig, og paa Rostokernes talrige Priser findes endnu Liste i Stadens Archiv.

Det fortæner at bemærkes, at Lybekkerne synes at have været de første Nordboere, der til Søs have brugt Krudt og Sky-

devaaben; men dog forekommer det os høist tvivlsomt, at det skulde være blevet anvendt i Slaget i Sundet 1361, da det udtrykkeligt berettes, at der til samme Tid i Skaane brugtes Blider, Brækker og andet Kasteffuys, hvorfra den Steen meget vel kunde kastes, hvormed Prinds Christopher blev saaret. Ligeledes er der i Stædernes Reces, angaaende de Skibe, der skulde stilles, og hvorledes disse skulde bevæbnes, ikkun Tale om „Wercken“ og „Bliden“, men ikke om Kanoner eller Krudt. Dog er det beviist, at Lybekkerne dengang kendte Krudtet, og da Danmark i de herpaa følgende 150 Aar fast idelig førte Krig med dem, saa fulgte deraf, at Skydevaaben særdeles tidlig blev almindelige paa Skibene hos os.

Navarete er af den Mening, at Slaget ved Rochelle 1371 overhovedet er det første Søslag, hvor Krudt og Kanoner anvendtes, og det af Spanierne, til hvem Kundskab herom var kommen fra Maurerne. Ifølge Capmany er det afgjort, at Kongen af Aragonien i 1359 havde en Kanon paa et Skib, hvilket dog ikkun tiende som Flaadebatterie.

Unionen.

Vi finde ikke omtalt det store Søslag i Sundet 1427, da den hanseatiske Flaade blev fuldkommen slagen, og som Følge heraf den hjemkommende Biscailer-Flaade erobret af de Danske. Ligesaa lidt Slaget under Bornholm 1432, i hvilket den dansksvenske Flaade, under Krummediek og Tjuchufvud, blev slagen af den hanseatiske Flaade, og den svenske Anfører fangen. Vel har Zahn, for at undskyldte Kong Erik, erklæret disse Anførere for Victualiebrødre, der havde ført Krig for egen Regning; men denne Mening kunne vi ingentunde tiltræde.

Den Flaade af 46 Skibe, som Kong Christian 1ste 1452 sendte til Stockholm, leverede Carl Knutsons Flaade et Slag paa Winda Strom, under hvilket begge Flaader fægtede til Ankers. Denne Fægtemaade synes at godtgjøre, at Skudvaaben i dette Slag have været almindelige.

I Aaret 1511 forefaldt først et Søslag under Bornholm, imod en fiendtlig Flaade, bestaaende af 9 svenske og 26 lybske og vendiske Skibe, hvilket blev uafgiørende. Da den fiendtlige Flaade derefter under Danzig havde erobret en hollandsk Convoi, med hvilken den søgte Traven, blev den atter d. 9de August angreben af den danske Flaade, men undslap, fordi Rigs-Admiralen, Jens Holgersens Skib, Engelen, blev staaende under Jagten, sandsynligviis paa Slut-Grunden imellem Bornholm og Rügen.

Aar 1519 mistede den danske Flaade i et Slag under Reval, imod de forenede Lybekkere og Svenske, 2 Skibe.

Christian 3die.

Den svenske Flaade, der i 1535 stod, tilligemed den danske og preussiske, under Skrams Commando, bestod af 11 Krigsskibe og 4 Lastdragere og anførtes af Måns Svensen Somme. Iblandt de, i Slaget under Bornholm erobrede, lybske Skibe, høre de i Gardes Liste anførte Skibe Michel og Samson, hvilke vare de lybske Admiralskibe. Efter Slaget flygtede Lybekkerne til Kiøbenhavn, og da de forenede Flaader havde opbragt 13 rigtladte lybske Koffardskibe, gik Flaaden til Lille-Belt, hvor den mødte en lybsk Flaade, der, 10 Skibe stærk, kom fra Afsens med Flygtninger fra Slaget ved Ornebjerg. Denne bar ind og satte paa Land i Svendborg-Sund. Besætningerne flygtede iland og satte Ild paa Skibene, men ifflun Eet brændte, de Dvrige reddedes af Skram, og iblandt disse vare 3 store skionne Skibe og 6 Boiexter og Jagter, hvilke dog ogsaa vare vel besatte med Skylts. Endvidere toges flere rigtladte Kiøbmandsskibe, hvoraf 1 paa 250 Læster, ladet med Vov, Hør og Peltsværk, af ualmindelig Værdi. Derefter besatte Flaaden alle Søstæderne paa Nerne, brandfattede Moen og gik endelig til Sundet for at blokere Kiøbenhavn, hvor den lybske Flaade laa paa Rheden, samt Landskrone og Malmø. Landskrone erobrede allerede d. 9de October, og blev nu Flaadens Støttepunkt, medens den lavede sig til med 9 Skibe at forsænke Lobet til Kiøbenhavn, og skiod det der liggende lybske Admiralskib

„Den pryffe Holt“ i Sønt med 3 i Land førte Carthauer. Fem engelske Krigsskibe, som af Kong Henrik 8de sendtes Lybekkerne til Hjælp, da disse havde tilbudt ham den danske Krone, opbragtes, og heraf gienkiendes i Gardes Liste „Den engelske Amiral Kraffuel,“ hvilket foranlediger os til at antage de 5 Skibe, der anføres at have lagt i Landskrone, for at have været disse Fem.

Fra Lybek sendtes nu Wollenweber med 18 Skibe, hvori blandt det store Admiralskib Pelikanen, Kiøbenhavn til Undsætning, men blev afviißt; hvilket vistnok bidrog til at han Aaret derpaa blev henrettet. Det er vist, at der ved denne Leilighed forefaldt et Slag, hvori Dispositionerne synes at have været følgende: Wollenweber har villet forcere Drogden med sine Krigsskibe, imedens Transportskibene landsatte Undsætningen paa Amager, understøttet ved Udsald fra Staden og af Flaaden paa Rheden. Den svenske Admiral har commanderet i Drogden, hvor han under Saltholmen kom i Slag med Wollenweber og nødte ham til at retirere til Falsterbo. Skram har commanderet under Amager, og med Fartøier søgt at forhindre Landgangen, ved hvilken Leilighed han blev saaret i en Baad af et dobbelt Hagelob. Den preussiske Admiral Prehn, derimod, synes at have commanderet Blokaden af Rheden, men hans Skib kom paa Grund. En Deel af Undsætningen rækkede Staden tilføes, og Lybekkerne odelagde en Kravel og 5 Holke, som findes specificerede hos Garde, et Uheld, der foranledigede, at den norske Admiral Erik Gyldenstjerne fik Overcommando, medens Brochenhuus tillige under Skrams Sygdom var Hoistcommanderende over de danske Skibe. Vi udgive ikke denne Forklaring som absolut sikker, men som sandsynlig; og at de historiske Data her ere ufuldkomne synes os ikke at berettige til aldeles at forbigaae dem.

Frederik 2den.

Det er fuldkommen vist, at Hertug Frederik i 1548 gik til Norge for at hyldes, og at Peder Skram commanderede Flaaden, der førte ham. Skram tog Uffed første Gang i 1555, og døde

d. 11te Juni 1581, 90 Aar gammel. Det er ligeledes vist, at den svenske Flaade, som 1563 d. 30 Mai angreb Brochenhuus under Bornholm, ikkun bestod af 12 Skibe.

Slaget under Dland i 1563 stod d. 11te ikke d. 15de September.

I Aaret 1564 foresaldt 2 særskilte Sotlag under Dland; i det første, d. 30te og 31te Mai, blev det svenske Admiralskib Makalos sprængt i Luften; efter det sidste, d. 12te og 13de August, bleve de 3 danske Skibe, Byens Love, Morianen og David erobrede, men, ved at løbe ind i Galsmar-Sund med Priserne, tilsatte det svenske Admiralskib, Elephanten. De tre ovennævnte danske Skibe bleve ved List lokkede ind i den svenske Flaade, hvis Admiral fik dansk Rosen, og de vare ramponerede efter en Affaire, de d. 12te Juli havde havt under Warnemünde med det svenske Skib, Falken, hvis Chef, Anders Bjørnsen, efter en heel Dags heltmodige Modstand sprængte det i Luften.

Den Ordre de Bataille, Capitain Garde anfører denne Flaade at have været stillet i, borde beskrives, da den var langt fra at være en Ligne de Bataille. Skibene vare ordnede som i forskellige Træfninger, hver bestaaende af et svært Skib, flankeret af 2 mindre; det Hele udgjørende en kileformig Orden i 3 Colonner.

I 1565 havde Peder Hvidfeldt ikke 4, men 8 Orlogskibe i Østersøen. Foruden de 4, som han maatte brænde, maatte 4 Andre, hvoraf 2 vare lybske, søge Beskyttelse af neutral Grund, under Gribswalde.

Slaget d. 4de Juni stod ikke under pommerske Kysten, men under Buchhofft paa Kysten af Mecklenborg. Det fortiente maa skee at bemærkes, at Herluf Trolle fik sit Vanesaar af en Pild, som Capitain Niels Schenk, paa Skibet Troilus, udfik til Svar paa Trolles Opfordring til ham at overgive sig.

I det blodige Slag under Bornholm, d. 7de Juli, blev Otto Rud tagen med 3 Skibe, og 3 bleve skudte isænk. Paa svensk Side faldt Admiral Steen Sture med 5 Skibschefer, og Skibet Gyldenlove blev brændt.

Det anføres hos Garde, at Flaaden 1569 under Peder Munk var i Østersøen, men ikke at den paa dette Togt løb ind til Reval, udskar en Mængde derliggende Handelsfibe og førte dem hjem i god Behold.

Endelig savne vi, under Kong Frederik 2den, Efterretninger om Magnus Heinesen, hans Bedrifter, Tog til Grønland og Død.

Ei heller nævnes det mærkelige Rescript, dateret Hareballe-Gaard d. 30 November 1579, hvorved Comandoen over Sømagten iland betroedes ikke til Rigets Admiral, men til Rigets Raad og Rentemester Christoffer Walckendorff, hvilket kan ansees, som det første Exempel paa Adskillelsen af Admiralitetet og Comissariatet.

Christian 4de.

Det er urigtigt, at Sorgen Daae i Havnen ved Elfsberg erobrede 5 svenske Drlogsfibe ved Entring. Entringen blev, efter at Admiralskibet Hector paa 28 Kanoner samt Blaae-Ørm allerede vare erobrede, dog aflaaet. Skibene bleve derpaa nedskænkede, og først erobrede tilligemed Fæstningen. Vel er dette angivet anderledes hos flere Historiekrivere; men disse anføre ogsaa, at Daae d. 18de December ankom med Priserne til Kiøbenhavn, „dog Flaaden for Modvind maatte søge Kallundborg“ (see Jens Munks Biographie), og Fæstningen først gik over d. 24de Mai 1612.

Saa vel d. 1ste September 1611, som d. 1ste September 1612 stod der Actioner med den svenske Flaade i Østersøen. Den 6te October 1612 angreb Admiral Ulfeldt den lybske Flaade ved Travemünde og slog den, hvilket er sidste Gang at den lybske Krigsflaade forekommer i Historien.

1613 bragte Munk den danske Ambassadeur og Rigscaanceller Jacob Ulfeldt med Følge, i Skibene Victor og Svenske-Hector fra Kiøbenhavn til Gorunna (fra 16de April til 6te Mai) og tilbage fra Santander til Kiøbenhavn (fra 16de til 30de Juli):

Keiser hvis Hurtighed give et godt Begreb om Skibene og deres Førere.

1614 førte Munk, med Skibet Heringnæsset, det russiske Gesandtskab fra den første Romanow tilbage til Archangel.

1615 søgte Tørgen Daae og Claus Povelsen, med Skibene Victor og Jupiter, efter Sorovere i Nordsoen, og jagede efter en skarp Fægtning en berøgtet Sorover, Juan Mendoza, paa Land i hvide Hav nær Kola. Han blev bragt til Kiøbenhavn og der hængt selv Tredie udenfor Østerport. Ved at tage Kjelden for Kullen, er Baden bleven forledt til, i sin 4de Deel Pag. 16 at anføre en Dom om Christian 4de, der her er for streng, da Mendoza, efterat have plyndret paa Færøerne, blev greben paa frisk Gierning.

Det var ikke til Grønland, at Gabriel Kruse 1615 blev sendt med 2 Drlogsflibe og 2 Pinker, men til Spitsbergen (see Purchas).

1616 og 17 var Munk sendt til Biscaya for at engagere Hvalfangere, hvoraf tilsidst 18 bleve antagne, med hvilke i 1617 foretoges de første Forsøg paa Hvalfangst, der ere giorte fra Danmark.

Jens Munk overvintrede ikke i Grønland; han trængte frem til inderst i Hudsons Bugten og overvintrede der.

1622 convoierede Munk, med Skibet Neldebladet, Ostindiefarerer Waterhunden til Tropicus, mødte paa Hiemveien, i Nordsoen, Kong Christian 4de og fulgte med hans Eskadre til Bergen.

1625 d. 1ste Juni forefaldt et Slag i Østersøen imellem en dansk Eskadre og Keiser Ferdinands i Nederlandene udrustede Eskadre, under Peter Blom, der siden i svensk Tjeneste, var Drlogskibet Draken, commanderede som Vice-Admiral under Wrangel, i Slaget under Lolland. En Afbildning af Slaget findes i den Møllerste Samling.

Det var i 1626, og ikke 1625, at Munk med Neldebladet, Havhesten, Hummeren, Trøsten, Nassau og Kampresen var paa

Weseren. Samme Aar bragte Orlogskibet Recompens Palle Rosenkrans som Gesandt til Holland og England.

Vi have beklaget, at Capitain Garde ikke har udhævet Kong Christian 4des store Virksomhed i 1644, da Kongen, efter hele April Maaned at have beleiret Gothenborg, d. 1ste Mai ankom til Binger; den 8de til Flekkersø; d. 11te om Aftenen under Føhr; den 15te til List, hvor han d. 16de fra Kl. 10—4 var i Slag med sit Skib Patientia; d. 17de jagede 7 hollandske Skibe og d. 18de seilede til Kiøbenhavn. Herfra var han saa hurtigt tilbage, at han d. 24de og 25de atter slog Hollænderne ved List, og derfra seilede til Flækkersø hvor han ankom d. 26de. Sligt giver et rigtigere og klarere Begreb om Flaadens daværende Tilstand, end Archiv-Efterretninger.

Vi havde ogsaa ventet noget mere Detail om Slaget ved Fehmern, deriblandt Navnelisten over Flaadens Skibe. Skulde det saaledes ikke interessere at vide, at et af Skibene kaldtes: Drønen sidder paa høien Halb; det Samme, der i Listen over Flaaden under Frederik 3die kaldes Høienhalb. Dette var, efter at have deeltaget i Slaget under Fehmern, atter med i Slaget under Lolland, hvor det blev jaget paa Land, men igjen bragt af og reddet. Samme Skib var under Kiøbenhavns Beleiring henlagt først ved Gammel-Bartov, og fra 1ste December omtrent tværs for Bryghuset, og drillede derfra Beleirerne uophørligen, ligesom det under Stormen tilføiede Fienden den største Skade og afviste de imod det rettede Angreb. Carl Gustav blev saa forbittet herover, at han lod det andet Anfald rette fornemmeligen imod dette Skib, hvorved Anførerene Wachtmester og Schmidt og mange Folk faldt, uden at Hensigten opnaedes. Navnet Høienhalb, der desuden allerede fandtes i Flaaden under Kong Frederik 2den, fortiende derfor vel at gives, den af Jüdichers Fregatter, der i Krigen under Frederik 4de, ved sin uophørlige Virksomhed, gjorde meest Nytte; et Skib der var saa afholdt af Danneskiold, at han, da det i 1742, 34 Aar gammelt, blev erklæret for usødygtigt, lod det syne om og derefter give en Reparation, hvorved det udholdt

til 1754. Da stod Danneſkiold ei længer ved Roret, og ſaaledes forsvandt Navnet. Vi kunne ikke troe en ſlig Anmærkning overflødig, naar, ſom hos os, ikkun den Skriftkloge veed hvad en Udeler, en Juel, en Hvidfeldt eller en Tordenskiold udforte paa Kiøgebugt eller Colberger Heide, under Vland eller Langeland, i Dyrkeilen eller for Marstrand, imedens læg Mand aldrig ſaae et Skib bære noget af diſſe Navne, ja endog alle Priſers Navne ere forſvundne af vore Flaaders Regiſtre.

Blandt de Tildragelser i dette Tidrum, der fortiene at omtales, er at i 1645 d. 29de Marts ſkar de Svenske, om Natten, Skibet Ratten ud af Rønne Havn. Samme Aar blev, efter Freden til Brømsbro og Dverleveringen af Vſel til Sverrig, Gouverneuren Ebbe Ulfeldt, med Befætningen paa Arnsborg, hjembragt med Orlogſkibet Sorte-Bjørn og en af Kronens Galiother.

Frederik 3die.

Den Træfning under Falsterbo, ſom det er anført at en danſk Flaade paa 30 Seilere, under Henrik Bielke, havde i 1657 med en, 59 Seilere ſtærk, ſvenſk Flaade, var et Slag, ſom varede i 3 Dage: d. 12te, 13de og 14de September, og hvori Niels Juel første Gang ſom Admiral commanderede under Bielke, hvem han d. 12te om Aftenen tilførte Forſtærkning fra Kiøbenhavn. Slaget var d. 13de ualmindeligt haardnakket, iſær mellem begge Admiralskibene, Elephanten og Maria, der lede overordentligen. D. 14de om Aftenen maatte den ſvenſke, ſaa overlægne Flaade med uforrettet Sag bære af til Hiſingen bag Rügen og til Wiſmar.

Slaget ved Rødsand d. 30te April 1659, hvori Dpbams eget Skib, med Niels Juels Division af danſke Skibe, fordrev den ſvenſke Flaade, og tvang Wrangel til at rømme Søen og løbe ind til Wiſmar, er forbigaaet af Captain Garde. Juel førte ſit Slag paa det erobrede Orlogſkib Swanen, og Slaget anſaaes for ſaa vigtigt og hæderligt, at det endog er afbildet i den ene Medaillon paa Juels Monument.

Ligeledes forbigaaes aldeles hvad Flaaden udrettede under Bielke og Juel, da den i Forening med Hollænderne, under Ruy-

ter, førte Schachs Armee over til Tjen, og derefter angreb Nyborg Fæstning, som den tvang til at overgive sig.

De to Skibe, der siges at være blevne tvungne til at landsette i Affairen med Knor, ved Ebeltoft, vare begge Commandoskibene, det hollandske, Napen van Enkhuyzen, som de Svenske brændte, og det danske, Graa-Ulv, hvilket de erobrede.

Christian 5te.

Capitain Garde gjør nogle Bemærkninger over Flaadens maadelige Tilstand, ved denne Konges Thronbestigelse, dem vi ansee for rigtige; dog forundrer det os, at han her, Pag. 165, tilskriver dette Udelsers og Fuels Uenighed, om hvilken han Pag. 163 dommer ganske anderledes. Denne Uenighed forekommer os problematisk, og det er vist at den ei laa i Fuels Charakter. At han senere kom i Strid med den overmodige Tromp beviser ikke hans Fiendskab mod Hollænderne, dem han nys havde tjent med, hvorimod Udeler forlængst havde forladt denne Tjeneste. I Fuels Tiigtale fremhæves udtrykkelig hans Hengivenhed for Ruyter. Hovedaarsagen til Materiellets Forsald var upaatvivleligen Mangel paa Midler, i Statens daværende udsugede Tilstand. Naar Capitain Garde derimod siger, at hele Europas Driftsflaader den Tid bestode af lige daarlige, sammenkøbte Skibe, da troe vi det nødvendigt at bevise det Modsatte, fornemmelig med Hensyn til Sverrig, den Stat hvormed Sammenligningen bedst kan gøres. Vilde vi se hen til andre Stater, da behovede vi ikkun at gjøre opmærksom paa, at Colbert var Marineminister i Frankrig fra 1669—1684, og at Hertugen af York to Gange under Carl den 2dens Regiering var Lord high Admiral, en Post han ikke opgav ved at modtage Kronen. Begge sørgede paa en ganske anden end den antydede Maade for de dem anfortroede Flaader.

Capitain Garde angiver Kong Christian 3dies Regiering og Peder Skrams Tid, som det Tidspunkt hvorfra man kan datere med Kanoner bevæbnede Flaader. Disse oprettedes omtrent ligestibigen i Sverrig og Danmark, men som det synes lagde man sig i det første Land strax efter at have større Skibe, og dette

maa ansees som Ursagen til den erklærede Overlægenhed, den svenske Flaade havde i 7 Aars Krigen. Allerede under Gustav Basa byggedes, Aar 1533, i Stockholm, Store-Kraffvelen, det største hidtil i Østersøen seete Skib, der tjente Admiral Somme til Commandoskib. Han førte herpaa 300 Matroser og 1000 Soldater imedens han var forenet med Skram, og fra dette Skib landsattes de svære Kanoner, hvormed 1536 Kronborg (Krogen) og Warberg bleve beskjudte. Endvidere er det ikke alene oplyst af Chapman, at Makalos, bygt i Calmar Aar 1563, var saa stort som et af Nutidens 70 Kanons Skibe, ligesom det ogsaa allerede førte Bramseil; men da Lybekkerne vilde bygge et udmærket stort Skib, det de gave det betydningsfulde Binavn, Står-Schweden,*) saa blev dette dog ikke større end de Svenskes andet Skib, St. Erik. Endelig udviser Kong Erik 14des Instrux til Horn, at Flaaden, efter Datidens Maade, har været vel forsynet. Da Erik var affat forfaldt den, hvorimod man i Danmark, efter Spvaarskrigen, under Formynderskabet og i Kong Christian 4des første Regjeringsaar viste stor Omhu for den danske Flaade, hvis Materiel derfor i Calmarkrigen havde en erklæret Overlægenhed, og er denne den eneste Krig, hvori dette har været Tilfældet. I den uheldige sidste svenske Krig, under Christian 4de, vare de danske Skibe endnu gode, men ikkun saa af dem store, og af disse tabtes i Prosmunds Slag, og ved andre Uheld, de fleste, saa at Flaaden, ved Kongens Død var i Forfald, og i Frederik den 3dies første Regjeringsaar

*) Det sande Navn var ubestvigt „Der grosse Adler.“ I Tidsskriftet *Zbunna* 1834, Nr. 17 Pag. 132, findes en Beskrivelse over dette i 1566 byggede Skib. Upaatviveligen ere de der angivne Dimensioner sabelagtige, da Traven aldrig kunde beseeres med et Skib, der var 218 Fod langt og 52 Fod bredt, og den omtalte Model i *Schiffergesellschaft* i Hamburg er idetmindste et Hundrede Aar yngre. Dog indeholder Beskrivelsen adskilligt mærkeligt; saasom, at det sværeste Anker havde Rietting istedetfor Loug. For saa Aar siden fiskebes paa Elben et gammelt Svær-Anker, hvori ligeledes var Rietting.

blev den endmere forfømt, indtil Juel i 1657 blev Holmens Admiral.

I Sverrig derimod var, saavel under Gustav Adolf, som under Formynderskabet, Meget skeet for Flaaden, som erholdt en fuldkommen ny Organisation, der, besynderlig nok, meget lignede den nuværende franske med Equipages de ligne. I Slaget under Fehmern vare deres Skibe: Scepter, Kronen, Urken, Sværdet, Draken, Stockholm, Mars, Jupiter, Samson, Nyckelen, Emaalands-Leyonet og Gøttheborg, alle svære Skibe, hvis Størrelse nogenledes kan sluttes af, at Skibet Wasa, som kantroede og sank i 1628, førte 80 halve Carthauer. Derimod vare i den danske Flaade de sværeste Skibe: Trefoldigheden, Sophia og Patientia, ikkun paa 48, Tre-Lover paa 46, Norske-Love paa 44, Tre-Kroner og Oldenborg paa 42, og Lindormen paa 38, dog meest svære Kanoner. Som Følge af Alliancen med Frankrig tiende mange Franske i Sverrig, deriblandt i Slaget under Fehmern følgende Chefer: Lucifier, Lampa, Lambert, Cheverry, Marin og Barber; og i Slaget under Holland, den siden saa berømte Duquesne, der som Major commanderede Skibet Regina, og dermed entrede Prosmunds Flaggskib Patientia. Senere blev ligeledes den svenske Flaade, under den stridbare Carl Gustav, holdt i god Stand, og vi ansee derfor Trængselstiden under Kong Frederik 3die, som den, i hvilken der, med usle Midler, blev udrettet forholdsvis meget af den danske Somagt; ja, vi troe, at med Hensyn hertil intet Slag har været hæderligere for den, end det ved Falsterbo. Efter Freden blev Flaaden vel bragt i Orden af Adeler og Juel, men der blev langt fra ikke saaledes sørget for den, eller dens Materiel bragt til den Fuldkommenhed, som den svenske Flaades, hvilken derfor ogsaa i Krigen under Christian 5te optraadte med en forbausende Overlægenhed i Skibe. Saaledes førte intet dansk Linieskib høiere end 24 Pundige Kanoner, og den største Tre-dækker, Christianus Quintus, ikkun 14 Stykker, de Øvrige alle færre; og de 70 Kanons Skibe vare de sidste som førte denne Caliber.

I den svenske Flaade derimod førtes den af alle Skibe over 50; Trebækkerne førte 30 og 36 Pundigere, og Kronan, af Hoved-Dimensioner nærligen som et Nutidens 74 Kanons Skib, førte paa sit mellemste Batterie 36 Stykker 24 Pundigere. Slig Overlæsken med Skjts var i den Tid almindelig paa flere Steder, og venteligen kunne vi takke Juels sunde Sands for, at vi ikke heri fulgte Strømmen. Englands allerførste 74 Kanons Skib, Royal-Dak, byggt 1674, var omtrent lig vore nuhavende Fregatter i Længde og Brede; men førte 28 Stykker 30 Pundigere, 28 Aftenpundigere, 16 Fempundigere og 2 Tre pundigere.

Med en saadan Overlægenhed i Materiel maatte den svenske Flaade nødvendigviis have seiret, saafremt dens Personel havde svaret hertil; men dette var ikke Tilfældet, thi ogsaa i Sverrig begik man hiin Tid den Feil, at forsømme dette over hiint. Da Flemming faldt, i Kieler-Fjord, havde han netop Tid til at bede Torstenson at anbetroe Generalmajor Carl Gustav Wrangel den betrængte Flaade, en Ting der bifaldtes i det af Torstenson med Admiralerne Ussparre og Bielkenstjerne holdte Raad, og som beviser hvor ringe Tillid disse Herrer havde til sig selv. Den dierve, udmærkede Kriger, Wrangel, svarede til den Forventning, Flemming gjorde sig om ham. For ham maatte Galten bøde med sit Hoved paa Slotspladsen, Prosmund og Ufeldt med Livet, Grabow og Tasmund med Friheden, under Lolland; men dette skjedtes et klogt Brug af Magten, under Omstændigheder hvor Sømanden ei blev savnet hos ham. Da han derimod 1658, som Rigs-Admiral, commanderede den store svenske Flaade i Sundet, imod Dydham, var det, at Carl Gustav og han modsatte sig alle Sømandenes Raad, at løbe udenfor Lappen og der angribe den hollandske Flaade, hvilket sandsynligviis vilde havt til Følge, at Kiøbenhavn ikke var bleven undsat, og at Danmark var faldet. Carl Gustav og Wrangel vilde derimod tage imod Slaget inde i Sundet, med Flaaden flankeret af Kronborg og Batterierne ved Helsingborg. Resultatet af denne Disposition var, at den hol-

landske Flaade, ved at passere Fæstningerne, mistede — 3 Mand; endskjøndt Carl Gustav selv ledede Ilden paa Kronborg, og der fik Beviser nok paa, at Fienden var paa Skudhold. Blot een Soman, til hvem han havde havt Tillid, og Carl Gustav vilde ikke sit øvrige Liv igjennem have denne utilgivelige Feil at angre.

End værre gik det imidlertid i den skaanske Krig, da Commandoen af den skionne Flaade i 1675 først betroedes til Steenbuk, der 1664, efter Wrangel, var bleven Rigs-Admiral, uden nogenfinde at have været til Søes. Følgen var, at han ei kom under Seil, fordi en Kathage sprang paa Admiralskibet, hvilket atter fulgtes af en Række Ulykker, der kostede Steenbuk sit Embede og 100,000 Rdl., medens Wismar af Mangel paa Undsætning maatte gaae over.

Commandoen betroedes nu i 1676 til Crecuz, der heller aldrig havde været til Søes; men derimod havde haft Directionen af Biergværkerne i Finland. Da han nu hertil var en af de Mænd, der søgte at dække egen Uvidenhed med bizar Naastaaelighed, saa var det intet Under, at hans totale Mangel paa Sømandskab medførte Ulykkerne i Slaget under Dland. Herpaa gav man i 1677 Commandoen over Flaaden til Horn, den tredje Admiral, der aldrig forhen havde været til Søes; og han blev da omtrent færdig med Resten af den skionne Flaade, i Slaget paa Riegebugt.

Ved Krigens Ende havde den danske Flaade saaledes en ubetinget Overlægenhed over den svenske, der havde mistet alle sine største Skibe; men denne Forskel arbejdede Wachtmeister, under Carl 11te, saa kraftigen paa at hæve, at ved Krigens Udbrud 1700 var Forholdet atter omvendt, at den danske Flaade i Mellemtiden vel var talrig, men forsomt. Deels synes man at være slumret ind paa Laurbærene; deels kunde man ei holde en Flaade af omtrent 70 Skibe, deraf over 30 af Linten, i Stand for en Sum af mindre end 300,000 Rdl. aarliggen til det Hele. I de første 15 Aar efter Freden til Lund byggedes i Sverrig 20 Skibe paa 50 Kanoner og derover, i Danmark derimod ikkun 8; i de næste 6 Aar i Sverrig 7, i Danmark 6. Aar 1700

havde Sverrig derfor ikkun 4 Skibe, som havde været med i skaanske Krig, og deraf 3 ombygte, hvorimod Danmark havde 18 Skibe af den Alder. Til samme Tid havde Sverrig 14 Linieskibe, der vare imellem 150 og 180 Fod lange, 39 og 47 Fod brede, hvorimod Danmark ikkun havde 2 Skibe af lignende Dimensioner. Heraf sees tydeligen, hvor overlægen den svenske Flaade da atter var bleven i Skibe, og dette har man vel ogsaa indseet her dengang, eftersom man, fra 1700 til 1709, byggede 11 gode Skibe; i Sverrig byggedes til samme Tid 10 Skibe, saa at Overlægheden endnu altid var der i 1709, da Krigen udbrod, en Krig, i hvilken de Svenske ei længer vare slet ansøgte. Derfor vandt den danske Flaade ingen stor Seir; men den soutenerede Herredømmet, hvilket er næsten ubegribeligt, naar man betænker, at den i Løbet af den 12 Aars Krig ikkun blev forøget med eet Skib, paa 50 Kanoner, foruden 4 Linieskibe, erobrede fra Fienden. Hovedsarsagen hertil maa imidlertid søges i, at Krigen begyndtes da Sverrig var udmarvet, og fortsattes af os med nægtige Bundsforvante imod det ene staaende Sverrig. Vel byggedes der efter Freden, fra 1720 til 1730, 6 nye Skibe, men de gamle forfaldt aldeles under Slutningen af Kong Frederik 4des Regjering, saa at Flaaden dengang var i en jammerlig Forfatning, ja, efter Dannefskiolds Uttring herom, endog maatte ansees som tilintetgjort.

Under Kong Christian 6te blev Flaaden bragt paa Fode igjen, ved Dannefskiolds Iver; og Benstrup byggede gode Skibe i Forhold til deres Dimensioner, men de vare for smaa, da man for Drogdens Skjld skjævede at gjøre dem behørigt dybgaende, og derfor paalagde Benstrup fædelige Waand. Ogsaa bragtes vistnok Skibenes Antal til en Høide, der oversteeg Statens Kræfter, og som derfor maatte gjøre det umuligt at holde dem tilbørligen vedlige, naar det ikke, som dengang, skedte ved Subsidier, og naar ei Statshusholdningens andre Grene skulde lide derunder.

Under Kong Frederik 5te forøgedes Flaaden endmere, og med gode Skibe efterat Krabbe var bleven Fabrikmester, hvorimod man forsømte at gjøre sig bekendt med de Forbedringer i In-

skallationen, der gjordes i fremmede Flaader. Derfor vakte den til Algier bestemte Skadre i 1770, ved sin Ankomst til Gibraltar, stor Forundring, og fra dette Logt hiembragtes mange Forbedringer, deriblandt den største af Alle, Ksietofets Organisation; en Efterretning vi meddele, da vi forgiæves have søgt den hos Capitain Garde.

Under Kong Christian 7de blev Flaadens Tal først bestemt til endstørre Forøgelse, men senere høist betydeligen indskrænket, hvorimod Skibene vistnok bleve meget bedre. Imod Slutningen af denne Konges Regiering indførte Hohlenberg imidlertid sit bekendte Constructions-Princip, der, ved at give Skibene convex Batterier, berøvede dem, i Kamp mod Een, Mere end det forstærkede dem i Kamp imod Flere, den Kamp der ikkun bør være en Undtagelse, ei Regel, da man i Regelen altid bukker under i den. For Skibe, bestemte til at sægte i Linie, og saaledes at udgøre som Led i en Kæde, viser Theorien nogle Fordele ved denne Form, dem den praktiske Mand imidlertid strax erkjender for illusoriske, og ikkun vickelige paa Papiret. For det enkelte Skib maae Theorie og Praxis være lige enige om at forkaste Principet. Hertil kom, at til samme Tid som man hos andre Nationer almindeligen gik over fra 74 til 84 Kanons Skibe, for at udgøre Masserne i Linierne, saa gik man hos os over til at reducere Størrelsen, og at ville indføre Linieskibe paa 66 Kanoner med Batterier af ikkun 24 Pundigere og lette 18 Pundigere, hvilke altsaa paa Kanonen bleve alle Andre ligesaa underordnede, som de, ved at Hytterne borttoges, bleve dem det under Entring. Denne Plan lader sig ikkun forklare, enten ved en fra fordums Krige hentet Selvtillid, der her var vrang, eller ved Deconomie, hvilken den første Krig vilde have vilst at være ligesaa urigtig. Tildeels blev man opmærksom herpaa endnu tidt, og begyndte derfor at gaae tilbage til det ældre System af Skibe, som dog ogsaa vare for smaa, hvilket vi paa tilhørende Sted forbeholde os fuldstændigere at udvikle.

Under Kong Frederik 6te maatte en ganske ny Flaade skabes, og dette er, siden Freden, skeet med mere Hensyn til Tidens Førdringer og Fremskridt, med mindre Fordom og Stendrian, Intrigue og Censidighed, end i nogensomhelst foregaaende Epoke. Skibes Godhed er relativ til Tidsalderen og den dermed følgende Udvikling af Kunsten; man maa altsaa, for at bedømme en Flaade, tage Hensyn til Andre, og gjør man dette, da vil det af ovenstaaende Skildring sees, at siden Calmar=Krigen, under Kong Christian 4de, da Flaaden stod høit, sammenlignet med andre Nationers Skibe paa den Tid, har dette aldrig været Tilfældet hos os før nu, under Frederik 6te, da dens Skibe kunne maale sig, om ei i enhver Henseende, saa dog overhovedet, med enhver anden Nations, og da man atter med fuldkommen Ret kan anvende paa dem Pelæus's Ord om Christian 4des Flaade: „Point de luxe dans cette armée, mais une merveilleuse abondance de toutes choses nécessaires.“ I det vi, tilfulde anerkjende dette, og saavidt vi vide først udtale det, saa ville vi dog, naar vi komme til dette Ufsnit af Historien, yderligere forklare, hvorfor vi ei kunne ubetinget ansee den Plan, hvorefter der hidtil byggedes, for den bedste, eller i Et og Alt kalde den fuldkommen. Foreløbigen indskrænke vi os til at bemærke, at ifølge vor Formening borde, efter det Punkt hvorpaa Krigsskibe nu staae, intet Linieskib bygges af mindre Hoved=Dimensioner, end at det paa sit overste Batterie kunde føre 32 Kanoner af circa 15 Skpds Bægt, hvis Caliber ei torde være mindre end 24 Pundige, samt, at det, med Hensyn til Localiteterne hos os, borde være indskrænket til 22 Fods Dybgaaende, og endeligen at det skulde have Hytte. Vi troe, at disse Betingelser vilde tilfredsstille saavel Skibsbyggeren og Søkrigeren, som den med vore Farvande bekendte Somand, og at flige Skibe vilde opfylde Hensigten, den at kunne maale sig med hvilken som helst anden, endog større Lodækker. Derimod ansee vi den 48 Kanons Fregat, med 28 Kanoner paa Batteriet, for et saare hensigtsmæssigt Skib, og dette sidste Tal som Et man af militaire Hensyn ei i Nutiden bør gaae under,

af oeconomiske Hensyn dertmod aldrig gaae over, i en Fregat, og at derfor den eneste ønskelige Forøgelse af Styrke ved disse Skibe torde være, at bygge dem til det samme Antal 24 pundige Kanoner.

Hvor Talen, som her, er om Kraft, unblade vi at sige Noget om alle mindre Classer Skibe, hvilke vi ansee at besidde deres sande Styrke i „speed in their prow“ og ikke i „terror in their tier.“ Naar derfor Constructeuren med aldeles ubundne Hænder har skaffet dem hlin Egenskab, da bliver det af underordnet Vigtighed hvormeget Artilleristen vil see sig istand til at skaffe dem af denne.

Man undskyldte denne vidtløftige Digression, den vi maatte gjøre, naar vi ikke alene vilde modbevise Capitain Gardes Uttring om Flaadens Tilstand 1670, men naar vi tillige vilde kuldkaste den vrangne Idee, der har været fremherskende, ei alene hos Folket, men endog hos Historieforverne, at den danske Flaade altid havde udmærket sig ved gode Skibe, og navnlig heri været den svenske overlægen. Dette haabe vi at have opnaaet, og derved at have givet Historieforverne en Dplysning, den vi savnede hos Garde, og som vi troede borde være betegnet tydeligere i Efterretninger om Somagten. Vi ville derfor ile igennem Christian 5tes Regieringstid, den hvis Søhistorie af saamange Authores er oplyst; men dog nødsages vi til at gjøre et Par Bemærkninger, især med Hensyn til Fredsperioden, for hvilken flere Dplysninger og Efterretninger ere udeladte.

I 1675 vaiede Adlers Flag paa Skibet Prinds Georg. Schoutbynacht Claus Michelsen døde paa Flaaden.

Vi indsee ikke Nytten af at meddele Tromps Rapport om Slaget ved Oland baade paa hollandsk og paa dansk, undtagen for at kunne rette Oversættelsen, hvilket her er fornødent. At have Stevns i S. B. t. S., derpaa med D. S. D. Wind staae Nord efter, og endeligen til Resultat at faae det i S. B. t. B. er umuligt, hvilket forekommer os borde ikke oversees. Men den Sætning: „Derpaa seilede jeg 4½ Mil, i N. N. D. og N. D.

t. N., og lod 7 Fregatter og de smaae Skibe formere en Linie paa Compassstregen D. N. D. og jage i Syd, for paany at opdage den fiendtlige Flaade" maatte i høi Grad forundre os, da den for enhver Sømand ikke alene er meningsløs, men da endog den Idee at sætte Fregatter i Linie, for at jage en af Sigte tabt Fiende, vilde karakterisere Admiralen som en Trompeter og ei som en Tromp. Det glædede os derfor af Originalen at kunne ulede: „Hvorpaa jeg, som dengang styrede N. N. D. og N. D. t. N., og stod 4½ Mill fra Ystad, udsendte 7 Fregatter og de mindre Skibe paa Jagt i Retningerne fra D. N. D. til Syd, for paany at opdage den fiendtlige Flaade*)."

Til de Details om Slaget under Mland, der ere ubeladte i den iøvrigt saa fuldstændige Beretning herom i Archiv for Søværnenet, 2det Bind, hører, at flere af de flettest seilende Skibe, og navnlig Drlogsskibene Fredericus Tertius og Christiania, aldeles ikke kom til at deeltage i Slaget. Til dette Mars senere Begivenheder henhøre, at Ystad blev erobret af Flaaden d. 27de Juni, ved hvilken Keilighed Chefen af Christiania, Capitain Drayer, var den Første i Land, ligesom han siden fik Commandoen af den udenfor Ystads Nørre-Port oplastede Skandse, Christianus Quintus. Denne Capitain Drayer var en af Juels Yndlings-Officierer, hvem han derfor næste Aar skaffede Commandoen over det gamle, men velseilende Skib, Enigheden, istedetfor det fletseilende Christiania. Følgen var, at Drayer i Slaget d. 1ste Juni var forud for hele Flaaden, og erobrede Wrangels Palais, der ikkun havde 38 Kanoner monterede, førend noget andet Skib var raget i Slag. I Slaget d. 1ste Juli (hos ham besynderligt nok angivet at have staaet d. 30te Juni) var han Juels Secundant, og hvor heed denne Post end var, saa var han dog, da Fienden tog Flugten, atter den Første, som opjagede og erobrede et fiendtligt Skib, Svenske Lyon, paa 48 Kanoner. Han fik den 24de August

*) Denne Oversættelse findes allerede i Archivet for Søværnenet. 2det Bind Pag. 134.

Debre at tage Commando af Hummeren, hvormed han var i Forhaanden da Vestervig toges og brændtes, d. 31te August. Den 1ste October forsøgte han forgiaæves at komme med dette Skib ind ad Løbet ved Ruden.

Begivenhederne 1678 forbigaaes aldeles. Den 12 Junt saaes den svenske Flaade under Dland; men den flygtebe strax i Havn. Den 27de gjordes en Landgang uden Følge paa Kysten af Mecklenborg. Den 4de Jult mistede Prinds Georg, i en Storm og til Ankers, Spryd og alle Master; den blev slæbt hjem af Kløbenhavn og Mars. Den 20de gjordes Landgang under Hans, under Capitainerne Hoppe og Drayer, hvor 2 Fartoler toges; men da Baadene kom tilbage, siger Drayer, „haffde de faaet lystige Klapp.“ Den 27de gjorde han ligelede Landgang ved Carlshamm, der vel blev brændt d. 28de, men dog klager han over den med Havmanden iland bragte Landmistice, sigende: „man hafde slet Reputation der, af Marsag at Neste Delen torde intet staae, men confycellig maatte retyrere ubi Fahrtoierne.“ Den 9de August var Flaaden heelt inde i Calmar Sund. Den 12te forberededes en Landgang paa Nygen, da man d. 13de erfarede Brandenborgernes Didskomst.

1679 d. 26de Juni strøg Laxen, da den var omringet og laa imellem Spans Flagskib og Anna Sophia, og sank ikke, saaledes som Tornqvist angiver.

1680 gik Schouthynacht Drayer med Christiania, Laxen og Flyvende=Ulf til Lissabon og St. Uebes, for at convoiere hjem derfra. Skibene toge Brædder med fra Laurvig, som Ladning, og Salt tilbage, hvorfor de i Portugal bleve visiterede af Toldvæsenet. I Lissabon var dengang Quarantaine og en dansk Consul, Alexander Huys.

Samme Aar i October gik Fregatten Havmanden til Kysten af Guinea, medbringende til Forterne deres Commandeur, Magnus Pranger med Folk og Skyts og Ammunition. Ved Ankomsten fandtes Christiansborg besat af Portugiserne, hvorfor

Pranger blev sat i Land ved Frederiksborg, men døde kort efter*). Dødeligheden var paa Hjemreisen saa stor, at Skibet under Hetland ikkun havde 2 Mand tilbage, som kunde gaae tilveirs, og derfor d. 18de September 1681 løb ind til Staværn, hvortil Barkelongen Flyvende-Fist blev sendt med Folk til den, og derefter fulgte med den til Kiøbenhavn. Fra denne, i flere Henseender mærkelige Tour borde vistnok opbevares den Efterretning, at det var den første danske Drlogsmand, hvorpaa vides, at være holdt ordentlig Bestik, saa at man jevnlig observerede Misvisning ved Amplitude, og dagligen beregnede Længden fra Pico Meridian. Ligeledes vare i dette Aar Bindhunden, Makrelen og Flyvende Fist under Island, hvorfra Bindhunden havde en eventyrlig Hjemreise, da den først forseilede sig imellem Hebriderne, dernæst imellem Delesøerne, og endelig meget nær var strandet paa Hetland. Fregatten Bandhunden gjorde flere Transportreiser til Provindserne og i Østersøen.

Aar 1681 strandede Drlogs-skibet Svenske Love paa Hesselø. Wrangels Palais blev med Venus, Kong David og Stjernen sendt at hente dets Gods.

1683 d. 2den April, da den sidste Rigsadmiral, Henrik Bielke, blev begravet, laa hele Flaaden paa Rheden med Flag paa halv Stang, og der blev fra hvert Skib skudt 9 Sørgeskud. Paa Admiral Spans Skib blev dette Aar, ved Udlægningen, heel og halv befarne Matroser mynstrede og examinerede ved Compasset. Kong Christian 5te besøgte meget hyppigen Flaaden, deels alene, deels med Prindserne, stundom med Dronningen, og da der d. 13de Juni holdtes Generalmynstring, overværede han denne selv paa flere af Skibene. Ikkun ved særegne Leiligheder lod Kongen sig derfor salutere med flere end 3 Skud, det danske Løsen; og det var derfor saameget mere paafaldende, at da Hs. Maestret d. 22de

*) Iblant de paa Kysten handlende Skibe befandtes en Giststädter, muligens Capitain Thomas Thorsøn, den ældste Guinea-Varer her fra Norden, og som 1693 med Skibet Charlotte Amalia, der førte 36 Kanoner, blev overrumplet og taget af en engelsk Sørover.

Juli besøgte General-Admiral Zuel ombord paa Christianus-Quintus paa Rigsgebugt, saluterede den hele combinerede franske Flaade, under Marquis De Preville, ham med glatte Lag, affkudte tilgeliick (paa eengang). Dette er, naar man tager Hensyn til Tidspunktet, da Ludvig 14de var i sin Culmination, hoist mærkeligt: man veed, at der den Tid førtes Krige om jammerlige Germonier, og her ydedes en Salut, der efter det franske Reglement alene blev givet for „le Roi“, til en Konge, hvem man i diplomatiske Acter endnu negtede Titelen Majestæt. Dette giver et klart Begreb om, i hvilken Anseelse Danmarks Sømagt den Tid stod.

Det var d. 1ste Juli 1684, at Helgoland overgaves. En af de der brugte Fregatter, Snarensvend, havde først bragt Passagerer til Helvoetfluis, hvorfra den hentede Waaben og Ammunition. For at oplyse Datidens Sæder kunde anføres, at da en Matros var dømt til Rioldaling, kom der, for at see dette Skuespil, Herrer fra Land ombord, hvilke vare saa fornemme, at de fra Skibet bleve saluterede med 9 Skud. Det var Fregatten Haffruen, som 1685 førte Amtmændene Lillienstjold og Lindenow omkring Nordkap til Vardøhuus.

1687 besøgte Kong Christian 5te Bornholm og Christiansø med 6 Fregatter: Elephanten, hvor Kongen var ombord, Packan, Snarensvend, Blaahæiren, Mynden og Makelen. I hans talrige Følge var ogsaa General-Admiral-Lieutenant Zuel og Admiral Span. Samme Aar var Barkelongen Flyvende-Fist, Capitain Stavanger, paa Krydstoure i forskjellige Retninger. Paa sin Reise til Island og Færøerne brækkede den sin Koerpind, der var af Jern.

I 1688 mødte Engelen, Capitain Brunborg, paa Weien til Irland, i Canalen, et Admiralsskab danske Ostindiefarere: Flyvende Ulf, Gyldenløve og Haabet, under Admiral Saluse, convoierede af Fregatten Sværmeren fra Kinsale, hvilke den derefter ledsagede hjem.

Delogskibet Victoria, anført som udrustet i 1687, savnes paa Listen for 1689. Det strandede nemlig paa Weien fra Kiel

til Kiøbenhavn, under Giedser, 1688 d. 21de October. Sællepiben blev sendt at hente dets biergebe Gods.

Den Eskadre, hvormed Admiral v. Stöcken 1689 bragte Tropper fra Liff til Hull, bestod egentlig af 4 Orlogsskibe og 3 Fregatter, da Engelen paa 50, Svenske-Falk og Neptunus paa 44 Kanoner, efter den Tids Maade vare Skibe af Linnen; ikke alene i Listerne, men ogsaa senere Pag. 339 anfores de som Saadanne. Vi skulle senere komme tilbage til Usikkerheden i at skielne imellem Datidens Orlogsskibe og Fregatter; men antaget at ved Hine maa forstaaes Skibe med 2 Batterier, ligger Grændsen i Flaabelisten for 1677 imellem Christiansand og Færo, i den for 1689 imellem Lumleren og Hummeren. Da v. Stöcken d. 7de November forlod Liff, bestod Convoien i Alt af 64 Seilere, og havde Leith til Rendezvous. Allerede d. 9de gjorde de Land af England; men forsatte saa sydlig, at v. Stöcken d. 12te løb Hummeren ind til Grimsby Rhed, og med ham successive 44 Skibe. Efter erholdt Lilladelse fra London debarqueredes Tropperne; Hertugen af Würtemberg d. 18de. Den 9de December affeilede v. Stöcken, og allerede d. 13de var Svenske-Falk i Kiøbenhavn, hvorimod Admiralen med Christianus Quartus, Danske-Havfrue og Engelen samme Dag kom ind til Marstrand, efterat Engelen havde maattet ankre op udenfor Paternosterne. Den 1ste Januar naaede disse Skibe Kiøbenhavn tilligemed Neptunus, som efter at have landsat Prinds Frederik af Sønderborg og Brigader Elberg ved Linmouth Castle, d. 14de November, paa Hiemreisen havde søgt Havn i Ekvaag.

Saafermt Compasserne før Romer bleve forfærdigede saaledes, at de ved Misviisningens Forandring kunde blive urigtige, saa maae de have været forfærdigede retvisende, efter en antagen Misviisning; og den befalede Forandring maa da have bestaaet i at de skulde forfærdiges misvisende, ligesom de nu almindeligen bruges. Det Mødsatte er anført hos Captain Garde og derved det Hele blevet uforstaaeligt.

I 1695 var Fregatten Blaa-Heire, Capitain J. Scheel, sendt til Rotterdam efter Prinds Christians Lig.

I 1697 gjorde Gyldenløve allerede en Evolutions-Tour i Kattegattet. Den 5te September samme Aar kom Jean Bart paa Kiøbenhavns Nheb med 5 Fregatter og en Corvette, hvilken Sidste løb ind her; efter et Dphold af faa Dage afeilede han igien med sin lille Eskadre.

I 1698 var Fregatten HvideFalk, Capitain Duperron, sendt paa et Togt til Lisfabon.

Hvad der, Pag. 350, er anført om den gamle Dok er usfuldstændigt. Den første kongelige Ordre om et saadant Værk, dateret 16de November 1680, var grundet paa Forslag, indkomne fra Admiral Span og Generalquarttermester Hoffmann. I 1681, d. 9de April, befalede Arbeidet begyndt med 200 Marinere og 100 Mand af Livregimentet. Den 17de September beordredes Ole Romer at tiltræde Commissionen; samme Efteraar afgav Span en Betænkning herom til Kongen, skreven paa Hollandsk. 1682 i April indgav Romer sit Forslag; herpaa fulgte nu d. 2den Mai den kongelige Resolution, ifølge hvilken Dokken skulde være 200 Fod lang, 106 Fod bred, 24—25 Fod dyb, og Bygningen isøvrigt efter Romers Forslag. Der arbejdedes nu med største Kraft indtil at Dokken i Efterhøsten løb fuld af Vand. Denne Begivenheds præcise Datum, samt om Vandet kom fra Havet eller af Væld vides ikke, da Papirerne herom allerede vare forsvundne i 1728, altsaa ventelig forsættigen tilintetgjorte. Under 16de November viste Hintke i en Indstilling til Kongen, hvor urigtigt Dømmningen havde været sat, og herom skrev ogsaa Oberst Scholten. Man pompede med hollandske Møller, hvorved Hoffman d. 23de December foreslog en Forandring, der allerede d. 28de fik kongelig Approbation, men hvis U hensigtsmæssighed Scholten derefter søgte at godtgjøre i en Indstilling til Kongen. Arbeidet blev nu liggende indtil det af Garde omtalte svage Forsøg i 1687 atter at tage det op.

(Fortsattes.)

Betragtninger over Kullebæsenet i de danske
 Urlogsmænd med nærmest, Hensyn paa de
 af Capitain de Coninck forfattede og paa
 den senere Tid til Brug befalede Kuller.

Et Skib er en Maskine, hvori Hiul, Drev, Balancer, Vægter, kort alle de indre Dele, bestaae af Mennesker. Næstcommanderende er Maskinmesteren: han skal altsaa ikke alene have en nøjagtig Kundskab til alle Maskinens enkelte Dele, deres Kraft, Stilling og Bærelsvirkning; men han skal forstaae at sætte dem sammen, saaledes at de danne det fuldkomneste Hele, som der kan fremkomme af de Materialier man har givet ham i Hænder. Denne Fordring gjøres ubetinget paa ham, og det er af Maaden, han opfylder denne sin Pligt, at man for en stor Deel bedømmer hans Værd. Han maa derfor i Forveien lægge den Plan, hvorefter han vil arbejde for at samle sin Maskine; men først naar han har alle sine Materialier, alle Maskinens enkelte Dele under Hænder, først da kan han sætte den sammen og bringe den i Gang. Men hvormeget mindre vil han være istand hertil, naar man leverer ham den ganske sammensat, og ikkun giver ham Nøglen til Værket, idet man byder ham blot at trække det op, saa vil det gaae af sig selv. Med Angstselighed maa han lade sig nøie med at gaae rundt omkring og besee det ubvendig. De indre Dele kan han ikke lære at kende uden med megen Nøie; han hører af og til at der er Friction i Værkets Gang, men naar han da efter megen Søgen har fundet det svage Punkt, saa maa han prøve sig frem for for at forandre dets Stilling, og udsætter sig maaflue for at gjøre det endnu værre, hvorfor han da gjerne ender med at lade det gaae som det kan, og taaler den urigtige Gang, ligesom man ikke gjerne flytter, naar man engang boer i et Huus, hvis Ubequemmeligheder man bagefter har opdaget.

Jeg troer derfor, at enhver æreflue Næstcommanderende, der føler Lyst til sit Kald og Kraft til at udføre det, maa ubetinget

erklære sig imod de af Andre forud dannede Skibs-Kuller. Spares ham end derved i Begyndelsen, og, jeg tilstaaer det, i hans travleste og meest anstrængende Tid, et svært Arbeide, saa maa han betale det med mange liebsommelige Timers Frem- og Tilbage-Arbeiden, eller med Uergrelse over at see Tingene gaae anderledes, end han synes om det. Jeg har kaldt det „et svært Arbeide“ som spares ham; dette Udtryk er imidlertid ikke rigtig: jeg haaber i det mindste i det Følgende at godtgjøre, at den Deel af Arbeidet, som nødvendigvis maa gøres under Equipering, for at være færdigt til man modtager sit Mandskab, ikke fordrer andet, end en efter local Kundskab bestemt lagt Plan, og bliver derefter ganske maskinmæssigt — men et vigtigt Arbeide er det man vil spare ham, og just derfor tror jeg, at han for sin egen Skyld paa det kraftigste bør protestere derimod, fordi man derved berøver ham det sikreste Middel til at lære sit Mandskab at kende. At antage, at en Næstcommanderende ikke forstaaer dette Arbeide, vilde være en Fornærmelse, som jeg vist skulde vaagte mig for berøre, naar jeg ikke havde hørt dette anføre, som et Argument for de af Andre forud dannede Kuller: forstaaer han det ikke, saa maa han ikke være Næstcommanderende; ligesaa godt kunde man da antage, han ikke forstod at vende med Skibet, eller at gøre sit Bestik. Men jeg gaaer endnu videre, thi jeg paaastaer, at Ingen forstaaer at gjøre et Skibs Kuller saa godt som dette Skibs Næstcommanderende, naar denne Mand er hvad han skal være, thi det er ham, der skal bruge dem og arbejde efter dem, og Hovedsagen er altsaa, at han er fuldkommen bekendt med deres enkelte Dele, hvorledes de gribe ind i hverandre, og efter hvad Plan de ere flabte.

Men er det da til Nytte for Dienesten, at hele Kuller-systemet haves færdigt iforveien? Ja, var det Tilfældet, saa fik det vel at være det samme med hvad Næstcommanderende kan have derimod at indvende, thi Dienestens Lørd gaaer for alle personlige Hensyn, men det skal vel falde vanskeligt at bevise. Man har anført, at Mandskabet strax var organiseret, at saasnart hver

Mand havde faaet den til sit Nummer svarende Seddel, saa vidste han sin Plads efter enhver Kulle, sin Pligt i ethvert mødende Tilfælde. Her bliver det paa Tiden at skielne imellem de Kuller, som ere nødvendige at have færdige til Udførelse strax naar man har modtaget sit Mandskab, og Saabanne, som ikke behøves øiebliklig, og med hvilke man kan give lidt mere Tid, hvorved man da vinder, ikke at have nødig at gjøre dem om. Ligesom den første Slags Kuller, hvilke jeg ret strax nøiere skal betegne, staae i umiddelbar Forbindelse med hverandre, saa at den Ene dannes af den Anden, saaledes behøve derimod den anden Slags Kuller ikke, skiondt hver for sig i nøie Forbindelse med de Første, at være afhængige af hverandre indbyrdes, da de hver for sig kalde Mandskabet til ganske forskellige Beskæftigelser.

Til den første Slags Kuller høre:

- A. Nummer-Kullen med
- B. Baks-Kullen.
- C. Søvagts-Kullen.
- D. Ankervagts-Kullen.

Til den anden Slags Kuller høre:

- E. Seil-Fordelings-Kullen med tilhørende Rebnings-Kulle.
- F. Skot-Kullen med tilhørende Entre-Kulle.
- G. Brand-Kullen.
- H. Reengjørings-Kullen.

I. Divisions-Kullen hører vel til den første Slags, med Hensyn paa Maaden den konstrueres paa, men til den Anden med Hensyn paa dens Nødvendighed.

Det forekommer mig, at Kullernes Navne ere alene Bevis nok for den af mig giorte Ufdeling. Om extraordinaire Tilfælde kan her nemlig ikke være Tale; men i Almindelighed, naar et Skib equiperes, derpaa faaer sit Mandskab, haler ud af Bommen og efter nogle Dages Forløb gaaer til sin Bestemmelse, der fordrer Tienesten at Mandskabet strax skal kunne gjøre Vagt, spise, drikke og sove; derfor maae Nummer-Kullen og den deraf flydende Baks-, Søvagts- og Ankervagts-Kulle gøres færdige strax. Men mere behøves der heller ikke: Skal man ogsaa seile lige fra Bommen strax, saa er en midlertidig Fordeling efter Bakker tilstrækkelig til denne Manøvers Udførelse; men man skal hver-

Fen staaes strax, eller entre Fienden, eller slukke Ild, eller rebe, eller besætte fiendtlige Priser, eller gjøre Landgang med en Division Folk, og Nytten af at have alle disse Kuller færdige, før man har sit Mandskab, er altsaa ganske illusorisk. Man skal sikkert organisere sit Mandskab saa hurtigt som muligt, fordele Folkene til Seil og Kanoner; men først maa man kende dem lidt, og dertil er et par Dages Arbeide i Skibet, nogle Dages speciel Kanon-Exercitie, meget nødvendig. Men det er ikke alene unyttigt for Tienesten, at have Seils-Fordelings-Kullerne, Skiot-Entre- og Brand-Kullerne færdige iforveien (om den mindre vigtige Reengjørings-Fordeling forbeholder jeg mig at tale senere hen), det er endog skadeligt, fordi man umulig kan undgaae at gjøre hyppige Forandringer, hvorved man da har den dobbelte Uleilighed at instruere forskellige Folk to Gange, og at bringe dem til at glemme, hvad de kort iforveien lærte at skulle gjøre. Den anden Slags Kuller, og især E og F, der bestemme Folkenes Plads til de Arbeider, der egentlig banner Drødsmanden, ere i høi Grad vigtige at have forfattet tilgavn; men just derfor er det, at man ikke bør indlade sig herpaa, før man har lært Folkene saaledes at kende, og som en Folge heraf afdeelt dem saaledes i Bakkerne, at de passe til den Plan som man nødvendigviis iforveien har lagt for deres Construction. Man erindre vel, at mange af de Folk man har at bestille med, ere blottede for endog det fierneste Begreb, om hvad man vil have at de skulle gjøre. Mange af dem have endog aldrig været i et Skib før. Er det da ikke unyttigt, at stille dem en Seddel i Haanden, hvorpaa der staaer, at de høre til den eller den Kanon, dette eller hiint Seil, den dobbelte eller enkelte Sproite, naar de ikke vide hvad en Kanon er, om Seilet er for eller agter i Skibet, og naar de maasse aldrig have seet en Sproite? Er det ikke at gjøre dem confuse, er det ikke altsaa skadeligt, naar man et par Dage efter tager denne Seddel fra dem, som de med megen Umage har lært udenad, og giver dem en anden, som maasse viser dem til andre ganske modsatte Steder i Skibet?

Den Grund jeg nok vil indrømme nogen Vægt til Fordeel for de forubannede Ruller, naar disse beordres dannede efter et bestemt System, der da maatte blive Reglement for hele Flaaden, er den Uniformitet i Skibenes Organisation, som deraf vilde fremstaae. Uniformitet er en af det militaire Væsens Grundstene, og der kan derfor ikke negtes, at det vilde være en Fordeel for Tjenesten i det Hele, om, i en Flaade f. Ex., alle Skibenes Ruller konstrueredes efter et befalet Reglement. Dog, denne Fordeel vilde uidentvibl være mere paa Papiret end i Virkelighed. Det kunde jo være ret smukt om en Admiral, i det han f. Ex. gjorde Signal for at rebe overalt, kunde fra sin Skands se bestemt, hvad den Mand's Nummer og Navn var, der laa der eller der paa en Raa, paa det eller det Skib. Men var det til nogen videre Nytte? Maskinen skal som sagt drives ved Mennesker, og No. 207 f. Ex., der kan være meget stor i det ene Skib og derfor ligger i Bugen paa Stor-Raaen, kan være meget lille paa et andet, og maa derfor, skiondt ligesaa god Matros, ligge paa Bram-Raaen. Desuden bliver denne Fordeel fast uopnaaelig, i det mindste i dansk Tjeneste; man erindre blot, at det Hele maa nødvendigvis strande paa Forandringer i Demandings-Reglementet. Hvor ofte commanderes ikke, af hvilken som helst Grund, flere eller færre Officiere, Underofficiere, Haandværkere, Matroser eller Soldater med Skibet? og paa saadanne aldeles tilfældige Omstændigheder, beroer dog virkelig den hele Bygning. Man vil svare mig, at man i saa Tilfælde meget godt kan hjælpe sig, ved at udsette af Rullen de manglende Folk, som om de vare afgaaede fra Skibet eller døde, eller ved at gjøre Dobbelt-Nummere, mærkede med Bogstaver, af de Overcomplete, eller vel og ved at give dem Nummere til allersidst efter alle de andre. Men uden her at inklade mig paa at forklare disse Hjælpemidlers Mangeltaglighed, vil jeg blot gjøre opmærksom paa, at det dog kun bliver Hjælpemidler, og at man ligesaa lidet bør begynde sin Campagne med lappede Ruller, som man bør gaae til Søes med lappede

Sell, saafremt man ikke nødes dertil af særdeles tvingende Omstændigheder.

Jeg har sagt „i dansk Tjeneste“. Den hele Maade, hvorpaa vore Orlogsmænds Mandskaber dannes, forbyder nemlig Opnaaelsen af hiin paapegede Fordeel. Bemandings-Reglementerne bestemme rigtignok hvormange Folk af ethvert Slags, der skal til ethvert Slags Skibe i Krigs- og i Freds-Tid; men naar et Skib skal ud, indkaldes dertil det omtrentlige Quantum Folk fra Indrulleringen, og Collegiet danner siden den virkelige Bemandingsliste for Skibet, med de Afvigelser fra Reglementet, som det har fundet passende. Forend man har denne Liste, kan ingen Ruller udarbejdes med Sikkerhed, og derfor er det, at et almindeligt Ruller-system, som bestemmer enhver Mand, eller vel rettere ethvert Nummers Forretninger i Skibet efter alle Ruller, bliver ligesaa vanskeligt at bringe til Udførelse i en dansk Eskadre, som en uniform Paaklædning for Mandskaberne, saalænge der ikke gives uniforme Klæder til Folkene. Hvorvidt det var hensigtsmæssigt for vor lille Marine, at følge nogle store Mariners Exempel, og under Opoffelse af betydelige Summer, at opnaae ovenomtalte og andre Fordele for den militære Tjeneste ombord, Fordele, som vel ere indlysende for enhver Sø-Officier, men som kun kunne opnaaes, ved at have faste Skibsmandskaber altid under Fanen, klar til at gaae ombord paa hvilket som helst Skib — hvorvidt dette er hensigtsmæssigt, siger jeg, er et Spørgsmaal, som det er udenfor disse Liniers Hensigt at drøfte, ligesom det vilde overstige mine Evner at besvare det. Med Hensyn paa Rullerne maa jeg dog endnu bemærke, at jeg har liggende for mig les ordonnances de la marine française, og finder deri vel et Reglement for hvorledes Rullerne skulle gøres, samt et Schema eller Model for Rullerne til en 58 Kanons Fregat, men der er en udtrykkelig Bestemmelse for, at de først skulle gøres efter at Mandskabet er modtaget, og at den Næstcommanderende dertil skal have den fornødne Tid, for at lære Folkene at kende.

Min Mening er altsaa, at man bør lade enhver Næstcom-
manderende construere sine Kuller selv, da det er ham der skal
bruge dem, og derfor maa være fuldkommen inde i deres hele Væ-
sen, og have nøiagtig Kundskab til hvorledes de gribe ind i hver-
andre; at jeg anseer det unyttigt, ja endog skadeligt for Lienen, at
Kullerne gøres færdige forend man har og kender Skibets
Mandskab; unyttigt, fordi i det mindste de halve Kuller slet ikke
behøves strax; skadeligt, fordi man gjør færre Omflytninger, end
man borde gjøre, af Frygt for den Confusion som nødvendigviis
maa flyde deraf, og fordi Næstcommanderende umulig kan faae
den tilbørlige Kundskab til Kullerne; og endelig, at den eneste
tilsyneladende Nytte, man kunde have af et saadant reglementeret
Kulle-Schema, maa strande paa Umulighederne af at garantere
Bemandings-Reglementernes absolute Overholdelse ved Udcom-
mandoerne.

Det er fast overflødig her at anføre, at disse Bemærknin-
ger ere fremkaldte ved de, i den danske Marine almindelig be-
kiendte, af Capitain de Coninck udarbejdede Skibs-Kuller. Saa-
længe en frivillig Overenskomst, mellem Forfatteren og en udgaa-
ende Chef eller Næstcommanderende, bevirkede disse Kullers An-
vendelse forsøgt ombord i vore Drogsmænd, var det saa at sige
en privat Sag, som ingen Uvedkommende kunde have Ret til at
indvende noget imod. Men den Maade, paa hvilken dette Sy-
stem paa den senere Tid har været gjort gjældende, lader formode,
at der kan være Spørgsmaal om, at det muligen kunde blive befalet
indsført som Reglement. Dette bliver Noget, der angaaer enhver
Sø-Officier, eftersom vi derved maaskee kunde blive nødsaget til
at handle, i selve vor Lieneste, imod vor bedre Overbeviisning.
Men forinden en Sag af denne Natur, ved en Befaling, brin-
ges indenfor den militaire Lydigheds skarpt betegnede Grændser,
gaaer den lykkeligviis over Videnskaberens Enemærker (thi hvo
vilde vel negte det Personelles Organisation indenbord Plads imel-
lem den practiske Sø-Officiers Videnskaber), og paa denne Wei er

det vi vilde møde den, benyttende vor ubetingede Ret til at indfalde den for Videnskaberne's Domstol.

Den opmærksomme Læser vil imidlertid erindre, at jeg ingenlunde har udtalt mig imod selve Capt. de Coninck's Kuller, men kun imod Principet at udarbejde og levere dem færdige til befalet Brug i Orlogsmændene. Efter min Overbeviisning ere tværtimod disse Kuller udarbejdede paa en rigtig Basis, ligesom de ere konstruerede med særdeles Nøjagtighed og Flid, saa at Marinen bør være den ærede Forfatter megen Tak skyldig for et Arbejde, der sikkert kan blive enhver Officier til megen Nytte, at gjøre sig bekendt med, som en ypperlig Veiledning, naar han selv skal danne et Skibs Kuller. (Jeg forbeholder mig, ved at giennemgaae dem hver for sig, at fremsætte de Punkter, hvori jeg afviger i Ansuelen fra Capt. de Coninck). Det kunde synes ubeskedent af mig, saaledes at udtale min Mening om en ældre Officiers Arbejde. Ei heller skulde jeg have tilladt mig det, naar ikke min Ansuelse, grundet paa den Erfaring jeg har kunnet samle mig som Sø-Officier, stemmede saa ganske overeens med hvad der er mange Aars Praxis i den franske Marine. Denne Marine tør vel nævnes som Autoritet, naar der er Spørgsmaal om gode Principer for Organisation. Allerede 1805 anvendte Mr. Lucas, Chef af Skibet Redoutable, det Princip, hvorpaa Capt. de Coninck's Kuller ere byggede, til at organisere sit Skib. Som bekendt, bestaaer dette Princip i, at lade Nummerne være, faste men Personerne flyttelige, saaledes at alle Bestillingerne følge med Nummerne, og ikke med Folkene. Mr. Lucas var bekendt som en udmærket Organisateur. Hans Mandskab var i den ypperligste Orden og særdeles vel exerceret. Enhver veed hvad Rolle le Redoutable spillede i Slaget ved Trafalgar. Da Lucas vilde entre Victory, marcherede Entregasterne høire og venstre af fra deres Kanoner paa Batterierne, formerede deres Colonner og marcherede op efter Trommeslag med deres Officierer i Spidsen. Jeg troer ikke at feile meget, naar jeg antager, at Mr. Lucas's Kuller-system er lagt til Grund for det, der senere saa meget fulgtes i

Frankrig, og som jeg har seet opbevaret i flere Officierers Noter, indtil det endelig er bleven anvendt og lobbefalet i de 1827 udkomne ordonnances de la marine. Heller ikke i den danske Marine var dette System ganske ukendt. Afhandlinger ere indgivne i Sø-Lieutenant Selskabet, for flere Aar tilbage i Tiden, der bevise, at unge Officierer bekieftigede sig med denne Gienstand, ligesom dette System ogsaa har været sat i Udførelse ombord i nogle af vore Smaaskibe, der gik til Vestindien. Der er imidlertid den Forskiel paa Capt. de Conincks Ruller og de franske, at disse ere byggede paa Skyt-Ruller, som i Forening med Nummer-Ruller tjener til Basis for den daglige Tjeneste ombord, medens i Hine Baks-Ruller tilligemed Nummer-Ruller spiller denne Rolle. Der lader sig vel sige adskilligt baade for og imod begge Dele, dog forekommer det mig, som det i vor Marine stedsse fulgte, og af Capt. de Coninck vedblevne Princip er at foretrække. Capt. de Coninck har heller ikke indladt sig paa den store Vidtløftighed af Ruller, som de franske Ordonnancer paabyder, og som man vel med skiellig Grund kan kalde urimelig. Man tænke sig blot Ruller, som bestemme Folkenes Fordeling til at opgive Underseil, Bramseil etc., hvem der skal gaae med Svabere, Pose, Koste etc. under Spulingen o. s. fr., som anvise hver enkelt Mand hvor han skal staae i en Bending, en Rebning, en Letning, og en stor Deel heraf baade med alle Mand paa Dækket, med to, ja med tre Qvarterer. Dette er sikkert en altfor stor Detaille at gaae ind paa, hvorved man udsætter sig for enten hvert Dieblisk at overtræde disse Reglementer, eller ogsaa berøver sig selv den store Fordeel, at have fornuftige Ledder i den Maskine, man har at arbejde med. Jo færre Ruller man har nodig, desto bedre. Ogsaa i Capt. de Conincks System troer jeg, som jeg senere skal forsøge at bevise, at een à to Ruller kunne undværes. Men ikke desto mindre har Capt. de Coninck med megen Held vidst at opnaae den Klarhed og Simpelted, der bør være Måalet for alle Rulle-Constructioner, og som saa fuldkommen fremstaar

ved at forene Nummersystemet med at gjøre Baks-Rullen til Basis for de andre.

Ved nu at giennemgaae Capt. de Conincks Rullesystem, vil jeg vise den simple Grundvold, hvorpaa det er bygget, og tillige forklare mig over de Punkter, hvori jeg ikke deler hans Anskuelse.

Systemet bestaaer, som allerede ovenfor er meldt, af:

- | | |
|--|---|
| <p>A. Nummer-Rullen.</p> <p>B. Baks-Rullen.</p> <p>C. Sovagts-Rullen.</p> <p>D. Ankervagts-Rullen.</p> | <p>E. Seit-Forbelings-Rullen med
Rebnings-Rullen.</p> <p>F. Skyt-Rullen med Entre-
Rullen.</p> <p>G. Brand-Rullen.</p> <p>H. Reengjørings-Rullen.</p> |
|--|---|
- I. Divisions-Rullen.

Rullerne A, B, C og D er det nødvendigt at aflaae isorveien, og gjøre færdige strax, naar man har modtaget sit Mandskab. Men de staae ogsaa i umiddelbar Forbindelse med hverandre, og de tre Sidste fremstaae ganske naturligt af den Første.

Nummer-Rullen aflaaes saaledes: man gjør en horizontal Rubrik for hvert Nummer i Skibet, fra No. 1 og til det sidste, og en vertical Colonne for Nummerne, samt een for hver af de andre Ruller, som skulde have ombord. Capitain de Coninck har ikke givet nogen Colonne til Navnets Indførelse ved Siden af Nummeret. Dette er en Feil, da Navnet meget ofte, især i Begyndelsen, savnes, og naar en ny Mand har glemt sit Nummer, bliver det virkelig en meget vanskelig Sag at faae ham sat.

Paa Nummer-Rullen gives Chefen No. 1, Næstcomman-derende No. 2 og saa fremdeles ned efter, efter Ancienneteten giennem alle Officierer, civile Betiente, Under-Officierer og Non-combattanter indtil den første Matros i Skibet.

Dette Nummer i Skibet bør betegne en Slags Anciennetet indenborde, en Art Rangliste*). Man har deri et Middel til at

*) Man bemærke vel, at jeg har sagt en Art Rangliste, thi en absolut kan ifølge Tingenes Natur ikke have.

pirre Ambitionen, som man ikke bør lade ubenyttet. Derfor finder jeg det meget hensigtsmæssigt, at Chef og Officierer staae derpaa. Men man bør derfor ogsaa være vaersom med, hvorledes man uddeler Nummerne. Desuden er en af Nummer-Systemets store Fordele den, at Mynstringerne lettes saa betydelig. Men denne Fordeel opnaaes ogsaa kun, saasnart Nummerne følge hverandre i en bestemt Orden. Skal man ofte springe over, og erindre at det eller det Nummer er fri for Tienesten af den eller den Aarsag, saa ophører denne Fordeel af sig selv. Af disse Grunde finder jeg, at Capt. de Coninck har Ret, naar han sætter Seilmagers-Mather, Corporaler, Bødkere, Hovmestere, Kofke, Kofsmather, Bager, Dagvagt, Hulgast og Spillemand, der alle ingen Vagt gjøre, og der tildeels fare i de ringeste Bakker i Skibet, paa Nummer-Rullen ovenover alle Matroser, Constabler og Topsgaster inclusive.

Efter Skibets Størrelse bestemmes hvormange Artillerister, Baadsmands- og Baadsmandsmaths-gaster, Skibmandsgaster, Fartois-Folk, Flagmænd og Dypasfere man behøver. Resten bliver Matroser i Skibet. Lad os kalde hver af disse Afdelinger et Compagnie, der bliver da:

- 1 Artillerie-Compagnie.
- 1 Baadsmands-Compagnie.
- 1 Baadsmandsmaths-Compagnie.
- 1 Skibmands-Compagnie.
- 1 Fartois Compagnie.
- 1 à 2 Matros-Compagnier.
- 1 Compagnie bestaaende af Flagmænd, Dypasfere, Helligats, Kofs- og Archeli-Bakkerne.
- 1 Soldater-Compagnie

ombord i Skibet, hvilke hver commanderes af en Lieutenant; og have der flere Officierer da underordnes de Compagnie-Cheferne efter Ancienniteten.

Det ligger i Sagens Natur, at disse Compagnier ikke kunne blive lige mandstærke. Det til de forskellige Bestillinger nødven-

dige Antal Folk maa bestemme Styrken. Dog maa man sørge for, at Antallet i hvert Compagnie saa meget muligt kan gaae op med 8, for Baks-Rullens Skyld.

Følgende den ovennævnte Orden, skrives Compagnierne ind paa Nummer-Rullen. Man dividerer Compagniets Antal med 8, og Quotienten giver Antallet af Bakker i hvert Compagnie, hvilke da atter følge hverandre i naturlig Orden. Man udsætter alle ulige Nummere til at være af Kongens Qvarteer, og alle lige Nummere til at være af Dronningens, og disse to Afdelinger deles igien efter hvert andet Nummer til Ankerkister, saaledes, at 1ste og 3die Skifte udgiøre Kongens, 2det og 4de Skifte Dronningens Qvarteer. Vil man giøre Divisions-Rullen, saa er ogsaa den snart færdig, thi det bliver atter at dele hvert Ankerkifte i to, eller, hvilket er det samme, at sætte en Mand af hver Bakke i hver Division, saa fremstaaer 8 Divisioner, hvoraf atter de ulige Nummere udgiøre Kongens, de lige Dronningens Qvarteer. Og saaledes er man da klar til at modtage sit Mandskab, og ved blot at sætte det i Compagnier og Bakker, er man istand til at sætte Tienesten i Gang. Da Betingelsen for Bagts- og Divisions-Rullerne er, at have lige gode Folk af alle Compagnier i hver Afdeling, saa kan den vel ikke opnaaes paa nogen bedre Maade. Hvad Undtagelse man finder sig besøiet til at giøre, maa senere tages i Betragtning.

Capt. de Coninck bruger ikke Udtrykket „Compagnier“, for de under denne Benævnelse betegnede Afdelinger. Jeg har brugt det, fordi jeg fandt det ganske passende med Hensyn paa Fordelingen til Officererne. Men iøvigt er det aldeles Capt. de Conincks System, som jeg har beskrevet.

Med Hensyn paa Baks-Rullens Dannelse, da maa jeg bemærke, at jeg troer det vilde være til stor Fordeel for den daglige Tjeneste at sætte hele Bakker paa hvert Qvarteer. Man maatte derfor sørge for, at hvert Compagnies Bakke-Antal altid gik op med 2. Capt. de Coninck har fulgt den i vor Marine hidtil brugelige Methode, at sætte den halve Bakkes Mandskab paa

hvert Qvarteer. Da altsaa min Mening er noget Nyt, slyder jeg en Udvikling af mine Grunde.

1) Jeg kan lade et heelt Qvarteer skaffe ad Gangen, uden at have Afholdning nodig. Med Hensyn paa Suppen er dette vel temmelig ligegyldigt, da man dog til hver Bakke paa 8 Mand har to Skaffebakker, men med Hensyn paa Riidet, er det ikke ligegyldigt, især nu, da det udveies raat; thi om man end vil antage, at Kammeraterne dese og giemme Rationerne samvittighedsfuldt til de Andre, som have Vagt paa Dækket, saa maa dog fra dette Qvarteer detacheres en Mand af hver Bakke, for at modtage Rationerne, hvilket udgjør $\frac{1}{4}$ af Vagtsfolkene. Bestaaer derimod hvert Qvarteer af hele Bakker, saa kan de vagthavende Bakkers Ration beholdes ubeskaaren og varm i Netterne, og opbevares ved Kabysen. Saameget muligt onsker man vel at lade hele Mandskabet skaffe paa eengang, men saa meget muligt onsker man ogsaa, at Skaffetiderne skulle være bestemte og urokkelige, og især at lade Folkene have deres Madro uforstyrret. Men hvor ofte noder ikke Manøvren, især i Bygeveir eller med Stille, til at kalde Folkene fra deres Skafning?!

2) Underofficierernes Opsyn med Mandskabet lettes meget derved. Fordelingen til Underofficiererne skeer jo altid baksviis, hvilket vist ogsaa er det rigtigste. Men naar nu den halve Bakke er paa det ene Qvarteer, og den anden halve paa det andet, saa følger heraf, at Underofficieren kender lidet eller intet til den Halvdeel af sine Folk, med hvilke han ikke gjør Vagt, og aldrig seer dem, saalænge Skibet er under Seil, uden om Søndagen til Mynstring. Dette kan, naar man er længe i Søen, være en meget følelig Mangel. Er derimod hele Bakken paa eet Qvarteer, saa er den stedse under sin Under-Officers Opsigt og Mynstring, og han opnaaer derved en langt bedre Kundskab til sine Folk, som er til uberegnelig Nytte, saavel ved Manøvren, som ved Ordens Vedligeholdelse indenborde i Almindelighed.

3) Inspectionen ved Koieftuvningen i Sinketettet, samt Mynstringen paa Vagten, lettes ogsaa betydelig ved denne De-

lingsmaade. Kølerne stoves da baksviis; Under-Officeren, som har lagt med sine Folk om Lø, paaseer umiddelbar Surringen, kommer op med sine Folk paa eengang, stiller dem op ved Finkenettet og paaseer Stuvningen. For hver 8de eller 16de Koi kommer en Under-Officer, som har et Nummer udenfor Ordenen. Paa dette Nummer kalder man, naar man har noget at anmærke, naar man savner en Koi i Rækken. Folkene stille op til Mynstring baksviis udfor deres Koiplads i Finkenettet, der mynstres de med Dinene. Mangler Een, saa staaer hans Plads aaben, og Nummeret paa Koi'en ovenover (Finkenettet bør i Regelen altid staae aabent), siger strax hvem det er — kort, utallige af disse smaae Lettelser, som enhver der har faret noget, og kender til den daglige Praxis i en Orlogsmænd, vil vide at sætte Pris paa, vindes ved denne Fordelingsmaade. Jeg anseer disse Fordele saa vigtige, især i et stort Skib, at jeg ikke vil betænke mig paa, endog at giøre Opoffrelser for at opnaae dem; og saaledes f. Ex. foretrækker jeg endog at sætte flere Folk i nogle Bakker, end i andre, for at Bakke-Antallet i Compagniet kan blive et lige Tal*).

Det hedder sig, at naar Qvartererne bestaae af halve Bakker, saa har Frivagts-Folkene altid dobbelt Koiplads om Lø, naar man er til Søes. Men denne Fordeel behøver man ingenlunde at opgive. Man lade blot Folkene hænge deres Koier baksviis om hinanden. Min Mening er nemlig, at give 1ste Bakke i et Compagnie, som f. Ex. begynder med No. 121, Nummerne 121, 123, 125 o. s. fr. til 137, og 2den Bakke Nummerne 122, 124, 126 o. s. fr. til 138. Man staae nu disse Nummere op efter naturlig Orden, saa vil jo det samme Resultat opnaaes.

En anden Indvending vil jo være, at det vil blive vanskeliggere at bringe de to Qvarterer til at bestaae af lige gode Folk. Dette

*) Med Hensyn paa Udvægten er dette virkelig en Opoffrelse, thi dette daglige Arbejde lettes betydelig, naar Bakkerne steds bestaae af lige mange Folk.

maa jeg vel indrømme, eftersom man her har at sørge for, at to hele Bakkers Mandskab blive hinanden lige, hvorimod man, paa den hidtil brugelige Maade, kun har at drage Omsorg for to halve Bakkers Folks lige Dygtighed. Denne Uenslighed er aldeles ikke følelig paa et stort Skib, men vel derimod paa et lille, hvor man kun har faa Plk at vælge imellem. Imidlertid har jeg selv løst dette Problem paa et af de mindste Skibe i vor Flaade, og har havt 1½ Aars Erfaring for, at det meget godt lod sig udføre.

En Ting endnu har man at iagttage, forinden man er ganske klar til at modtage sit Mandskab, der er af Bigtighed, nemlig: Fordeling af Officiererne og Underofficiererne til Compagnier og Bakker.

Det har undret mig, at Capt. de Coninck aldeles ikke har indladt sig paa nogen Fordeling af denne Art, der er af megen Indflydelse for at sætte Tjenesten, og især den daglige, i Gang strax, hvilket jo dog skal være een af det forubdannede Rullestyrelsens store Fordele. Da man under Equiperingen har havt Leilighed til at lære Underofficiererne at kende, saa kan denne Fordeling gøres med temmelig Sikkerhed. Man maa om muligt have en Underofficier for hver to Bakker, og saa vidt skee kan altid sætte ham paa samme Qvarteer som hans Folk.

Naar Mandskabet kommer ombord, udtages det bestemte Antal Folk til hvert Compagnie, ved hvilken Fordeling, ligesom senere til Underafdelingen baksviis, Skønsomhed og Retfærdighed maae tages med paa Raad, for at Dygtighed og fysisk Kraft kan blive nogenlunde lige fordeelt, og for at der kan komme lige gode Folk paa hvert Qvarteer. Det er af megen Bigtighed, at Officierer og Underofficierer alle ere tilstede ved denne Fordeling, for at paasee deres Compagniers Liv, og i disse igien Bakkerne; de indføre strax deres Folk paa de dertil afflaede Schemata. Jo mere man agter paa denne Fordeling nu, desto færre Ombytninger har man siden at gjøre; men man vilde bedrage sig meget, om man troede ganske at kunne undgaae dem, og vil man have sit Mandskab godt

forbeelt, maa man heller ikke frygte dem. Man gjøre sig dem derfor saa lette som muligt at udføre, og hertil horer: a) at Nummer-Rullen og den deraf følgende Fordeling, som ovenfor er nævnt, først gøres i Klade; b) at de andre Ruller, navnlig Skyt-Rullen og Seils-Fordelings-Rullen, ikke forfattes, før Baks-Rullen svarer nogenlunde til den Plan man har lagt sig for hine to Rullers Construction; c) at bemeldte to Ruller blive uafhængige af hinanden indbyrdes.

Det kan ikke ofte nok gientages, at disse Ruller ei kunne gøres med noget Haab om sand Nytte, før man lærer Folkene nogenlunde at kiende. Capt. de Coninck har tildeels selv indseet dette. I DrlogsLibet Skiolds Ruller havde han ladet begge Entre-Rullerne og omtrent $\frac{1}{3}$ af Seils-Fordelings-Rullen, nemlig til Bram- og Bovenbram-Ræerne, staae blankt, som vi da selv skulde udfylde efter vor egen Skionsomhed. Jeg kan ikke indsee hvorfor det haster mere med Brand-Rullen, end med Entre-Rullen, og hvad Bram-Ræerne angaaer, da vil jeg heller bestemme Fordelingen iblinde til disse Ræer, end til Under-Ræerne; thi det kan være det samme, om der kommer en stor Karl paa en Bram-Raa, men en lille Karl, der ikke kan staae i Verten, vil rimeligviis være mere til Glæde, end til Gavn paa en Under-Raa.

Naar man saaledes, ved daglig Kanon-Exercits og Manøvre med Seilene, har lært Folkene nogenlunde at kiende, og ifølge heraf har gjort de Omflytninger i Bakker og Compagnier, som man har fundet passende, bliver det altsaa Skyt-Rullen og Seils-Fordelings-Rullen, man først har at beskæftige sig med.

Skyt-Rullen. Om selve Dannelsen af Skyt-Rullen har jeg lidet eller intet at sige. Reglementerne bestemme hvor mange Folk der skal til hver Kanon, til Krudt- og Skarplangning, Seils Regiering, de Saaredes Forpleining, til Topperne, til Haand-Geværet o. s. v. Fordelingen til alle disse Poster kan skee paa mange Maader. Hovedsagen er at Kanonerne blive godt besatte, at hver anden Kanon besættes af Kongens-, hveranden af Dronningens-Quarteer, og at der til de øvrige Poster ligeledes

sørges for en lige Fordeling mellem de to Qvarterer, for at ikke een eller anden Post skal findes alt for svagt, eller slet ikke besat, ved pludselig Klart Skib om Natten. Constabels-Compagniet leverer en Commandeur til hver Kanon, samt de nødvendige Artillerister til Krudtmagasinerne; af Vaadsmands- og Vaadsmandsmaths-Gasterne tages Topsgaster og Klyvergaster o. s. fr. Capitain de Conincks Skyt-Rulle svarede meget godt til Hensigten ombord i Skib. Jeg skal imidlertid bemærke, at Slands- og Baks-Kanonernes Mandskab og Folkene ved Szilenes Regiering, formeentlig borde bestaae blot af Fartøis-Folkene, naturligviis Kanon-Commandeurerne og Topsgasterne derfra undtagne. Jeg antager nemlig, at man meget ofte, og især til Ankers, kan komme i det Tilfælde, at man bruger alle sine Fartøier under Actionen, det være sig enten armerede, eller for at udføre Bary og Spring. Det er da rigtigst at Batterierne ikke derfor mistede Folk fra deres Betiening. Desuden ere Fartøis-Folkene som oftest af de bedre og raskeste Matroser i Skibet: dem bør man have i Forhaanden til Manøvre, hvor det kan gælde om at manøvrere med faa Folk.

Derimod troer jeg, at Solbatesquen, forsaavidt den ikke anvendes til Musketteriet, bør fortrinsviis placeres paa Batterierne, fordi den i Almindelighed bestaaer af fuldvorne stærke Folk. Efter Capt. de Conincks Rulle var der en Soldat ved hver Slands- og Baks-Kanon, ja ved een af dem endog to.

Seils-Fordelings-Rullen. Dette er især en af de Ruller, som man absolut ikke kan giøre, med Haab om nogen Nytte, før man har sit Mandskab, og seer hvilke Folk man kan disponere over. Jeg kan imidlertid ikke negte, at det er den man almindeligviis snarest trænger til, efterdi man hvert Dieblil kan blive nødt til at giøre Seil los og bestaae. Man maa derfor være betænkt paa en midlertidig Fordeling, baksviis f. Ex., og iøvrigt, saasnart man har sine Folk, giøre sig Umage for at lære dem at kiende, og derefter kan Fordelingen skee meget snart.

Denne Kulle har ikke nodig at staae i nogensohmhelst Forbindelse med de andre. At bestaae alle sine Seil paa eengang er et Arbeide, der kræver en saa stor Kraft, at der i Almindelighed ikke kan foretages noget andet Arbeide i Skibet paa samme Tid, som dermed kunde komme i Collision. Capt. de Coninck har imidlertid, i sin Linieskibs-Kulle, fritaget alle Fartois-Folkene for at gaae paa Ræerne. Fordelen heraf er, at man til Anfers kan bestaae Alting paa eengang, om endog alle Fartois ere fraborde, og at der ingen Folk mangler paa nogen Naa, fordi dette eller hiint Fartoi er i Land. Det bliver dog nok et Sporgsmaal, om denne Fordeel, der da i alle Tilfælde kun kan opnaaes paa et Linieskib, opveier den Mangel, at man berover sig selv en Masse Folk (efter Capt. de Conincks Kuller ikke mindre end 88 Mand) af Kiernen af Skibets Matroser, fra et Arbeide som det ofte kan være af Vigtighed for Skibets Sikkerhed, som det altid er et af Orlogsmændens Mærker paa god Manovre og Organisation, at faae udført saa hurtigt som muligt. Fire Skibmandsbakker, 32 Mand, ere heller ikke paa Ræerne, af den meget rigtige Grund, at de kunne have nodig ved Lougstikning imedens der bestaaes; men Constabels-Bakken er ogsaa fritaget, jeg formoder fordi der er Brug for dem, enten som Skibdvagter, Portvagter paa underste Batterie, eller for at assistere ved en Salut. Naar alle disse Folk tages fra, beholde vi tilbage, af Matroser, omtrent 32 Bakkers Mandskab, eller 250 à 260 Mand til at bestaae alle Seilene, Flagmænd og Dppasfere iberegne de. Capt. de Coninck har besat alle Seilene med 228 Mand, hvilket omtrent er tilstrækkeligt. Men jeg maa bemærke, at af hine 250 Mand er der 80 Mand af de 10 Matros-Bakker, som ere de Folk ingen andre har villet vælge, og som derfor rimeligviis ere de maadeligste Folk i Skibet. Til at bestaae Bram- og Boven-Bram-Seilene skal der, ifølge Capt. de Conincks Beregning, 56 Mand. Hertil havde vi at disponere over: 8 Mand Constabler, hele 1ste, 6te, 7de, 8de, og 10de Matros-Bakke, samt 4 Mand af 5te, 1ste og 2den Flagmands-Bakke, samt tre Dppasfer-Bakker, og

endelig 3 Mand af Archeli-Bakken; i Alt 95 Mand. Men af disse maa jeg for det første antage, de 8 Constabler at skulle være frie paa ovenanførte Grunde, og at i det mindste een Flagmands-Bakke gøres nødvendig paa Dækket til Falderebenes Betjening og Udflig agter. For det andet troer jeg det indlysende, at Oppasjerne ingenlunde egne sig til at være Bram- og Boven-Bram-Seils-Gaster, da de i Almindelighed udtages af de daarlige, aldeles usvante Folk, og desuden til daglig Brug fare paa Banjerne og ved Lukaerne, hvor de ikke engang kunne høre naar der pibes op. Jeg skulde vist ikke have indladt mig paa at bevise en saa isinefaldende Ting, naar ikke Capt. de Coninck, i sine Bemærkninger til Baks-Rullen, udtrykkelig havde anviist den halve 2den og hele 3die Oppasjer-Bakke til at være Bram- og Boven-Bram-Seils-Gaster paa Fortoppen. Tager jeg nu de ovenomtalte Folk fra de 95 Mand, saa bliver der kun 54 og ikke 56 Mand tilbage. Men om ogsaa disse to Mand kunde undværes (vi brugte 16 Mand paa Store-Bram-Raa og 14 paa Forre-Bram-Raa, istedetfor 14 og 12, som Capt. de Coninck vil have), saa blive Bram-Ræerne dog langt fra godt besatte med disse Folk. Resultatet var ogsaa, at vi maatte tage Barcas-Roerne til Hjælp. Naar man betænker, at et Linieskibs Bramseil er ligesaa stort som en Corvets Mersseil, saa vil man indsee, at der skal ganske ordentlig Kraft til at behandle det, ligesom, at der skal lette og raske Folk til Røer, der som Boven-Bram-Ræerne ere 150 Fod over Dækket, og at man til ingen af Delene kan bruge Oppasjere, der fare i Dørken og i Lukaerne.

Ungaende denne Rulle maa jeg endvidere bemærke, at efter Capt. de Conincks Fordeling maa sandsynligviis Fokke-Raaens Besætning blive bedre end Stor-Raaens.

Paa Fokke-Raaen ligger:	hele 1ste Constabels-Bakke	8 Mand.
	Folk af 3de, 4de og 5te Vaadsm.-Bakke	14 —
	Hele 5te og 6te Skibmands-Bakke	16 —

i Alt 38 Mand.

Paa Stor-Naaen ligger: Folk af 3de og 4de Baadsmands- Math-Bakke	14 Mand.
6 Mand af 2den, hele 3die 4de og 9de Matros-Bakke	30 —

i Alt 44 Mand.

Efter den almindelige Maade at vælge Folkene ud paa, synes det mig klart, at en Constabels- og to Skibmands-Bakker maae frembyde bedre Folk, end 3 Matros-Bakker, især da Bemærkningerne ved Baks-Rullen aldeles ikke berøre denne Bestemmelse for disse Folk. Jeg anfører iøvrigt kun dette, fordi det er et nyt Beviis paa hvor vanskeligt det er at gjøre saadanne Bestemmelser iforveien, uden ved Udførelsen at møde een eller anden Hindring.

Under Fordeling til Seilene forstaaer jeg ogsaa Fordeling til Rebning, som Capt. de Coninck har gjort til en særskilt Rulle. Jeg skulde næsten troe, at denne Rulle baade kan og bør undværes, og vil forsøge paa at bevise det.

Til at bestaae Store Mersseil ansætter Capt. de Coninck	28 M.
Til at rebe Store-Mersseil	32 —
Til at bestaae Forre-Mersseil	24 —
Til at rebe Forre-Mersseil	28 —
Til at bestaae Krydsseilet	16 —
Til at rebe Krydsseilet	16 —

Bestaanings-Gasterne ere tagne af begge Qvarterer, saaledes, at der er respective 14, 12 og 8 Mand af hvert Qvarter paa hver Side til at bestaae, medens der til Rebningen er ubtagen det hele Quantum af 32, 28 og 16 Mand paa hvert Qvarter. Denne Rulle træder altsaa i Kraft, naar man vil rebe med Bagts-Mandskabet alene, og er ogsaa i dette Tilfælde virkelig til Nytte. Men naar det nu er alle Mandes Toug, som det da ofte er, naar man reber for Altør, hvo skal saa rebe, Kongens eller Dronningens Qvarter? dette kan give Anledning til Confusion. Dog dette vilde jeg endda sætte mig ud over. Men onsker man, i det man gaaer til Ankers, at tage 2 à 3 Reb i sine Mersseil, med det samme man bestaaer alle sine andre Seil, (en Manøvre der

er fuldkommen orlogs- og sømandsmæssig, og som ingenlunde bør forsømmes, hvor man kan vente at komme til at lette pludselig eller at faae en Læger eller bestige Tilfælde), saa ligger der:

paa Forre-Merse-Kaa 24 Mand istedetfor 28 Mand

paa Store-Merse-Kaa 28 Mand istedetfor 32 Mand

paa Kryds-Kaaen 16 Mand i begge Tilfælde. Af disse er der

paa Forre-Merse-Kaa 5 Mand, paa Store-Merse-Kaa 3 Mand

og paa Kryds-Kaaen 1 Mand, som aldrig have rebet før, og de

Folk, som nu ere komne paa Ræerne, have aldrig arbeidet sammen, medens de gienfærdigen savne paa Forre-Merse-Kaa 16 Mand

paa Store-Merse-Kaa 18 —

paa Kryds-Kaaen 8 —

af dem som de ere vante til at rebe med, naar de ere i Søen, men som nu ligge fordeelte omkring paa Under-Ræerne, Rlyver, Ube og Mesan.

Efterfølgende Tabel, udbragen af de af Capt. de Coninck til Linieskibet Skjold udarbejdede Kuller, vil bedst oplyse det her fremsatte.

En langsommere Rebning maa absolut fremstaae af denne Fordelingsmaade, just i et Tilfælde, hvor Hurtighed kan være af den høieste Bigtighed, nemlig naar man reber i det man er kommen til Ankers.

Hvad er dog simplere, end at bestemme at Merseils-Gasterne skulle rebe deres Seil? Rebes der da med alle Mandes Toug, som vel er det almindeligste, naar det gælder for Hvor, saa ere de alle tilstede, og vænne sig da til at arbejde sammen. Rebes der da med Vagts-Mandskabet, hvilket sikkert ofte kan og maa finde Sted, saa kan man da blot bestemme, at de vagthavende Underseils-Gaster gaae paa Merse-Raaen, hvortil de da kun mynstres og gives bestemte Pladser.

Saaledes kan altsaa Rebnings-Rullen udgaa, hvorved der vindes den i mine Dine store Fordeel, at have een Rulle mindre i Skibet. Jeg troer den bør udgaae, fordi man, ved at følge den bestandig, vil komme i den Forleghed, at man faaer fløt og langsomt rebet i Tilfælde, hvor man allermindst kan taale det.

Entre-Rullerne. Ligesom Rebnings-Rullen maa være en Under-Afdeling af Seils-Fordelings-Rullen, saaledes maa Entre-Rullen være Skyt-Rullen subordineret. Det er isinesaldende at da Entre-Rullen kun kan komme i Anvendelse, naar man er i klart Skib, saa maa Skyt-Rullen være dens Basis. Capt. de Coninck vil have to Entre-Ruller, een for Entring og een for at afflaae Entring. Een af disse troer jeg paa en Maade kan undværes, det vil sige jeg mener, saaledes som i det følgende skal blive viist, at de begge kuune sammendrages til Een.

I Linieskibet Skiolds Ruller havde Capt. de Coninck ladet disse to Ruller staae aldeles blanke, overladende til os selv at danne dem efter bedste Skøn. I hvorvel jeg finder, at han deri havde fuldkommen Ret, kan jeg dog ikke undlade at bemærke, at jeg ikke indseer, hvorfor han antager det mere nødvendigt, at vente med denne Fordeling til man lærer Folkene at kende, end med de andre. Ved at vente, med den til Seilene f. Ex., til man har sit Mandskab, har man dog den Fordeel, at man strax kan fore-

8de Bind 4de Hefte.

tage den med temmelig Bløshed om at giøre den tilgavnø, men en Entre-Rulle bliver altid kun støttet paa Formodninger, saalænge til man har havt Leilighed at prøve sine Folk i Ilden.

Entre-Rullen blev i Skiold forfattet paa følgende Maade: efter at Folkene ved Krudt- og Skarplangning, de Saaredes Nedfiring, Lugevagterne og øvrige faste Poster fra Skyt-Rullen, samt 1 Mand fra hver Kanon paa Batterierne vare fratagne, blev hele det øvrige Mandskab deelt omtrentlig i tre lige Dele, som kaldtes 1ste, 2det og 3die Entre-Skifte. Hver tredie Kanons Mandskab, paa Portvagten nær, paa Batterierne samt paa Skands og Bak, tilligemed en Trediedeel af Folkene ved Seilenes Reglering, var paa hvert Skifte. 1ste Skifte bevæbnedes med Sabler, Pistoler og Entrebiler, 2det Skifte med Geværer og Piker samt Sabler og Pistoler. 3die Skifte skulde have hvad Vaaben, der blev tilbage. Naar der blev blæst Signal til Entring, mødte 1ste Skifte paa Dækket; 2det Skifte var da 1ste Reserve, 3die, blev 2det Reserve-Skifte. Blev der derimod blæst Signal til at afslaae Entring, mødte 2det Skifte først paa Dækket, og da udgiorde 1ste Skifte den første 3die Skifte, den anden Reserve. Naar eet af Skifterne var opkaldt, kunde der dog slaaes med fuld Kraft med to Trediedele af alle Kanonerne, og ved blot at lade det andet Skiftes Mandskab doublere, blev der slaaet med alle Kanoner. Blev tvende Skifter opkaldte, kunde der endnu slaaes med fuld Kraft fra een Trediedeel af alle Kanoner. Hvert Skifte var circa 130 Mand stærkt.

Er man af den Mening, at Entre-Skifterne skulde bestaae alene af Skibets bedste Folk, saa duer denne Fordelingsmaade ikke. Men denne Anskuelse kan jeg ikke dele. Jeg forestiller mig nemlig, at en Entring altid finder Sted paa et bestemt Punkt, over Sprydet, Bougen, Speilet. Entre ogsaa to Skibe liggende langs Siden af hinanden, saa bliver det dog kun fra de bekvemmere Punkter, at denne farlige Operation foretages, og fielden kan der vel da komme mere end 30, 40 à 50 Mand over ad Gangen. Disse maae være de bedste Folk paa Entre-

ffistet, som skulle bane Vej for de andre. En vel vedligeholdt Fld fra Batterierne, medens man staaer klar til at entre, og manøvrerer derfor, kan ogsaa være af Bigtighed, og denne kan ingenlunde finde Sted, naar man vil pille de bedste Folk bort fra hver Kanon, da disse derved ville blive for svagt og flet bemandede. Desuden er man underkastet, at en Entring mislykkes, og at man derved mister sit hele Entre-Skifte. Sæt f. Ex. at Skibene komme løs fra hinanden, og at mine Folk blive ombord i det fiendtlige Skib og der overmandes, saa har jeg mistet Kiernen af min Besætning, og har saa at sige alle mine Kanoner demonterede. Dette blev formeentlig altsammen forebygget ved den paa Skibet brugte Entre-Kulle. I alle Tilfælde bliver man vel nødt til at tage til Takke baade med gode og flette Folk, naar man vil udbrage to à tre Entre-Skifter, hver paa 100 à 150 Mand.

Brand-Kullen. Ligesom Entre-Kullen bliver dette een af de Kuller, som med mindst Ubequemmelighed kan gøres iforveien. Der bliver lidet eller intet at forandre paa den, og fordi man ingen Leilighed har til at prøve Folkenes Dygtighed ved Fidebrand, før man tillige maa sætte Brand-Kullen i Udførelse for Alvor. Men kan det ikke skade at gøre den iforveien, saa kan det ganske sikkert heller ikke gavne. Skulde man virkelig være saa uheldig at faae Fld i Skibet i de første Dage efter man er lagt ud, i hvilken Tid man dog sikkert ikke har haft Leilighed til at mynstre efter Brand-Kullen, saa kunde det let hænde, at den gav Anledning til Confusion, i det Nogle havde læst paa deres Sedler, hvor de skulde hen, og Andre ikke. Uorden og Confusion vilde da kun forhindres ved en stærk Udvikling af moralsk Kraft og Koldblodighed. En sieblikkelig Fordeling f. Ex. efter Baks- eller Bagts-Kullen, een af de Kuller man følge Tingens Natur var bekendt med, vilde være det bedste Middel til at bringe Orden tilveie. Senere hen, naar man har haft Leilighed til at mynstre flere Gange heelt igiennem, naar Folkene ere blevne lidt hjemme ombord, og man saa at sige har bemægtiget sig sit Mand-

flab saavel physisk som moralisk, da bør sikkert en Brand-Kulle have og træde i Kraft, men da er det ogsaa tidsnok at forfatte den. Brand-Kullens Betingelse er, at der er Folk nok til at være ved Ilden, ved Sprøiterne og alle Pomperne, til Vands Ophaling og Langning, og at den øvrige Deel af Mandskabet holdes saa langt fra Brandstedet, som muligt, med tilbørlig militair Magt. Fartøis-Folkene bør søge deres Fartøier, og ere disse indsatte, og Ilden griber om sig, bør de udsættes strax. Jeg kan derfor ikke billige Capt. de Conincks Bestemmelse, at i Tilfælde, Fartøierne ere indsatte, skulle Barcas-Koerne mynstres paa
 underste Batterie.

Travaille- og Slup-Koerne paa øverste Batterie.

Side Fartøis-Folkene paa Skandsen.

og Hæk-Jolle-Koerne paa Bakken.

De bør mynstres ved deres Fartøier, klar til at sætte dem i Vandet naar forlanges. At fordele det øvrige Mandskab overalt omkring i Skibet, saaledes som Capt. de Coninck bestemmer det i sin Brand-Kulle, kan være meget godt for at have Folk overalt ved Haanden, og for at mynstre dem af, naar der øves efter denne Kulle; men i Tilfælde af alvorlig Ild, maae dog alle disse smaa Partier af ledige Folk absolut sættes under militair Vagt og Tilsyn, for at holdes væk fra Ilden, eller fra at løbe omkring og udbrede Skræk, der ved en saadan Leilighed fast er et værre Element at kæmpe imod, end Ilden. Jeg troer man vilde være bedre tjent med at have alle de ledige Folk samlede paa et bestemt Sted. Behøves da Folk, ere de snart hentede.

En gammel erfaren Sømand, for hvis practiske Blik og Duelighed som Chef jeg har den høieste Agtelse, har sagt mig, at han ikke ønskede nogen Brand-Kulle, men at dersom han havde det Uheld at faae Ild i sit Skib, vilde han lade slaae klart Skib, for saaledes at have sit Mandskab fordeelt paa bestemte Pladser, og derfra tage saa mange Folk som der behøvedes til Ildens Slutning og Sprøiternes Betjening. Jeg skulde saa meget mere billige en saadan Bestemmelse, som de ni af ti Gange, der kommer

Tid i en Orlogsmænd, er vel i Tid af Action. Hovedsagen i et saa critisk Dieblisk er at forbygge Uorden og Demoralisation, og dertil mener jeg, at et saa velbekendt Signal som Klar-Skibs-Trommen, vil være et ypperligt Middel, da Folkene ere vante til at høre den hver Dag, saa den største Deel af dem vil være paa sin Post, før de endnu vide at der er Tid i Skibet.

Brand-Trommen til Dvælse betyder overalt lidet eller intet. Man mynstrer efter Brand-Rullen, og hvad saa? — Intet. Gives der nogensinde Brand-Signal, Raaben, Piben eller Klemten til Dvælse i Land? Nei! men man har Sproiterne i god Stand og øvede Folk ved dem, forresten Orden og bestemt Commando. Der slaaes Vagt om Tidstedet, og alle Uvedkommende holdes bortfiernede. Just det samme bør skee ombord. Man holder Sproiterne i god Stand. Dette opnaaes bedst ved flittig at bruge dem, og dertil frembyder Spulingen en ypperlig Leilighed, hvorved Folkene kunne øves f. Ex. ved at lade visse Kanoners Mandskab skiftevis betjene dem. Soldatesquen skal slaae Vagt om Tiden, og med visse Bestemmelser, og en ugentlig Mynstring efter de Dispositioner man har gjort for Tilfældet af Tidsvaade, er man ogsaa klar til at møde en saadan Ulykke. Al anden Dvælse, hvorved hele Skibet og de fleste Folk giennemblødes af Vand, og Dækkene tilføles af de tranne Slanger, er til liden eller ingen Nytte, altsaa kun Tidspilde. Hvad der kan og skal foretages, naar det er for Alvor, bliver aldeles afhængig af Omstændighederne, og kan altsaa ikke læres ved nogen Exercering. Det forekommer mig som om disse Dvælses efter Brand-Rullen, er lig med Dvælses i at skifte Stænger og Røer i Søen. Det kan være ret godt for at beskæftige Mandskabet, og kan forsaavidt aldrig skade, men til nogen reel Nytte bliver det aldrig. Det er nemlig ikke i daarligt Veir man foretager sig slige Dvælses, men i godt, og desuden bestaaer det Vanskelige ved disse Arbejder ikke i at tage Vare-Rundholtet op, men i at tage det knækkede ned, og hertil hielper sandelig ingen anden Dvælse, end den der faaes ved lang og stadig Fart, hvorved Matrosen faaar sin Top til sit

Hjem, ligesom det er den, der indgiver Officieren det skarpe Blik, det kolde Mod, og derved igien den moralske Kraft, som skal lede ham, hvad enten han kæmper mod Storm og Sø, eller mod fiendtlige Kugler, eller mod Ild i sit Skib.

General-Reengjørings-Rullen. Denne Fordeling er især i et stort Skib af Bigtighed. At gjøre reent overalt paa eengang er der et Arbeide, som fordrer temmelig megen Kraft-Anvendelse, og sielben kan noget andet betydeligt Arbeide foretages samtidig dermed. En særskilt Rulle, der bestemmer hver Mand's Plads under dette Arbeide, er derfor meget nyttig. Dens Betingelse er iøvrigt kun, at der fordeles et passende Antal Folk til hvert Sted, hvor der skal gjøres reent, og at naar Fartøjerne ere fra Borde, hvilket netop skeer hyppigst paa den almindelige Reengjørelses-Tid, der da ikke savnes for mange Folk paa eet Sted.

Capitain de Coninck havde lagt Skyt-Rullen til Basis for Reengjørelses-Rullen, saaledes, at hver Mand omtrent gjorde reent paa det Dæk, hvor han horte til i klart Skib (naturligvis med de Undtagelser som Omstændighederne udfordrede). Herimod har jeg intet at indvende. Capt. de Coninck's Fordeling svarede meget godt til Hensigten; kun maa jeg bemærke, at der ifølge denne Regel kom adskillige Baandsmands-Gaster til at gjøre reent paa underste Batterie. Da disse Folk hyppig just paa Dagsvagen bruges paa Dækket og tilveirs, saa passede det ikke; de bleve tagne derfra og ansat paa Bakken, men der var Folk nok alligevel paa Batteriet.

Angaaende denne Rulle saavel som ved Divisions-Rullen, om hvis Dannelselse jeg allerede har talt, har jeg endnu at bemærke, at Capt. de Coninck ikke har sat en stor Deel af Stup-Roerne an paa nogen af dem, og endogsaa ved et bestemt Tegn betydet, at disse Folk ikke skulle bruges efter disse Ruller. Denne Autorisation til Lediggang, medens hele det øvrige Mandskab arbejder, kan jeg ikke bifalde. Man erindre vel, at General-Fordelings-Rullen, naar den er ganske færdig, udhænges til almindelig Eftersyn og Rettesnor. Hvorfor da skabe en saadan privilegeret

Classse af Folk i Skibet, der ifølge Rullen kunne gaae med Ar-
mene overkors og ingenting bestille, medens deres Kammerater
ligge paa sine Knæ og flure Dækket. Vil Chefen bruge dem til
andet Arbeide, til at roe sig i Land, eller til at gjøre reent i sin
Kahyt, eller deslige, saa er det en anden Sag; der er Folk nok alli-
gevel; men bruger han dem ikke, saa bør de arbeide med ved Skibets
Arbeider. Privilegier give ondt Blod, og det bør man und-
gaae. Derfor bør de ogsaa staae indført i Divisions-Rullen;
skulle de, naar der arbeides efter denne Fordeling, ikke bruges, saa
koster det et Drd.

Af Capitain de Conincks Ruller seer jeg, at han vil have
to Rulle-Læsere ombord. To Mand af Hellegats-Bakken vare der-
til ansatte. Een af Nummer-Systemets Fordelse er, at Enhver der
kan tælle kan mynstre. Gives end ydermere alle Rullerne færdig-
skrevne med iforveien, saa indseer jeg virkelig ikke hvad Rulle-
Læsere skulle bestille. Ikke desto mindre havde de kun Post efter
Skyt- og Brand-Rullen, men ikke til Vagt eller til Seilene.
Det var altsaa et par Lediggængere, som vi godt kunde have
undværet. Ingen af Corpserne maae, ifølge høiere Befaling, ud-
tages til Rulle-Læsere. De skulle altsaa tages blandt de Indrul-
lerede. Skal man have nogen Nytte af disse Folk, da maa det
være som Haandskrivere, under Equiperingen, til at aflaae og
forberede Rulle-Systemet, hvorved de da kunne sætte sig lidt ind
deri, og kiende dets Construction. Men de Indrullerede faaar
man ikke før man lægger ud af Bommen. Hvem skal man da
vælge til Rulle-Læsere? de Heelbefarne, som have Styrmands-
Examen, veed man, kunne skrive, læse og regne, men dette vilde
dog nok være ubilligt med Hensyn paa Skibets Tieneste. Blandt
de Sovante og Usovante vilde man vel neppe finde Nogen, der
var skikket til Rulle-Læser; i alle Tilfælde fandt man ham vel ikke
før man ikke behøvede ham. Lykkeligviis er Sagen formeentlig
af liden Vigtighed, thi, i det mindste efter min Mening, behøves
Rulle-Læsere aldeles ikke, men en buelig Haandskriver behøver

Næstcommanderende under Equiperingsen og i Begyndelsen af Reizen, og en Saadan bør han kunne finde blandt Constablerne.

Der staaer mig endnu tilbage at omtale de Sedler, som ifølge Capt. de Conincks Kulle-System uddeles til Mandskabet, saaledes, at hver Mand faaer den til hans Nummer svarende Seddel, der indeholder hans Post efter hver Kulle i Skibet. Saafremt man skal have den forønskede Nytte af de forud dannede Kuller, saa blive disse Sedler absolut nødvendige, og det er unegteligt, at Folkene i Begyndelsen finde en meget god Veiledning til deres forskellige Poster paa disse Sedler; men efter de første 14 Dages Forløb falder Nytten af dem bort, og ingen Mand seer mere paa sin Seddel, thi den staaer indgravet i hans Hukommelse. Det forekommer mig derfor at være Synd imod Folkene, ligesom det er unyttigt i sig selv, at fordre de skulle opbevare disse Sedler til Foreviisning naar forlanges. Skal det være til nogen Nytte, da maa Manden bestandig have den hos sig; men i saa Tilfælde maa denne tynde Lap Papir fornyes idetmindste hver 14de Dag. Skal han giemme den i sin Baks-Kiste eller Pose, saa har han aldeles ingen Nytte af den. Og overalt hvor let forkommes ikke en saadan lille Seddel? Jeg troer derfor, at det Ordens-Princip, som ligger til Grund for disse Sedler, vilde være bedre anvendt, naar man gav hver Bakke sin specielle Part af General-Fordelings-Kullen klistet paa stivt Papir eller Træ, og indrettet til at fæstes f. Ex. indvendig paa Laaget af Baks-Kisterne. Dog, Hovedsagen er, at hver Mand har sine forskellige Poster rodfæstet i sin Erindring, og dette maa lettes ham, deels ved den størst mulige Simpeltid i Kullernes Construction, deels ved jevnlig Mynstringer. Og i Sandhed, intet kan være simplere end det nu afhandlede Kulle-System: Mandens Nummer bestemmer hans Compagnie, Koiepladsen, Sovagt, Ankervagt, og Division samt Bakke. Af denne Sidste kiender han sin Under-Officier og Kammarater, sin Bestilling i Skibet, samt sin Skaffeplads. Daglig vil han blive kaldt til sin Post ved Seilene, til Reengiorring og i klart Skib. Af Skyt-Kullen afhænger atter hans Post ved Entring, maaskee ved

Tilbebrand. Man mynstre da efter de to sidste Ruller blot een Gang om Ugen, og snart vil man erfare, at alle Sedler ere overflødige.

At de trykte Løilister ere til stor Lettelse for Officiererne er en Selvfølge. Det er nødvendigt, at ogsaa her findes en Rubrik til Folkenes Navne. Jeg vilde ønske, at saadanne befalede trykte Lister vare en Følge af et befalede Reglement for hvad Løi Mandskabet skulde være forsynet med, hvorved da muligen en vis Uniformitet i Folkenes Paaklædning kunde opnaaes; dog maatte det være en Selvfølge, at der maatte forundes Tid til at undersøge, hvad Løi hver Mand manglede i det befalede Reglement, og Leilighed til at anskaffe dette.

En Mangel ved Nummer-Systemet er, at man lærer sine Folk senere at kiende. Paa en kort Tour lærer man aldeles ikke deres Navne. Om bord i Skib kiendte ikke engang Under-Officiererne Folkene ved Navn. Det var slet ikke ualmindeligt at høre dem sige: „150 klar ved Bramsald!“ eller „392 gaa hen og hent en Svaber!“ Men hermed er man ikke tient, thi et saadant Chiffer binder ingensunde Hukommelsen, medens Navnet uvilkaarligt bringer Tanken paa Karlen, Træk og Figur. Det er nu engang saaledes, at man lettere fæster sin Opmærksomhed ved et Navn, end ved et Tal. For at raade Bod herpaa, har man fortalt mig, at man har brugt at lade hver Mand svare med sit Navn, naar man mynstrede hans Nummer, hvorved den Nævnte skulde blive bekendt ved Siden af dette Nummer. Jeg maa ærlig tilstaae, at det er een af de Ting, som jeg gierne vilde see udført, før jeg kan troe det lader sig gjøre. Paa saa korte Touren, som dem der desværre i de senere Aar er falden i den danske Marines Lod, Touren paa 6, 8 à 10 Uger, negter jeg glat ud Muligheden deraf, i et Linieskib eller Fregat. Paa længere Tid kan det maaskee lade sig gjøre. Men foruden, at man paa længere Tid har mindst saadanne Kunster nødvendig, da man der har mere Tid til at lære Folkene at kiende, saa frygter jeg for, at det baade paa korte og lange Touren vil udarte til noget temmelig

latterligt. Hvorledes vilde vel en Mynstring klinge, som løb saaledes:

240 Lars Madsen Bangsbostrand.

241 Peter Nielsen Lilleby.

242 Peter Nielsen Magleby.

243 Jens Claus Ingversen Læro o. s. v. o. s. v.

Man tænke sig alle disse og lignende Navne, bestaaende af to à tre Fornavne, et Familie-Navn og et Bynavn, raabt ud med jydsk, tydsk og fynsk Dialecter, hvilken utaalelig Skrælen og Strigen! Ikke at tale om dem der ikke svare, og som man skal raabe op ved gientagen Kalben paa Nummer og Navn; thi det vil sikkert mange Sø-Officerer kunne bevidne med mig, at disse Mynstringer, især i Begyndelsen, slet ikke er nogen let Sag, Hvor ofte kaldte jeg ikke gientagne Gange paa et Nummer — Intet Svar; jeg fik da Navne-Listen frem, og kaldte paa det tilsvarende Navn — heller intet Svar: tilsidst befandt det sig da, at Manden stod lige ved Siden af mig, og havde ikke forstaaet mig, formodentlig fordi jeg ikke udtalte hans Navn med hans Dialect, og Nummeret det havde han glemt.

Hiin Mangel er iøvrigt kun paaapeget, fordi jeg har villet betragte Sagen fra alle Sider. Jeg anseer den kun at være en Ubetydelighed mod de ved Nummer-Systemet opnaaede Fordele, og den bliver i alle Tilfælde et Baand mere paa Officerer og Under-Officerer til at opfylde den dem paahvilende Pligt, at gøre sig nøie bekendt med deres underhavende Folk. Navnene ville da lidt efter lidt komme af sig selv ind i Hukommelsen, tilligemed Mandens Udseende. Men hiint Middel, til at raabe Bud paa denne Mangel, maa jeg ubetinget forkaste. Ved Mynstringer bør der raabes saa lidt som muligt. Under-Officererne skulle mynstre hver deres Folk, og derefter melde til Officererne. De have hver kun 8 à 16 Mand; dem kunne de overse, mynstre dem med Dinene i al Stilhed; kun paa den der mangler maae der kaldes, eller sendes Bud efter. Som alt hvad der er Nyt vil denne Mynstringsmaade falde lidt svær i Begyndelsen; men

det vil snart komme i Gang, og man bidrager da ogsaa fra denne Side til at fremvirke den Rolighed, Tausshed, Orden og Anstændighed, der er saa uadskillelig fra den vel organiserede Drlogsmand.

Hermed være disse Bemærkninger sluttede. Behøver jeg at giøre nogen nærmere Forklaring over min Hensigt hermed? Nei! Capt. de Coninck, hvem Sagen nærmest angaaer, har jeg tilføjet mit Manuscript, fordi jeg vilde ansee det for urigtigt, om han ikke kendte min Mening om hans Arbejde, før jeg overgav den til Pressen. Dette Skridt tilligemed mit Navn, som staaer under denne Afhandling, vover ieg at troe vil være Borgen for, at jeg kun har havt een Hensigt: den at afhandle en Sag, som det er af Bigtighed for Marinen, at see drøftet fra flere Sider. Intet skulde derfor være mig klarere, end om disse Betragtninger maatte fremkalde andre, der sigtede til det samme Maal*).

Steen Wille.

Ericssøns Patent-Loddeinstrument.

Den for sin Opfindelse ved Dampmaskineriet bekendte Capitain Ericsson, af den svenske Marine, har nyligen opfundet et Instrument til at lodde med paa store Dybder, af hvilket en Afbildning findes Plade 4 Fig. 1 og 2. En simpel Beskrivelse vil være tilstrækkelig til at give Læseren et Begreb om, saavel Bruget af Loddet, som Principet for dets Indretning.

I Fig. 1 er A et Glasrør, der er aabent i begge Ender og ved Hjælp af Gibs eller andet Cement fast indesluttet i Loddet, der er støbt Jern, og, som Tegningen udviser, ligner i Dannelsen et Søbarometer. Overdelen har et Die, hvori Lodskinen fastgjøres, og Nederdelen, hvori Talgen anbringes for at tage mod Grunden, er af Bly. Et Hylster G, der ligesom paa Søbarometeret er til at dreie, beskytter det indvendige Rør og Ska-

*) Undertegnede skal i næste Hefte fremkomme med Mobbemærkninger til ovenstaaende Afhandling.

len. Figur 2 viser Loddet med Hylsteret tilsluttet. B er et lille sneglebannet, krumbsiet Glas-Rør, som gaar ned i det større Rør og oventil er aabent, saa at det frit communicerer med Luftkammeret C, og dette igjen med den udvendige Luft ved et andet lille Rør, hvis Aabning er D. Ved Enden af det store Glasrør er anbragt en Hane E, til at lukke Røret forneden. Skalen, der viser Dybden i Favne, er paa Siden af Røret, ligesom paa et Barometer.

Naar Instrumentet skal bruges, tilsluttes Røret, ved at dreie Hanen E, hvortil Mærkerne xx Fig. 2, tiene til Veiledning. Forinden man tillukker Røret, gjør man bedst i at vende op og ned paa Instrumentet, for at lade det Vand løbe ud, der tilfældigviis endnu kunde være i det. Hylsteret dreies for, Loddeline paastikkes, Talgens opskrives paa Loddet, og Loddet kastes.

Trykket af Vandet ved D begynder strax at overstige Trykket af Luften i Kammeret C og Røret A, hvilket naturligviis var det samme som Barometeret tilkiendegav før Loddet udkastedes. Vandet begynder at stige, giennem det lille Rør D, ind i Kammeret, idet Luften drives op i det øverste Rum af Kammeret og Røret A, indtil Vandet har naaet op til Aabningen af det krumme Rør B. Al Luften er nu indesluttet i Røret alene, og Vandet, som bestandig indtrænger igiennem D, træder over Aabningen B ind i Glasrøret og stiger i det. Den Inddeling paa Skalen, hvortil det stiger, viser Dybden Loddet har naaet.

Da Vandcolonnen i Røret selv er Wiseren af Dybden, saa kan ingen Forstyrrelse finde Sted, saa længe ikke Røret bliver vendt op og ned paa, og selv da er det lille Rørs snegle eller skrueformige Dannelse foroven istand til noget at forebygge det. Naar Loddet hales op, udvider den sammenpressede Luft sig efterhaanden og driver Vandet gradewiis ud af Kammeret. Et Loddet ombord, maa man holde det temmelig lige op og ned, indtil man har aflæst Skalen; hvorpaa man aabner Hanen E, for at lade Vandet løbe ud af Røret; man sætter den igjen paa XX, og Instrumentet er færdigt til at bruges. (Nautical Mag. Juli 1836).

Beskrivelse af et Chronometer-Bord.

Den engelske Orlogsfonnert Jackdaw var forsynet med et Bord, som vi her meddele Tegning og Beskrivelse af, til at placere Chronometerne i, paa dens Station for at optage Raart over Nordamerikanske Kysten.

Plade 4 Fig. 3 og 4 viser Bordet, hvis Flade er forfærdiget af veltørret Egetræ, med runde Huller i til at modtage Uhrerne aa. Chronometerkasserne maae accurat passe i disse Huller for at sidde ubevægelige i dem. Til at glemme Nøglerne i, ere ligeledes Huller eller Forbybninger i Bordpladen bb. Midt i Bordet er Metalpladen c, som paa den concave Side, nedenunder, har en Tap d, Fig. 4, hvorpaa Bordpladen hviler; ee ere smaa Arme af Træ, hvortil Chronometer-Kassen fastskrues saaledes, at Uhrfliven netop er nedenfor Bordpladens Suspensionspunkt. ff, ere Blyvægter, befæstede paa Bordkanten for at modveie Uhrerne, naar de lægges i deres Leie, og maae naturligviis placeres efter Omstændighederne for at holde Bordpladen i Balance paa dens Pivot. Fig. 4 g er en liden Kobber- eller Messinghætte, hvis forbybede Overflade tjener til Leie for et Lomme-Observations-Uhr.

Foden til dette Bord bestaaer af B, en huul Metalconus, hvis Tykkelse i Metal voxer mod Spidsen, der baade udvendig og indvendig er dannet til Bane for Bordpladens Tap eller Pivot og for den faste Fods eller Pillens Tap o, paa hvilken det Heles Bevægelse virker. Til Underkanten af Basen h fastskrues en Blyring i. En stærk huul Metalcylinder, eller Pille C, er fastgjort til Dækket eller Stedet, hvor Bordet skal have sin Plads. Tvende Plader l danne Pillens Fod eller Platform, og da det Heles Sikkerhed beroer paa Styrken af disse Dele, kunne de ikke være stærke nok, eller omhyggeligt nok befæstede. I den i Pillen er en Spiralsieder, hvorpaa Pillens Tap o hviler, efter at den gaar igiennem Halsstykket K, som kan aftages.

D E er en Messingbue, fast i Dækket, og med en aaben

Rende hvori vandrer en lille Metalarm n, der staaer ud fra Siden af Bordpladen. Dette tiener til at forebygge, at Bordet skal kunne faae en horizontal Bevægelse eller Svingning, som vilde kunne standse Uhrenes Gang. (Naut. Mag. Juni 1836).

Efterretninger for Søfarende.

Indseiling til Swinemünde.

(Rettelse til Pag. 378.)

Handelstidenden No. 83 bekendtgjør en Feil, der er indløben i Anviisningen til Indseiling i Swinemünde Havn, som vi i vort forrige Hefte optog af fornævnte Tidende No. 39. Paa Grund heraf bede vi vore Læsere at rette, Pag. 378 Linie 12 fra oven, S. D. t. S. til N. B. t. N., nemlig, at Skibet skal befinde sig i N. B. t. N. fra den paa den østre Mole staaende Lanternebaale.

Agde Fyr paa Trondhiems Leden.

Det gamle Fyr paa Agdenæs er fra 1ste Septbr. d. N. nedlagt, og i dets Sted paa Høiden ovenfor, S. D. fra det gamle Fyrhuus og 112 Fod over Havets Overflade, et nyt Fyr antændt. Dette nye Fyr lyser mod Landet fra B. $\frac{3}{4}$ N. glennem Nord, indtil Ost, og falder det stærkeste Skin, der kan sees i 2 Miles Afstand, i B. $\frac{3}{4}$ N. Mod Trondhiems Fiord lyser det fra S. D. glennem Syd til S. B.; paa denne Side falder det stærkeste Skin, der kan sees 2—3 Mile, i S. $\frac{1}{2}$ D., Alt paa Compasset. Imellem D. og S. D. sees Fyret ikke for Landet; men er man nærmest Landet, paa Fiordens østre Side, eller Brettingen, er og den mørke Winkel mindre. Det bemærkes, at Agdenæsfluens grundeste Sted, hvorpaa der med Ebbe kun er 9 Fod, ligger i D. t. N. paa Compasset fra Fyret. Dette Fyr brænder ikkun om Vinteren fra 1ste September til 25de April, og er slukket om Sommeren. (Handels. Lib. No. 83).

Nyt Fyr paa Lister, Norge

Marine-Departementet i Norge har d. 8te Sep. d. A. foreløbigen bekendtgjort, at i Novbr. Maaned førstkommande kan et nyt Blinkfyr ventes tændt paa den nordvestlige Deel af det lave Land Lister. Dette Fyr kaldes Gunnarhoug Fyr, giver hver Minut et Blink, og sees fra Søen i en Afstand af 4—5 Sømile. I Forbindelse med dette Fyr vil paa Varnæs, paa østre Side af Indseilingen til Flækkefjord og Fædsfjord, blive tændt et mindre Fyr, der er fast, tienligt til Veiledning for de Søfarende, der om Natten nødsages til at søge ind paa disse Fjorde. Det kan sees i $1\frac{1}{2}$ —2 Miles Afstand. (Berlings Avis).

Nyt Havnesfyr paa Guernsey.

Til Lettelse for dem, der om Natten anløbe Guernsey Rhed og Havn, er et nyt Gasfyr oprettet paa det syndre Pierhoved ved St. Pierre. Fyret er 40 Fod over Høivande ved Springtid, og kan sees naar man kommer igiennem Lille-Russel, nordfra; eller i Store-Russel, naar man kommer østerfra, og ligeledes sydfra naar man er passeret St. Martins Pynt. (Naut. Mag. Mai d. A.)

Calcutta Lotser.

Ifølge de sidste Bestemmelser (Juli 1835) skulle Lotskibene fra 15de Marts til 15de September, eller saalænge Sydvest-Monsoonen varer, om Dagen holde det krydsende under Point Palmyras, og om Natten ankre i en Linie Ost og Vest, paa $20^{\circ} 42$, til $20^{\circ} 48$, Nord-Brede, med Fyret paa Pynten i Vest og Vest til Syd. Naar imidlertid Vinden i Begyndelsen af September gaaer østlig, eller Veiret truer med Storm, skulle Lotskibene knibe op østerefter, og ville da findes i en Linie mellem Fyret paa Pynten og Fyrkibet.

Fra 15de September til 15de Marts krydse de om Dagen imellem Saugor-Sand og Vestre-Seareef, de ankre om Natten Ost og Vest af hverandre i 21° til $21^{\circ} 10$ N. Br.

Naar et Skib vil have Lots, anmodes det om, ved Dagen at holde ned til det af Lotsfartøjerne, som sees at have et stort rødt Flag vaiende paa Stortoppen. Om Natten skal det Fartoi, der har den Lots ombord, hvis Tour det er, afbrænde et Blinkfyrt (maroon) hver Time, og i tykt Veir hver halve Time, og dette Fartoi anmoder man ligeledes det Skib, der vil have Lots, at holde ned til. Det er imidlertid befalet, at det Lotsfartoi, som først sees, skal være pligtig til at gjøre sig al mulig Umage for at give Lots, uden Hensyn til Tour; det er kun naar saadant kan skee uden Fare eller Dphold, at ovenomtalte Orden iagttages. (Naut. Mag. April d. A.)

Blandinger.

Uf raserede 48 Kanons Fregatter har England nu, foruden Magicienne, som vi have omtalt i 7de Bind, i en Artikel om Skibsbyggeriet i England, ogsaa l'Agile, Curazao og Tribune. Disse føre alle, ligesom Magicienne, 24 Stykker 32 Pundingere. Vor Spaadom i hiin Artikel, at Raséersystemet snart vilde blive udstrakt til Fregatterne, er saaledes gaaet i Dpsyldelse.

Briggen Liberia, fra Philadelphia bestemt til Montevideo, 120 Dage ude, var den 10de Februar d. A. paa 28^o 41 S. Br. og W. Længde, da en stor Vandhose reiste sig paa dens lav Laaring og passerede den agterom i en halv Snees Alens Afstand. Den var ledsaget af en Hvirvelvind, som øiebliklig kandrede Briggen. Mandskabet var lykkelig nok til at redde sig paa Siden af den, og gjorde strax Forsøg paa at faae den til at reise sig igien. Om trent en Timestid blev den saaledes liggende, da endelig Rugerne sprængtes og Briggen løb fuld af Vand, Masterne brækkede, og Briggen reiste sig nu. Man var saa heldig at faae fat paa

omtrent 20 Gallons Vand og en halv Tønde Brød. Søen brød heelt over dem og det regnede meget stærkt. Den 12te saae de en brasiliansk Brig; men den blev ikke dem vaer. Den 14de var Ruling og Sø saameget aftaget, at de vare istand til at faae Briggen lens og reise Nødmaster samt tilsætte nogle Seil. Da de havde mistet Compasser, Bøger etc. maatte de styre saagodt de kunde, for at naae Rio Janeiro. Den 23de fik de Landkiending i Nærheden af Gamanca, og praiede en Brig fra Rio, som lotsede dem ind til Byen. Briggen blev her taklet som Polakre og seilede d. 5te April til Rio Janeiro, hvor den lykkelig ankom d. 13de samme Maaned.

Corvetten Chanticlear var, paa dens Opmaalingsstation i Sydhavet og paa Sydamerikas Kyster, forsynet med en Kabys, der var en ny Opfindelse af en vis Frazer, og roses som meget fortrinlig. Med Rugerne skalkede for og agter, og uagtet der gik en uhyre Sø, var der ikke mindste Røg nede, og Maden blev hele Tiden kogt fortræffelig og uden mindste Uleilighed.

I et lille Stykke om Loddet, i Naut. Mag. Sept. f. A., yttres den Formening, at Sværloddet bør være meget vægtigere, end man hidtil har brugt det, 40 P. idetmindste, istedetfor 30 P., som de Engelse bruge det; med denne Vægt bør det naturligvis gøres længere og sphærisk afrundet for Enden, hvorved Modstanden i Vandet formindskes. Linen bør være meget smekkrere, end man nu bruger den; men spundet og flaaet, ligesom Hvalfiskelinerne, af bedste Hamp og med største Omhyggelighed, og man bør have mange nye at fiske med. Paa store Dybder er Linens Lykkelse af megen Indflydelse. Det samme gælder om Haandloddet, hvis Vægt aldrig bør være under 12 P., og Formen bør være den, der frembyder den mindste Modstand i Vandet, ligesom Linen ogsaa til dette bør være smekkrere og mygere, end almindeligt er Tilfældet. I vore Tider, da man pønser ideligen paa at give alle Redskaber og Instrumenter den hensigtsmæssigste

Indretning og den fuldkomneste Dannelse, fortjene disse Bemærkninger, om et saa vigtigt Redskab, altid vor Dpmærksomhed.

I England har Dvindekønnets Opdragelse taget et saadant Svung, at det er meget almindeligt, iblandt de bedre opdragne Classer, at finde Fruentimere, der besidde grundig Kundskab endog i de abstracte Videnskaber. Ikke alene hører Naturhistorie, Botanik, Geologie etc. til ethvert dannet Fruentimmers Opdragelse, men i Skolerne meddeles dem ikke saa ringe Begreber i Astronomie, Mathematik, Physik o. s. v. Det er derfor ikke at undres over, at ikke saa Damer have glimret og glimre i Videnskaberne som Forfatterinder. Saaledes lever i London en Madam Jane Taylor, der er Forfatterinde af flere Skrifter i den nautiske Astronomie; blandt Andet en ny Methode til Længdens Beregning til Soes, hvorfor hun forrige Aar erholdt en betydelig Pengebelønning og blev optagen til Medlem af flere lærde Selskaber. Madam Mary Sommerville er Forfatterinde af Skriftet: *On the connexion of the physical sciences.* (Octav, koster 7 sh. 6 d.) hvilket flere Steder er meget roest og anbefalet som en Indledning til Sir John Herschells: *Treatise on astronomy.* Vi have i Edinburgh Review læst en meget fordeelagtig Recension af dette Skrift, og Forfatterinden omtales der med stor Agtelse for hendes Lærdom i de mathematiske Videnskaber. For nogle Aar siden døde i London en Madam Smith eller Robinson, vi erindre ikke Navnet bestemt, ikkun 24 Aar gammel, som i denne unge Alder allerede havde opnaaet en saadan Berømthed, at hun gav offentlige Forelæsninger i de mathematiske og physiske Videnskaber. Hendes Mand lovede at udgive hendes Skrifter i Trykken, og idet man skildrede hendes Lærdom i alle philosophiske Videnskaber som overordentlig, ophøiede man tillige hendes Skionhed og Dyder som Ugtesælle, Moder og Huusmoder.

Efter Robneys Seir over Langara, befandt Capitain Mac Bride sig med sit gamle 64 Kanons Skib, Bienfaisant, og det

erobrede spanske Admiralsskib, Phoenix, 80 Kanoner, afskilt fra Resten af Flaaden. Under disse Omstændigheder skrev Mac Bride følgende mærkelige Brev til Admiral Langara. „Da der herfter ondartede Bornekopper ombord i Hs. M. Skib Bienfaisant, strider det imod en brittiske Officiers Følelser at bringe en saa smitsom Sygdom ud iblandt Andre, selv om de ere hans Fiender. Af denne Grund, og i Betragtning af Admiral Langaras og hans Officierers tiekke Forsvar, indvilliger Captain Mac Bride i, at hverken Officierer eller Mandskab blive forflyttede fra Phoenix, som er erobret af Hs. M. Skibe, Defence og Bienfaisant, naar Admiral Langara vil være ansvarlig for hans Officierers og Mandskabs Opførsel, og i det Tilfælde, at vi støde paa nogle spanske eller franske Krigsskibe, han da ikke vil lade Nogen hindre Lieutenant Thomas Louis, der har Commando af Prisen, i at føre og forsvare Skibet til det Yderste, efter de ham givne Ordre. Skulde Skibet, i Tilfælde af at vi mødes med en overlegen Magt, blive taget tilbage, og Bienfaisant slaar sig igiennem, da vil Admiral Langara ansee sig tilligemed hans Officierer og Mandskab for Captain Mac Brides Krigsfanger paa Cresord, hvilket han er overbevist om altid agtes helligt blandt spanske Officierer. Derimod, hvis Bienfaisant skulde blive taget og Phoenix undslippe, da skal Admiral Langara og hans Officierer og Mandskab ikke længere ansees for Krigsfanger, men strax ved deres Ankomst til en engelsk Havn, eller før efter Omstændighederne, blive frigivne og hiemsendte. Kort, de skulle i ethvert Tilfælde dele samme Skiebne som Bienfaisant, hvor de vilde have været ombord, dersom det ikke var for den ombord græsferende Sygdom.“

Litteratur.

1. Beretning og Indstilling fra den, under 16de October 1833 naadigst anordnede Commission, angaaende den kongelige norske Marines nærværende Styrke og Tilstand, samt dens fremtidige Styrke og Organisation, m. m. Christiania, hos Johan Dahl. 1835. 88 Pagina.
2. Tanker om Norges Søværn Nr. 2. ibid. 1836. 112 S.

J Fortsættelse af vore Anmeldelser i sidstforegaaende Bind af Archivet, optage vi de her nævnte Smaarifter, af hvilke det første danner en temmelig fuldstændig og autentisk Statistik over Norges Søkrigsmagt, der allerede som saadan ikke kan andet, end være af Interesse for vore militaire Læsere; det andet indeholder en yderligere Udvikling af den samme Forsatters tidligere, i "Tanker om Norges Søværn" fremsatte Anstuelser, her supplerede med mange interessante Data og Drøftelser. Som bekendt, forhalede Stortingets Ophævelse det høist interessante Spørgsmaals fuldstændige og endelige Afgiørelse, hvilken nu snart kan ventes af det i October Maaned sammentrædende overordentlige Storting.

Det vil være os vanskeligt i det indskrænkede Rum, vi her kunne afstaae til denne Artikel, at sammenbrage, til en nogenlunde fyldestgørende Oversigt, Indholdet af det første Skrift. Hovedinteressen ligger i de mange statistiske Opgivelser, der findes ordnede i en Mængde Tabeller, som vi ikke kunne give Afstrift af. Vi skulle imidlertid bestrebe os for, i muligste Korthed at give Læseren en Oversigt af det Bigtigste af Skriftets Indhold.

Commissionens Opgave var, at indkomme med Forslag til en Plan for Rigets tilkommende Sømagt, ledsaget af Overslag over de Summer, som Sværksættelsen maatte udsordre, samt Opgivelse af de Krigsfartøier og det øvrige Materiel, som allerede have; dernæst en fuldstændig Beretning om Værsternes og Etablisementernes nærværende Tilstand, de Forandringer og Udvidelser, disse fordre, for at svare til den fremlagte Plan, samt de dertil fornødne Summer; endeligen et Overslag over den aarlige Sum, der i Tiden behøves til Vedligeholdelsen, Marinens Gagering m. m., naar Alt er organiseret efter Forslaget.

Commiſſionen indleder ſin Beretning med at giøre Rede for den valgte Gang i dens Arbejder og de Midler, den har benyttet, hvilke beſtaaer i Dplyſninger indhenteede fra Departementer, Værſter og Authoriteter; af locale Undersøgelſer, Commiſſionens Medlemmer have anſtillet; og endelig har den ikke ladet upaaagtet, hvad der igiennem Preſſen har været yttret om Sagen, hvoraf det Vigtigſte, ſaavidt os bekiendt, er de forhen af os omtalte Smaaſrifter. Af Beretningen erfare vi, at Forf. til "Tanker om Norges Søværn" er Capitain Griksen, Medlem af Commiſſionen: Skriftet blev forſt oplæst i denne, og efter dens Dnsſte senere offentliggjort ved Trykken.

Det første Actſtykke i Beretningen er en Skildring af Marinens Tilſtand d. 1ſte Januar 1835. Efter den beſtod denne af 1 Fregat paa 36 Kanoner, en Corvet paa 20 Kanoner, 2 Brigger paa 18 Kanoner, 8 Kanonſtonnerter og 42 Kanonchalouper, hver paa 2 Kanoner, 39 Kanonjoller og 2 Morſteerchalouper. Værſter og Etabliſſementer ere: Frederiksværns, Hortens og Chriſtiansſands Værſter ſamt Etabliſſementer i Bergen og Trondhiem. Værdien af Alt, Skibe med alt Tilbehør, Værſter med Bygninger og alt forhaandenværende Forraad, anſlaaet omtrentlig til en Sum af 1,470,282 Specier. De Marinen underlagte Landbeſtæmninger ere ikke indbefattede i denne Sum. Ved at danne en Inventur over Forraadene, i de bekiendte 3 Rubra: have; mangler efter Reglementet; overcomplet; udkommer en Værdi af overcomplete Sager, der overſtiger Manglerne med en Sum af 265,434 Specier.

Det Perſonnelle beſtaaer af 1 Viceadmiral, 1 Commandeur, 3 Commandeur-Capitainer, 12 Capitainer, 12 Capitain-Lieutenanter, 24 Premier- og 24 Second-Lieutenanter. Diſſe Officiers Gagering beløber ſig til 35,780 Specier aarlig. Det ſaſte Mandſkab beſtaaer af: 1) det ſomilitaire Corps, ſom er inddeelt i Artillerie-Compagniet, 109 Mand, og Matroſ-Compagniet 105 Mand; 2) Værſts-Corpsſet, ſom dannes af 1 Haandværks-Compagnie, paa 143 Mand, og et Arbeids-Compagnie, paa 157 Mand ſamt 20 Rugdreng. Gageringen af dette Mandſkab beløber ſig aarlig til 54,430 Specier. Socadet-Corpsſet tæller 20 virkelige Cadetter (efter dette Udtryk at ſlutte gives der overcomplete ved Corpsſet) og to extra lønneede Betiente. Det koſter aarligt 4,642 Specier. Værſternes og Etabliſſementernes Officiere og Betiente gageres med 6,078 Specier, og Indrullerings-Etaten, beſtaaende af 12 Individer, koſter 5,745 Specier aarligen. Samtlige ordinaire Udgifter for Marinens Perſonnel udgjør alſaa aarligen 104,245 Specier.

Officier=Statens Størrelse er beregnet paa, at man, naar det behøves, kan engagere det fornødne Antal Lieutenanter blandt Koffardis=Capitainer og Styrmænd. Udstrivningsmassen af Indrullerede udgjør 28,658 Mand til Disposition.

Efter denne Fremstilling gaaer Commissionen over til at bestemme Marinens fremtidige Styrke, og neblægger, som Grundlag for Planen, følgende Principer. 1. Det er det norske Folks Pligt og Villie at træffe alle hensigtsmæssige Foranstaltninger, for i Fred at berede Midlerne til i paakommende Krig, i Forening med Sverrig*), kraftigen at værne om sin egen og de forenede Rigers Frie og Frihed. 2. Da Norge og Sverrig tilsammentagne i militair Henseende næsten udgjøre en Ø, saa er en kraftfuld Marine ligesaa nødvendig til de forenede Rigers Forsvar, som en Landbevæbning. 3. (i Udbrug) Norge kan ikke holde saa stor Marine, som behøvedes, for til enhver Tid, og paa ethvert Punkt af begge Rigers vidtudsprede Kyster, at forhindre eller afslaae et Angreb fra Søsiden, af en af de store Magter. De tilgængelige Resourcer af Folk og Penge bestemme den endelige yderste Grændse for Udstrækningen af ethvert Lands Forsvarsvæsen. Norge har Søfolk til en betydelig større Marine, end dets finansielle Evner tilstede; det er altsaa ene oeconomiske Hensyn, der maae bestemme dennes fremtidige Størrelse. 4. (i Udbrug) Anstrængelserne for Norges Forsvarsvæsen i Fred bør ikke være saa store, at dets moralske eller dets finansielle Kraft derved svækkes, eller Hindringer lægges iveien for Folkets Fremstribt i intellectuel og oeconomisk Hensigt. 5. Norges nærværende Marine er for liden, baade med Hensyn til Forsvaret og Rigers nærværende Evne.

Forslaget selv fremsættes dernæst med nogle forudstillede Bemærkninger over Rigers Financer, hvoraf Commissionen dog ikke har naaet noget Resultat om hvor stor Sum, Marinen efter bisets Tilstand tør gjøre Regning paa. Den har imidlertid troet, at Financerne kunne taale i Lobet af de første 15 Aar at affee til Marinen en Sum, der er det Tre= dobbelte af den, der nu aarligen bevilges den (166,000 Sp.), og efter denne Tid, da Marinen bør være bragt til sin fulde Styrke, en aarlig Sum, der er omtrent det Dobbelte af det den nu erholder.

Anvendelsen af de første 15 Aars Marine=Budget er dernæst foreslaaet. Norges locale Forhold gjør en mægtig Skiærgeaardsflaade til

*) Vi udhæve dette Udtryk, fordi vi siden komme til at undersøge hvorvidt den foreslaaede Plan agter herpaa.

bets naturligste og nødvendige Forsvarsmiddel. Saavel paa Grund heraf, som af oeconomiske Hensyn, og endeligen, med særdeles Hensyn til den overordentlige Bigtighed, som de mindre Krigsfartøier have vundet ved Anvendelsen af Bombe-Kanonen, gaaer Forslaget altsaa ud paa, først og fornemmelig at anstaffe en Skiærgaardsflaade.

Kanon=Tollens Egenstaber og Lientlighed underkastes dernæst en Drøftelse, hvis Resultat bliver, at et Antal af 50 af disse Fartøier ansees tilstrækkeligt for Norge, meest som stationairt Forsvar paa de Steder af Kysterne, der meest egne sig for dem. Bevæbningen af disse Fartøier foreslaaes indtil videre at forblive som hidtil, en 24 pundig Kanon, og Besætningen 23 Mand.

Kanon=Chaloupernes Antal troer Commissionen at borde fastsætte til 120, hvilke, med en Bemanding af 65 Mand til hver Baad, ville udkræve 7,800 Mand. Armeringen foreslaaes at være 2de Bombe-Kanoner og nogle smaa Haubiger (i vore Tanker et slet og uhensigtsmæssigt Skyt, som vist kunde remplaceres med 8 pundige Carronader) Kanon=Skonnerterne, som have, foreslaaer Commissionen at afhænde, da de ere en uheldig Mellemting af Ro- og Seilsfartøi, og deres Bestemmelse i sidste Krig var at convoiere over de store Fjorde paa Vest- og Nordlandet, i hvilken Function de bør remplaceres med Dampfartøier og velseilende store Skonnerter.

Nødvendigheden af Dampstibet, som Bestanddeel af Søværnet, motiverer Commissionen med den Nytte, de kunne være af for at fløe Kanonfartøierne frem, især paa længere Distancer og i uroligt Veir, hvorved et mindre Antal Kanonfartøier kunne bevaage en Kyststrækning, der ellers udkræver et større Antal. De ere til Nytte ved Landets Forsvar i flere Henseender, saasom Transport af Tropper og alle Slags Fornødheder, samt til at understøtte andre, saavel Seil- som Rosfartøier, i selve Fægtningen, og trække dem ud af den, naar fornødent gøres o. s. v. Disse Dampfartøier, antager Commissionen, bør have Mastiner paa 100 Hestes Kraft, og være armerebe med et Par Stykker svært Skyt, som vilde sætte dem istand til at forsvare sig imod mindre Krigsfartøier, ja endog at fordrive dem fra Kysterne. Som egentlige Bataillesfartøier tør man dog ikke gjøre Regning paa dem, da der endnu ikke er udfundet Midler til at sikkre Mastineriet paa saa smaae Dampfartøier imod Skud. De meget store Dampfartøier, de eneste Commissionen anser for tientlige til egentlige Krigstibe, vover den ikke at foreslaae, deels fordi de ere overordentlig kostbare, deels fordi saa store Fartøier vanskeligen kunne anvendes i

den ofte meget snevre og bugtede Skærgaard, og endeligen fordi man tør antage, at Fremtiden vil medføre Forandringer ved Maskineriet, hvorved muligen disse Skibe ville erholde en højere Bigtighed og Betydning for Krigen, end de for nærværende Tid kunne siges at have opnaaet.

Uf disse Dampskibe, til 100 Hestes Kraft, foreslaaer Commissionen at anstaffe 8, armerede som antydet og bemandede med 40 Mand hver. Ved Hjælp af dette Antal Dampfartøier vilde de to Trediedele af det hele foreslaaede Antal Kanon-Chalouper, eller 80 Stykker, under almindelige Omstændigheder kunne bringes frem, med en Fart af 6 Mile i Bagten, og saaledes Skærgaardsflaaden være i Besiddelse af en til Rystens Forsvar antagelig Bevægelighed. Nogle af disse Dampfartøier foreslaaer Commissionen at holde i Fart i Fredstid, deels for at befordre en for Industrie og Civilisation gavnlig Forbindelse, saavel imellem Rigets forstieilige Dele, som med Udlandet, deels for at give Officiererne Leilighed til Øvelse. Ibet Commissionen ikke foreslaaer at anstaffe et større Antal, gjør den Regning paa, at de Postvæsenet tilhørende Dampfartøier, som Landet allerede besidder, kunde i overordentlige Tilfælde benyttes til Landets Forsvar.

Commissionen gaar derpaa over til det seilbare Søværn, og foreslaaer som Overgangsled, at lade bygge et vist Antal (20) Skonnerter, som maatte gives en saadan Størrelse, at de kunne være fortrinlige Seilere, og tillige med Lethed føre 2 Stykker svært Skyts (ombreiende?) og nogle mindre Piecer til Sidforsvar. Med en Længde af 90 Fod (Kl.) troer man at kunne opnaae disse Fordringer.

Uf andre Seilfartøier, tieltige til Convoiering, foreslaaer at beholde de 2 Brigger, som allerede have; 2 Corvetter paa 20 Kanoner, hvoraf allerede have En, som er befundet at være et meget godt Fartøi; 2 Corvetter paa 24 Kanoner (Bestykningen og videre Bestemmelse af Hoved-Dimensioner omtales ikke); den 36 Kanons Fregat, som have, og endelig 3 Fregatter paa 48 Kanoner, for en Deel armerede med Bombe-Kanoner.

Til denne Force af seilbare Fartøier er Commissionen indstrænket af den Sum, den har troet at kunne gjøre Regning paa, som Maximum af det der kan ventes tilstaaet Marinen. Den vilde imidlertid, selv om den kunde gjøre Regning paa betydeligen større Resourcer, dog ikke have foreslaaet Anskaffelsen af Linieskibe, da den finder sig overbevist om, at ogsaa de større Resourcer vilde have kunnet anvendes langt hensigtsmæssigere til Anskaffelsen af et betydeligere Antal af de store Fregatter

og nogle flere Dampfartøier. Den forudsætter, at Norge og Sverige, med større Haab om et heldigt Udfald, kunne forsvares imod en mægtigere Fiende, ved en harcellerende Krig, det vil sige ved idelige Angreb paa enkelte Krigsfartøier eller mindre Afdelinger af disse, naar gunstige Leiligheder tilbyde sig; ved Afvikelsen af Tilførsler og ved uop-
 hørlig at forurolige Fienden, end ved et formeligt Slag i Linie, hvis Udfald, endog under Forudsætning af lige Styrke paa begge Sider, altid er usikkert, og hvis Tab kunde være uerstatteligt for de forenede Riger. Et Antal af 5 Linieskibe paa 84 Kanoner vilde koste i Anstaf-
 felse omtrent 2 Millioner Specd., for hvilken Sum kan have 6 Fregatter paa 48 Kanoner, 4 Corvetter paa 24 Kanoner og 3 armerede Dampskibe paa 100 Hestes Kraft, og denne sidste Styrke anseer Commissionen for langt virksommere til Norges og de forenede Rigers For-
 svar, end den førstnævnte, naar der ikke er Spørgsmaal om at drage ud til et formeligt Slag i Linie; ikke at tale om, at det synes tilroa-
 deligt for et Rige med indskrænkede Resourcer, at fordele den Misico, som Elementerne og Krigen medføre, paa saa stort et Antal Fartøier, som see kan uden Hindring for Hovedsagens Opnaaelse.

Commissionens Overflag ansætter en 48 Kanons Fregat til 238,382 Specd., en 24 Kanons Corvet til 97,858 Specd.; en 20 Kanons Corvet til 83,630; Dampskibet (100 Hestes Kraft) 72,224; Kanon = Skonnert 33,470; Kanon = Chaloupen til 6,600 og Kanon = Jollen til 2,931 Specd. Den hele Sum til samtlige Fartøiers Anstafvelse beløber sig til 2,795,322 Specd.

Efter anstillede Betragtninger over Værfters og Etablisementernes nærværende Tilstand og relative Fortrin, hvorefter Herten anbefales til at blive Hoved-Depot og Byggeplads for Marinen, samt efter at have gjort Overflag over hvad de nødvendige Udvidelser, Bygninger og Befæstninger ville koste, gaaer Commissionen over til at omtale det Personelle. Den foreslaaer at forøge Officier = Staten fra 77 Individuer til 100; det faste Mandstabs, som er deelt i to Corps'er (svarende til vore Divisioner) til 990 Mand, indbefattende Maskinister, Haandværkere, Artillerister, Matroser, Arbeidsmænd og Dreng. Af det somilitaire Corps (Artillerister og Matroser), foreslaaer at holde Fierdeparten, 130 Mand, permitterede i Fredstid, for at give dem Leilighed til Øvelse i Koffardisarten. Resten bør anvendes til Besætning af de Fartøier, der udsendes paa de aarlige Øvelsestoure.

Af Officierer, til den hele udrustede Magt i Krigstid, vil endnu behøves 247 Extra = Officierer (Maanedes = Lieutenanter), hvilke man

maa haabe at kunne erholde af Koffardi-Marinens. Af Mandstab udfordres der i Alt 12,883 Mand, hvilket ikke endnu er Halvdelen af Rigets virkelige Udskrivnings-Mæsse.

"Med Hensyn til den Dvælse for Marinens faste Officierer, Cadetter, faste Mandstab og Drengene" — siger Commissionen, — "uden hvilken det, som anvendes paa Personalet, for en stor Deel maa ansees som spildt, antager Commissionen, at enhver Officier, fra Capitainen inclusive, og nedad, idetmindste hvert 3die Aar borde være nogle Maaneder til Søes i Drlogsarten, Cadetter og Drengene hvert Aar, og det øvrige Mandstab saa ofte Veilighed gives."

Hertil foreslaaes, foruden Cadet-Skibet, hvis aarlige Logt er omtrent 3 Maaneder, at en Corvet hele Aaret rundt holdes i Fart med flere Gange omverlet Besætning, og at der stundom anstilles Evolutions-Dvælses med Skiærgaards-Fartøier og Skonnerter. Til disse Dvælses ansættes aarlig 25,000 Spb.

Med Hensyn paa Iværksættelsen af Planen ere foreslaaet, at bestemme en Periode af 15 Aar, efter hvis Forløb Marinen maa være bragt til den bestemte Størrelse; efter denne Tid vil det paaregneede Budget for Marinen indskrænke sig til det Fornødne, for at vedligeholde den i den Størrelse, som Planen bestemmer, hvilket er anslaaet til omtrent 300,000 Spcb.

Dette er det væsentlige Indhold af Commissionens offentliggjorte Beretning. Hertil flutter sig en Mængde Bilag af særskilte tabellariske Opgivelser, Beregninger af de aarlige Fordelinger af Udgifterne, Bygningsplaner m. m., som ikke egner sig til at optages her. Før vi tage fat paa den anden af de anmeldte Piecer ville vi tilføie, at den af Stortinget nedsatte Committee, hvori saavidt os er bekendt ikke en eneste Sø-Officier findes, har i Hovedsagen holdt sig til Commissionens Forslag, dog fraraader den at giøre Herten til Hoved-Depot for Marinen, fordi den finder det betænkeligt at indlade sig paa saa betydelige Anlæg, som dertil udfordres; den troer det hensigtsmæssigt kun at fuldstændiggjøre de der paabegyndte Anlæg, som Byggeplads eller Hovedværft. Ligeledes antager den, at det Personnelle ikke bør forøges førend det Materielle allerede har naaet den paatænkte Udvidelse. Af Ytringer, der forekomme i Indstillingen, udbrage vi som mærkelige: "Commissionen har saaledes ikke antaget, at Norge bør anstaffe en stor seilbar Flaade, vist ikke fordi den anseer en saadan at være uden al Gavn, men fordi et Lands Forsvarsvæsen ogsaa maa være afhængigt af dets Resourcer, saa at smaa Stater maae indskrænke sig til de For-

anstaltninger, der med størst Sandsynlighed kunne tjene til Landets Forsvar mod fiendtlige Angreb." — "Den Mulighed kan vistnok tænkes, at en fiern Fremtid viser Nødvendigheden af at anskaffe flere søværbare Skibe, og at Staten dertil har Resourcer; men da tilhøre de fornødne Forholdsregler i denne Henseende en saadan Fremtid."

Vi komme nu til det andet af de her anmeldte Skrifter: "Tanker om Norges Søværn Nr. 2." Denne grundige og velskrevne lille Bog nødes vi til at affærdige endnu kortere, end den foregaaende; og vi kunne saameget mere tillade os dette, som vi erkiende, at den fortjener at læses i sin Heelhed af Enhver, der interesserer sig for Søkrigskunstens endnu uafgjorte Hovedspørgsmaal: Bombe-Kanonens og Dampskibets Vigtighed i Søkrigen.

Skriftet er paa en Maade en Commentar til Commissionens Beretning, og sigter ogsaa til at giendrive nogle Bemærkninger imod denne, der have været indrykkede i forskellige Tidsskrifter. Forf. gientager, at Commissionen ikke har haft anden financier Basis for sit Forslag, end dens egne Slutninger, og det kongelige Commissorium udtrykker sig heller ikke anderledes, end at det byder Commissionen at tage Hensyn til Rigets Evner. Ved denne Leilighed siger Forf., at det vilde have været gavnligt, om det forrige Storthing havde andraget paa Udarbejdelsen af en fuldstændig almindelig Forsvarsplan for Norge, hvilken da vilde have omfattet saavel Armeens som Marinens Styrke og Organisation. Kun National-Representationen er istand til at skionne Størrelsen af de Summer, Rigets Tilstand og Resourcer tillade at affee til dette Niemeed. Forf. tilstaaer, at med større Resourcer, end de af Commissionen Paareguede, vilde det være hensigtsmæssigt at anskaffe en større seilbar Flaade, hvis Bestanddele dog maatte være afhængige af kommende Aars Erfaringer; og af hans, længere hen i Skriftet fremsatte, udførlige Raisonnements see vi, at Linieskibe ikke ere heri indbegrebne. I en sand og rigtig Commentar over det gamle Ordsprog: "Sværdet er den bedste Laas for Bondens Lade" godtgjør han Nødvendigheden af at stianke Forsvarsvæsenet Opmærksomhed, og at ingen Waabenart fordrer den stadige Omsorg, baade hvad Personellet og Materiellet angaaer, som Sømagten, der paa en Maade indbefatter i sig alle landmilitaire Waabenarters Materiel.

Uf Forfatterens Undersøgelser om Byggepriserne for de store Skibe i andre Lande, og Sammenligning imellem Materialets og Arbejdslohnens Priis for et 84 Kanons-Skib, hvilken, efter en vedsoiet Specification af Commandeur-Capitain Lous, beløber sig til 354.080 Sølv-

Specier, og den aarlige Reparation (Hoved-Reparationen bestridt ved at oplægge hvert Aar) 14,163 Specier Sølv; heri indbefattet Kanoner, Ammunition, Ballast og Vandkasser af Jern, samt alt øvrigt Inventarium. Fregatten Freya, der fører 26 Stykker lange 24 Pundigere og 10 Stykker 18 pundige Døks-Kanoner, samt har Jern-Vandkasser til sit hele Vandsforraad, har kostet 169,000 Specd. norsk; hvilket efter nærværende Cours af 118 pC. skal udgiøre nu 162000 Specd.

For at besvare det Spørgsmaal: af hvilke Fartøier bør Norges Sømagt bestaae? fremsattes nogle Betragtninger over Bombe-Kanonens Anvendelighed og Effect. Et interessant Actstykke meddeles i denne Anledning: Rapport om i Søverrig foretagne Prover med Granat-Kanoner, uddraget af Krigsvidenskabs-Academiets "Handlinger" for Aaret 1829, 1 Hefte. Med en 80 pundig Bombe-Kanon opnaaedes med Ladning af 10 Pund Krudt og 3^o Elevation en Rækning af 844 Loiser, eller 2,532 Alen; med samme Ladning og 5^o Elev. 2718 Alen; og med 16^o Elev. og Ladning af 16½ Pund Krudt 5,076 Alen. Skudsikkerheden var hoist tilfredsstillende: af 12 Skud paa 900 Alen, og 6 Skud paa 1,200 Alens Afstand, traf alle Skud; af 6 Skud paa 1,500 Alen traf ifflun de 3; og af 8 paa 1,800 Alen traf 4, de 3 andre sprang underveis, og 1 feilede. Percussions-Evnen var snarere for stærk, end for liden, hvorfor man formindskede Ladningen til ½ af Bombens Vægt; for at denne skulde blive siddende og springe i Skibets Side. Bomberne saaes giennemslaae 3 Fods tykt Lømmen, løsrive stærke Jern o. s. v.; de rumme en betydelig Deel Brandsats, men hermed giorde ikke Forsøg, da man er overtydet om, at de ogsaa paa denne Maade kunne virke.

Aaret 1827 giorde Forsøg med en 72 pundig Bombe-Kanon (80 pundig, norsk Calibermaal) støbt efter en Tegning af Major Sybow. Den veiede 21½ Skp. ("Bikt. Vigt"), var 12 Calibre lang, uden Kammer og med halv sphærisk Bund. Skiven var 5 Alen høi og 7 Alen bred, den var udsat paa 1,200 Alens Afstand. Rækningen med "Rund-Granat," som veiede 66 Pund B. B., var med 0^o Elev., og 8 Pund Krudt 3,500 Alen, med 12—14 Pund Krudt 3,875 Alen; med 14^o—17^o Elevation og 14 Pund Krudt 5,750 Alen. Projectilerne vare, horisontalt udfødte, 12—15 Secunder underveis i Luften, og faldte vare de 17—18 Secunder underveis. Ved Brandrørene vare der Mangles, som senere ere afhjulpede. Karbetsker af Jernblik, og forsynede med Træspeile, bleve fyldte med 27 Rugler paa 2½ Pd. og veiede

da 104 Pund B. B. Med 12 Pund Krudt til Ladning vare de virk-
somme, under 0° Elevation, paa 1,500 til 2,000 Alens Afstand.

6° — — 2,000 — 2,500.

10° — — 2,500 — 3,000.

I øvrigt befandtø denne Kanon at være magelig i alle dens Bevæ-
gøller. En Besætning af 8 Mand regierede den næsten ligesaa hurtigt
som en 24 Pundiger. Det maa bemærkes, at Vægten af Ladningen,
12 Pund, udgør omtrent 10 Pund norst Vægt, der ubentvivl er liig
den danske.

Fors. taler med megen Grundighed Bombe-Kanonens Sag, og
antager den første og ueftergivelige Betingelse for dette Naabens Brug,
tilstrækkelig Probalitet for Bombens Antændelse og Sprængning, for
at være løst. I Norge have Prøverne i denne Henseende været høist
tilfredsstillende.

Fors. gaar dernæst over til at betragte den Indfyldelse, som Ind-
førelsen af dette Artillerie formeentlig vil have paa Krigsskibenes ind-
byrdes militaire Værd. Saalænge der i Søtræfninger blot anvendes
massive Kugler, er det klart, at jo større og stærkere byggede Skibene
ere, desto flere Kugler kunne de taale, uden at bestadiges indtil Lini-
tetgjørelse: dette, i Forening med Usikkerheden i Skuddene og de hidtil
brugte langsomme Antændingsmidler, var Aarsag til, at Træfninger
imellem store Skibe have kunnet vedvare i flere Timer, uagtet den fryg-
telige Artillerimasse, som anvendtes af de kæmpende imod hinanden.
Linieskibet, som kunde modtage de fleste Skud, før det ødelagdes, og til-
lige ved Antallet og Caliberstørrelsen af dets Kanoner besad en alle
andre Krigsskibe overlægen Angrebsstyrke, maatte naturligviis indtage
det høieste Standpunkt iblandt seilbare Krigsskibe. Fors. troer, at nu,
da horizontalt udstudte Bombers Sprængning til rette Tid og Sted
ikke længer er nogen Tvivl underkastet, maa de mindre Skibes Angrebs-
kraft ansees for at være voxet saa betydeligen, at det bliver tviløst,
om Linieskibes relative Fortrin fremdeles ville svare til deres Kostbar-
hed og til den Risiko de medføre, saavel i Folk som i Penge, idet Træ-
dækkeren ligesaa let tilintetgjøres af et eneste uheldigt Træf, som det
mindste Fartøi. Den bekendte, for sit Fædreland og sin Videnskab
altfor tidlig tabte Constructeur, Capitain Carlshund, yttre sig i "Svenske
Krigsvidenskabsskole" Skrifter 1834, Pag. 276, herom som føl-
ger: "Efterat dette Naaben (Bombe-Kanon) med Sikkerhed kan an-
vendes paa Søen, kunne Linieskibe ikke som hidtil gjøre Modstand ved
deres Masse. Denne vigtige Forbedring ved Sø-Artilleriet har nedfat

Træmassernes Modstandskraft til næsten Intet. Dette forandrede Forhold fremkalder ogsaa Forandringer ved Skibene. At sætte en stor Mængde Bombe-Kanoner paa et Skib, synes os at stride imod Klogskabens Bud; thi det største Skib kan synkes ved et eneste Skud, fuldkommen saa let som et mindre, ja risikerer endnu mere end dette, fordi det lettere træffes. Nogle Dusin Bomber, ja endnu færre, mægter nu at udrette meer, end de Skibsladninger af Ammunition, som man for- dum maatte anvende."

Armerings-Principet for de mindre Skibe: saamange Kanoner som muligt, og Portéen offret for Calibren, hvilket kun havde Hensyn paa Kamp med Skib af deres egen Klasse, var fuldkommen rigtigt, saalænge massive Projectiler anvendtes. Anvendelsen af hule Projectiler vil heri giøre en Forandring. Saa Granat-Kanoner af svær Caliber og lang Rækning ville, i Forening med udmærket Seilads, giøre det lille Krigsskib i mange Tilfælde til det største Linieskibs Eigemand i Kampen. Et større Antal Granat-Kanoner paa det større Skib balancerer ikke den Fordeel det lille Skib har i at frembyde en mindre Skibe. I mange Tilfælde maa Granatens Virkning blive større paa Linieskibet, hvis Siders tykke Træmasse optager Granaten, og altsaa giver større Sikkerhed for, at Sprængningen vil ske til rette Tid og Sted, medens den, ved at gaae igiennem det lille Skibs tyndere Side, blot gjør Kuglens Virkning. Man tænke sig, t. Ex., en Corvet jaget af et Linieskib: med den almindelige Armering ere de Skud, der under Opjagningen kunne træffe Linieskibet, ikke at agte paa. I det allerhelbigste Tilfælde, at vigtige Dele af Reisingen faldt, kunde Corvetten ikkun glæde sig ved sin egen Frelse. Ere derimod begge armerede med Granat-Kanoner, saa vil Corvetten under en langvarig Jagt kunne giøre sig Haab om, ikke alene at frelse sig ved et eneste heldigt Træf, men endog at tilintetgiøre sig Fiende.

Heraf ubdrager da Fors., at Linieskibet, idet det har tabt den passive Styrke, det forhen havde imod mindre Skibes massive Kugler, vil have langt ringere militair Betydning end forhen, og at derimod de mindre Glasser af seilbare Krigsskibe herefter ville blive en Gienstand for større Opmærksomhed. Han gaaer derpaa over til at udvikle de endnu større Fordele, der af dette Vaabens Opfindelse ere tilflygte Stiergaardsforsvaret eller Kanonflotillen. Skudsikkerheden, der med disse Fartøier allerede er stor, relativ til Søen, har vundet meget ved Slagkrudtets Indførelse som Antændingsmiddel: som Exempel herpaa, og paa Skudhurtigheden tillige, anføres: at ved Forsøg, Fors. selv som Dievidne bivaas-

nebe i 1833 i Frederiksbørn, blev fra en Kanon=Jolle, med en 24 Pundig Kanon, i 7 Minutter gjort 20 skarpe Skud, hvoraf 8 traf en Skive, der var 5 Alen høi og 7 Alen bred, i en Afstand af 12—1300 Alen. Det blæste "en meget stærk Kuling, som, skøndt Fratands Wind, dog satte lidt Skvalp ind fra Laurvigsfjorden." Sine vel gienemførte Betragtninger over denne Gienstand ender Forfatteren med de Ord: "hvortil liden vilde vel selv Tredekkeren, i stille Veir og rolig Sø, kunne udholde Kampen med endog blot 12 Granat-Kanon=Chalouper, naar disses Artillerie blev brugt, som det kan og bør bruges?"

Dampskibet kommer dernæst under Betragtning. Af Hindringerne for dets Anvendelse som Batailleskib anseer Forf. Faren for Maskineriets Bestadigelse ikke for saa stor, at den jo med de meget svære Dampskibe for en stor Deel lod sig høre, ved at placere Riedlerne og de betydeligste Dele af Maskineriet under Vandlinien, og ved hensigtsmæssige Forbygninger om de mere udsatte Dele. Vi ile giennem denne ikke mindre velstrevne Deel af Bogen: de Ord, hvormed Forf. ender, understrive vi ganske, som en rigtig Maxime for en lille Stats Marine-Bestyrrelse: "Saavidt muligt herken at foregribe Tiden eller at staae efter den, er et væsentlig Formaal ved Udviklingen af vort Marine-Material."

Forf. gaar derpaa over til den specielle Anvendelse, af de udtagne Resultater, paa Norges tilkommende Kystforsvar. Denne Deel har en mindre almindelig Interesse, vi kunne derfor indskrænke os til at bemærke, at Forf., som Medlem af Commissionen, naturligtviis i Et og Alt forsvarede den indgivne Plan. Nødvendigheden af, først at benytte de forhaandenværende Midler til Uddannelsen af Skiergaardesflaaden, synes ikke at trænge til Forsvar, og Størrelsen af den, saavel som Forholdet imellem dens forskjellige Bestanddele, vide vi ikke at være misbilliget af Modstanderne, der fordre seilbare Skibe og navnlig enlinieskibe, og gjøre ifkun Regning paa større Bidrag til Søværnet, end Commissionen har troet at kunne gjøre sig Haab om; og Forf. gaar endog lidt videre i sin Tilstaaelse end denne, idet han siger, at større Midler næsten ubelukkende borde anvendes til Udvidelsen af det seilbare Værn, dog vilde Commissionen "rimeligtviis indtil videre have fraraadet Anskaffelsen af enlinieskibe." Sin interessante, militære og politiske Commentar, til Commissionens indgivne Plan, ender Forf. med de Ord: "Gaaer Staten, efterat denne Plan er udført (og de Fartøier, som der ere foreslaaede, ville stedse passe i enhver nok saa stor Plan for vort Søværn) Evne til at udvide den seilbare Styrke, da bør dette upaatviveligen skee, og den imidlertid vundne Erfaring, om den Indflydelse,

som hine nye Krigsredskaber ville have paa Søkrigsmateriellet i aaben Sø, vilde da give større Sikkerhed, end man nu kunde have, med Hensyn til Valget af Fartøierne."

Vore egne Bemærkninger til begge disse Smaaafskrifter indskrænke sig til nogle Udtryk i Commissions-Beretningen, dem vi qua Militair søle Drang til at behyfe. Skulde ikke "betydelig større Resourcer" — Penge nemlig, thi Mandskab, har Commissionen erklæret, fattes ikke til en anseelig offensiv Marine, skulde de virkelig ikke kunne anvendes til et, saavel i politisk, som i militair Henseende større Resultat for begge Riger, ved at danne en Linieslaade, i Forening naturligtvis med den foreslaaede Skiærgaardsflaade, end ved enhver nok saa stor Forøgelse af den defensiva Sømagt? Vi ville ikke holde os til det nævnte Antal af 5 Linieskibe, et Tal hvis Valg vi ikke finde Grunde angivne for; vi ville derimod antage 8 Linieskibe som et Tal, Norge altid maa kunne bemande med udmærkede Søfolk; og om dets Financer taale at anstaffe og vedligeholde dem er os udenfor Dvæstionen, thi vi holde os blot til Commissionens Ord, at, med betydelig større Resourcer, Linieskibe ikke give det Resultat for de forenede Riger, som et lige bekosteligt Antal mindre Krigsfartøier. Var det Sverrigs Dnsste, og erkjendte Interesse, at være stærkt til Søes, saa indsee vi ikke, at det, nu mere end i den forgangne Tid, skulde fattes det paa nogensomhelst Evne til at stille det dobbelte Antal, eller 16 gode Linieskibe, og begge Riger havde saaledes en Flaade af 24 Linieskibe, besatte med saa gode Matroser, som nogen Nation i Verden kan opvise. Med en saadan offensiv Magt skulde vi mene, at begge Rigers Ryster, Handel og øvrige Interesser lode sig forsvare, til et ulige større Resultat, end ved nogensomhelst Forøgelse af den defensiva Sømagt, der for Norge, vel at mærke, tilslige efter Grundloven er aldeles local og altsaa ikke kan benyttes, i begge Rigers Interesse, til Offensiven imod Rusland eller Danmark, de eneste Magter mod hvem den saaledes kan være anvendelig. Vi ville kun tage den ene Magt, Rusland, til Sammenligning, paa hvem Dinene fornemmelig ere hestede i de tidligere Smaaafskrifter, som den af hvilken snarest en Invasion fra Søfiden var at befrygte. Dette Riges her i Norden disponible Styrke til Søes overstiger neppe 24 Linieskibe, og de forenede Riger vare vel, med en Flaade af lige Størrelse, berettigede til at føle sig sikker for store Angreb fra Søfiden, medens til samme Tid deres Handel og Søfart var beskyttet, og for Norge var da en Skiærgaardsflaade næsten undværlig. Ruslands Besiddelse af Alands-Derne og Finland gjør derimod en Skiærgaardsflaade nød-

vendig for Sverrig, haabe som defensivt og offensivt Vaaben, ligesom det samme er Tilfældet, skøndt i ringere Grad, paa dets vestre Grændse. Som Forsvar af Skjærgaarden i Almindelighed, er vel dette Vaaben i enhver Krig mere eller mindre nødvendigt for begge Riger; men til dette Niemeed behøver det neppe at udbannes efter en saa stor Plan, som den Commissionen synes ene af finansielle Hensyn at være afholdt fra at foreslaae. Det er denne høiere Betydning i militair Henseende, som vi ikke kunne finde Grund til at tillægge dette Slags Søværn. Men — som vi tidligere have antydet, enhver Plan til en Sømagt for Norge, der ikke blot indskrænker sig til locale Forsvar, kan aldrig, hverken i politisk eller militair Henseende, have nogen fast Grundvoib, naar ikke begge de forenede Riger betragtes som Et, og Begges samlede Resourcer paaregnes; og det er her, at vi ikke kunne forklare os den Egeghed, Sverrig viser, for at have sig til en Sømagt af den Rang, som det ved Acquisitionen af Norge er sat istand til at indtage.

At et formeligt Slag i Linie skulde være en saa vovelig Sag for begge Riger, under saadanne Vilkaar, som vi nys have berørt, selv med lige Styrke paa begge Sider, kunne vi ikke indsee, og denne Yttring af Commissionen synes os at udtrykke en Mistilid til den, Nordmanden nationale Dygtighed paa Søen, som Verdenshistorien, saalangt tilbage den rækker for Nordboeren, bærer Vidne om. Det samme kunde siges om en Land-Armee, og dog vilde neppe nogen Stat deri finde gyldig Grund til ingen Armee at holde. Selv om et Slag tabtes, vilde dog ikke, med en saadan Styrke, og imod enhver anden Magt, end maaffee netop England alene, Seiren være saa let kist for Fienden, at Slaget kunde siges at være uden alt Resultat for Rigerne Forsvar; og saa totale Tab, som de ved Abukir eller Trafalgar forudsætter neppe Nordboen som mulige med lige eller nærligen lige Styrke. Havde altsaa de forenede Riger Evne og Villie til at udbanne et saadant offensivt Søværn, saa kunne vi ikke tvivle om, at der i det ikke ogsaa laa en ligesaa defensiv Magt, som i en nok saa stor Skjærgaardsflaade.

Spvad den Yttring angaaer, at en hærcellerende Krigsførsel er for Norge at foretrække, da ligger der ogsaa, i den næiere Forklaring heraf, Mobbegelser, dem vi, saaledes som vi have læst Stebet, ikke kunne jevne: "idelige Angreb paa enkelte Fartøier eller mindre Ufdelinger af disse, Affiæren af Tilførsel og uophørlig Foruroligen af Fienden" staaer ikke i Skjærgaardsflaadens Magt eller det ringe Antal lette Seilsfartøier Planen bestemmer for Norge; den Svagere bliver indestuttet i Havnen af den stærkere Fiende; ikke imod idelige, men vel imod

enkelte Angreb, som en saadan Fiende ene kunde være udsat for, kan Arvaagenhed og forsigtig Conduite sikke, ved altid at holde sig i tilbørlig Force, posteret omkring Kysten saaledes, at Forstærkninger snart kunne sammenbrages, og ved ikke uforsigtigen at lade sig overraske af Stille under Landet; dette gjør den stærkere Fiende, og det er da netop ham der affiær Norge Tilførselen og forbyder det al Søfart. Ubelige Angreb altsaa ligge udenfor en, paa en uhyre Kyststrækning forbeelt, de fensiv Flotilles Ene, ligesom de ikke i en viid Forstand kunne siges at tilhøre den almindelige Søkrigs Natur — Taler er ei her om Kaperier, men om regulært Militairs Krigsplan — de lade sig med en Skærgaardsflaade kun effectuere fra en enkelt, tæt indesluttet Havn, eller i snævre Passer, som Strædet, Sundet, Canalen; og til disse kunne vi ikke henregne Skagerraket. Affiæren af Tilførsel kan den Svagere ikke tænke paa, medens han selv ikke kan sikke sig denne; og den uophørlige Forurdoligen, her er Tale om, vilde indskrænke sig til nogle enkelte Krydseres Dmsværmen, hvilken dog, i de Norge omgivende Farvande, neppe længe uhindret vilde kunne søvs imod en mægtigere Fiende.

Det er vist en almindelig erkendt Grundsætning, i enhver Krig at gribe Offensiven, naar Eonen dertil er der, og dertil hører at drage ud til et formeligt Slag i Linie, opsøge Fienden, angribe ham paa hans Kyst og afvende Krigen fra sin egen. Denne Grundsætning forekommer det os Commissionen ikke anerkender i de af den Pag. 23—24 foresatte Grunde. Endeligen har man, af oeconomiske Hensyn, altfor meget tilførsat et andet rigtigt militair Princip, idet man finder det tilraadeligt, for et Rige med indskrænkede Resourcer, at fordele Risicoen af Elementer og Krig paa saa stort Antal Fartøier, som kan stee uden Hindring for Hovedhensigtens Opnaaelse? (Betingelsen gjør rigtignok en meget betydelig Indskrænkning i Maximens Almindelighed); thi at adsplitte Styrken er dog i Regelen at svække den; og med Hensyn til Navigationen synes den anførte Grund ikke mindre holdbar, da det større Stib i Almindelighed giver større Sikkerhed mod Elementerne, end det lille. Naturligviis tabe disse Bemærkninger i Kraft, dersom man antager Granat-Kanonens for saa useilbar i dens Virkning, som begge Skrifter synes at antage den; men i dette Punkt er man her i Danmark endnu ikke videre, end at man anseer dette Baaben for at kunne yde god Tjeneste paa Kyst-Batterier og Kanon-Baade. Om den større Tiltro, man i Norge har til Granatens Eftersion til rette Tid og Sted, grunder sig paa der opnaaede større Resul-

tater af Forsøg med dette Vaaben, kunne vi ikke med Bestemthed sige, skøndt vi troe, at dette skal være Tilfældet; thi, som Forf. af "Tanker om Norges Søværn" rigtig bemærker, det er Pligt at holde vigtige Opdagelser og Forbedringer i Krigskunsten skulte til Forbeet for eget Fædreland, saalænge som muligt. Det er imidlertid vist udenfor al Tvivl, at en Mængde Smaafartøiers Udsendelse paa Kapetie imod en mægtig Fiende er en forbærbelig Forholdsregel: den kan have noget Løkkende for den enkelte private Armateur; men den er forbærbelig for Staten, forbi, blandt andre Grunde, en Mængde dygtige Folk derved bortkastes, og i Enden bliver ethvert Tab paa Kaperkrigens Regning.

Hvad Ideen med de store Bombe-Kanon-Skonerter angaaer, da vove vi vel ikke ligesom at sælde nogen Dom over den. Den er ny, idetmindste i den Udstrækning man har givet den; og hvorvidt Constructøurn kan løse Opgaven maa Tiden lære. Det forekommér os imidlertid, at der vil gives mange Situationer for disse Fartøier, hvor Brugét af deres lange ombredende Skyts vil være generet, og Sikkerhed i Skuddet, kunne de i aaben Sø ikke gjøre mere Regning paa, end andre Fartøier, der ere af samme Størrelse. I alle Tilfælde blive de ikke saa lidt kostbare Skibe; de ere af en almindelig Brigs Længde, og 20 saadanne Fartøier er allerede en heel lille Magt for sig selv, og meget for stort et Antal til at tiene som Led af en større, efter de endnu gjældende Principer sammensat Marine,

Med Alt hvad den skarpsindige Forfatter af "Tanker om Norges Søværn" ytrer om Linieskibets forringede Vigtighed og formeentlige ikke sierne Fortrængelse af Dampskibet og Bombe-Kanonens, og uagtet den Overbeviisning, der udtaler sig af hans rolige og klare Beviisføren, kunne vi dog ikke, Sagen fra det militaire Synspunkt betragtet, give hans Mening Medhold; skøndt vi ikke ville dølgge, at vi under Læsningsen af hans Bog have været paa Veien til at gaae over til den, saameget mere som hans Spaadom, om denne Folge af Geniets stedse seirende Fremgang mod den materielle Kraft, ret godt harmonerer med vore egne Bifoner af Menneskehedens Fremstriden i Cultur; men vi erkende paa samme Tid, at de ere kun Bifoner, i det Høieste kun dunkle Anelser, dem den Militaire ikke i sine Beregninger kan eller tør bygge paa. At Linieskibet har tabt i Tøne mod Land-Batterier og Kanon-Baade, ved Bombe-Kanonens Opfindelse, er vist; skøndt vi endnu ikke kende til nogen saadan Fuldkommenhed ved dette Vaaben, der giver det den Useilbarhed, som Forf. tillægger det. At Dampskibe, Smaaskibe og Skærsgaardsflotiller ved Bombe-Kanonens ere havende til nødvendige

Baabenarter af enhver Marine, indbrømme vi; men Linieskibet vil dog altid vedblive at danne Kiernen af enhver Sømagt, og det vil i Fremtiden, hvor Omstændighederne udkræve det, ikke kunne udgoae paa Expeditioner, uden at være ledsaget og understøttet af saadanne mindre Fartøier. Skulde endelig Erfaringen bekræfte det nye Baabens Frygtelighed, saa ere vi forvissede om, at det menneskelige Genie netop dertil vil finde en Spore til Anstrængelse for at udfinde Beskyttelsesmidler imod det; og den samme Krig, der saae dette Baabens Triumph, vilde upaatvilelig ogsaa frembringe andre Opfindelser eller Forandringer i Krigskunsten, der vilde neutralisere dets Virkning.

Paa de Norge eiendommelige Forhold ved Nvæstionens Afgjørelse have vi i disse vore flygtige Bemærkninger naturligviis mindre kunnet indlade os; men de almindelige militaire Principer sølte vi os, med Hensyn paa vore egne Forhold, bevægede til at belyse; selv — og maaskee netop derfor — naar vi derom maatte have en anden Mening, end Mænd, der have saameget Krav paa vor Høiagtelse, som de Flere af Commissionens Medlemmer vi have den Ære at kende personlig.

P.

Liste over Sö - Etaten,

den 1ste Januar 1836.

Udtydning af efterstaaende Tegn, der findes i Listen:

SK* — Stor-Kors af Dannebrog.

C* — Commandeur af Dannebrog.

R* — Ridder af Dannebrog.

DM — Dannebrogsmænd.

HM — Hæders Medaille for Slaget den 2^{den} April 1801.

HHM — Holmens Hæders Medaille for 25 Aars Tieneste.

Admiralitets og Commissariats Collegiet,

h v o r i

H^s Majestæt Kongen præsiderer.

Deputerede.

**Hs Excellence Hr. Admiral, Baron H. Holsten,
C* DM. HM.**

Commandeur U. A. Schönheyder C* DM.

General Krigs-Commissair P. C. Kinck R*

Admiralitets-Commissair N. Wiborg R*

**Commandeur og General Adjudant Uldall R*
HM.**

Admiral.

Baron H. Holsten, C. DM. HM.

Datum
of
Avancement.

$\frac{23}{12}$ 1835

1ste Militair-Deputeret.

Vice Admiral.

J. Johansen, R* DM.

$\frac{24}{12}$ 1835

Contre Admiral.

C. P. Flensborg, R* DM.

$\frac{25}{12}$ 1835

Commandeurer.

<i>J. P. Stibolt</i> , R* DM	$\frac{25}{7}$ 1834
<i>U. A. Schönheyder</i> , C* DM	$\frac{20}{7}$ 1834
<i>J. A. Suenson</i> , R*	$\frac{20}{7}$ 1834
<i>A. Krieger</i> , R*	$\frac{20}{7}$ 1834
<i>J. J. Uldall</i> , R* HM	$\frac{20}{12}$ 1834

W. Kaas $\frac{25}{12}$ 1835

Commandeur Capitainer.

<i>C. Wulff</i> , R* DM	$\frac{1}{11}$ 1828
<i>F. Holst</i> , R*	$\frac{1}{11}$ 1828
<i>G. Hagerup</i> , R* HM	$\frac{1}{8}$ 1829
<i>J. C. A. Bielke</i> , R*	$\frac{1}{8}$ 1829
<i>C. H. L. Donner</i> , R*	$\frac{1}{8}$ 1829
<i>C. Lütken</i> , R* DM	$\frac{25}{7}$ 1834
<i>H. D. B. Seidelin</i> , C*	$\frac{30}{11}$ 1834
<i>M. Lutken</i> , R*	$\frac{30}{11}$ 1834

Capitainer.

<i>J. C. Falsen</i> , C*	$\frac{16}{9}$ 1821
<i>A. C. Cederfeld</i> , R*	$\frac{9}{8}$ 1822
<i>T. J. Lutken</i> , R*	$\frac{25}{7}$ 1824
<i>L. de Coninck</i> , R*	$\frac{6}{2}$ 1825
<i>J. W. C. Krieger</i> , R*	$\frac{27}{8}$ 1825
<i>E. Blom</i> , R*	$\frac{30}{7}$ 1826
<i>M. C. Klaumann</i> , R* DM	$\frac{1}{11}$ 1828
<i>W. F. Ravn</i>	$\frac{1}{11}$ 1828
<i>H. G. Garde</i>	$\frac{1}{8}$ 1829
<i>H. B. Dahlerup</i>	$\frac{1}{8}$ 1829
<i>H. B. Thomsen</i> , R*	$\frac{29}{4}$ 1832
<i>J. Seidelin</i> , R*	$\frac{29}{7}$ 1833
<i>C. F. Wilkens</i>	$\frac{27}{2}$ 1833

Chef for 2den Division.

2den Militair Deputeret, Chef for 1ste Division.

3die Militair Deputeret, General Adjutant og Kongelig Jagt Capitain.

Kammerherre, Ridder af Æres Legionen.

Ridder af Æres Legionen.

Kammerherre.

Ridder af Æres Legionen.

Kammerjunkker, Ridder af Sværd Ordenen.

Chef for 1 Division 3die Compagnie.

— 1 — 4de do.

— 2 — 3die do.

Chef for 2 Divisions 1ste Compagnie, Ridder af St. Anna Orden 2den Classe.

— 2 — 2det do.

— 1 — 1ste do.

	Datum af Avancement	
<i>O. F. Lutken</i> R*	$\frac{27}{2}$ 1833	Chef for 2 Divisions 4de Compagnie,
<i>R. Braag</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	— 1 — 2det do.
<i>J. P. Findt</i> , R*	$\frac{25}{1}$ 1834	— 2 — 3te do.
<i>C. L. L. Harboe</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	— 2 — 6te do.
<i>H. C. Bodenhoff</i> , R. DM	$\frac{25}{1}$ 1834	} Characteriserede.
<i>A. G. Ellbrecht</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	
Capitain Lieutenanter.		
<i>C. C. Zahrtmann</i> , R* DM	$\frac{10}{9}$ 1826	Ridder af den franske Orden pour le merite militaire, Ridder af St. Anna Orden 2den Classe, Directeur for Sø-Kaart Archivet og General-Inspecteur over Sø-Etatens Chronometere.
<i>C. C. Paludan</i>	$\frac{27}{2}$ 1827	
<i>F. A. Paludan</i> , R*	$\frac{3}{8}$ 1827	
<i>H. Aschehoug</i>	$\frac{9}{8}$ 1827	
<i>P. E. Sletting</i>	$\frac{13}{11}$ 1827	
<i>P. T. Grove</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	
<i>H. Fisker</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	Kammerjunker, Medaillen for ædel Daad.
<i>F. A. Wulff</i>	$\frac{28}{2}$ 1829	
<i>P. S. Kierulff</i>	$\frac{13}{9}$ 1829	
<i>D. W. Holsten</i>	$\frac{13}{9}$ 1829	
<i>W. A. Graah</i> , R*	$\frac{19}{9}$ 1830	Medaillen for ædel Daad.
<i>J. G. Schneider</i>	$\frac{18}{12}$ 1830	
<i>F. C. V. Rathsach</i>	$\frac{12}{8}$ 1831	
<i>C. L. Ellbrecht</i>	$\frac{29}{5}$ 1831	
<i>G. Giödesen</i>	$\frac{29}{4}$ 1832	
<i>A. C. Kierulff</i>	$\frac{27}{2}$ 1833	
<i>E. C. Walterstorff</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	Kammerjunker.
<i>F. W. Liebmann</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	
<i>J. Langemark</i>	$\frac{25}{4}$ 1833	
<i>P. C. Simmelkier</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	
<i>J. P. Schumacher</i>	$\frac{25}{1}$ 1834	
<i>S. A. Bille</i> , R*	$\frac{25}{1}$ 1834	Kammerjunker, Ridder af den franske Orden pour le merite militaire.

	Datum af Avancement.	
<i>J. R. Petersen</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	} Characteriserede Taktikmester ad interim. Me- dajllen for ædel Daad.
<i>M. Meyer</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	
<i>P. W. Tegner, R*</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	
<i>J. F. Braëm</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	
Premier Lieutenanter.		
<i>P. C. Bruun</i>	$\frac{23}{10}$ 1825	
Baron <i>F. C. Stampe</i>	$\frac{23}{9}$ 1826	
<i>M. P. Secher</i>	$\frac{30}{7}$ 1826	
<i>H. Fæster</i>	$\frac{3}{8}$ 1827	
<i>J. A. K. Næser</i>	$\frac{9}{6}$ 1827	
<i>C. F. Kruuse</i>	$\frac{13}{11}$ 1827	Commandant paa Kyholm.
<i>J. Christmas</i>	$\frac{13}{11}$ 1827	
<i>A. C. Polder</i>	$\frac{9}{12}$ 1827	Ridder af Æres Legionen.
<i>C. L. Prösilius</i>	$\frac{11}{11}$ 1828	
<i>C. E. van Dockum</i>	$\frac{1}{11}$ 1828	Kammerjunker. Ridder af Æres Legionen og af den franske Orden pour le merite mili- taire.
<i>H. E. Krenckel</i>	$\frac{28}{2}$ 1829	
<i>M. C. Penick</i>	$\frac{8}{22}$ 1829	
<i>E. W. Normann</i>	$\frac{13}{9}$ 1829	
<i>R. Aschlund</i>	$\frac{8}{4}$ 1830	
Baron <i>E. R. F. Dirckinck Holmsfeld</i>	$\frac{19}{9}$ 1830	Kammerjunker, Ridder af Æres Legionen.
<i>C. L. C. Irminger, R*</i>	$\frac{18}{12}$ 1830	Kammerjunker.
<i>M. N. Suenson</i>	$\frac{25}{12}$ 1830	Ridder af Æres Legionen.
<i>E. Suenson</i>	$\frac{29}{9}$ 1831	Ridder af Æres Legionen.
<i>J. L. Grove</i>	$\frac{31}{7}$ 1831	
<i>J. C. Krüger</i>	$\frac{26}{8}$ 1832	
<i>E. Raffenberg</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	
<i>J. P. F. Wulff</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	Ridder af Æres Legionen.
<i>C. J. Schmidt</i>	$\frac{25}{4}$ 1833	
<i>C. G. Muxoll</i>	$\frac{6}{6}$ 1833	
<i>H. Schiorbeck, R*</i>	$\frac{17}{11}$ 1833	
<i>C. N. Wulff</i>	$\frac{9}{3}$ 1834	

	Datum af Avancement.	
<i>P. W. Flensburg</i>	$\frac{29}{8}$ 1834	
<i>J. F. G. van Dockum</i>	$\frac{26}{7}$ 1834	Kammerjunker, Ridder af Æres Legionen.
<i>C. Krieger</i>	$\frac{24}{8}$ 1834	
<i>P. C. Holm</i>	$\frac{30}{11}$ 1834	Ridder af Æres Legionen.
<i>C. B. K�bke</i>	$\frac{7}{12}$ 1834	
<i>H. Oxholm</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	Kammerjunker, Ridder af Æres Legionen.
<i>M. C. Thulstrup</i>	$\frac{1}{8}$ 1835	
<i>H. Steenbach</i>	$\frac{13}{9}$ 1835	
<i>J. O. Donner</i>	$\frac{25}{12}$ 1835	

Second Lieutenanter.

<i>F. Paludan</i>	$\frac{21}{12}$ 1827
<i>J. L. Gottlieb</i>	$\frac{21}{12}$ 1827
<i>A. H. H. Lemming</i>	$\frac{19}{7}$ 1828
<i>C. M. Meinertz</i>	$\frac{19}{7}$ 1828
<i>H. Ipsen</i>	$\frac{7}{9}$ 1828
<i>C. S. Feilberg</i>	$\frac{22}{12}$ 1828
<i>M. B. B�cher</i>	$\frac{7}{9}$ 1828
<i>C. A. Meyer</i>	$\frac{12}{4}$ 1829
<i>N. E. Tuxen</i>	$\frac{12}{7}$ 1829
<i>O. F. Suenson</i>	$\frac{12}{7}$ 1829
<i>H. P. Rothe</i>	$\frac{23}{12}$ 1829
<i>C. B. Brandt</i>	$\frac{23}{12}$ 1829
<i>E. A. Wulff</i>	$\frac{23}{12}$ 1829
<i>F. L. F. Sommer</i>	$\frac{24}{12}$ 1830
<i>E. W. Holst</i>	$\frac{23}{12}$ 1829
<i>O. J. Marstrand</i>	$\frac{24}{12}$ 1830
<i>O. H. Lütken</i>	$\frac{25}{12}$ 1831
<i>P. H. C. Smidth</i>	$\frac{25}{12}$ 1831
<i>C. H. M�ller</i>	$\frac{21}{8}$ 1831
<i>B. I. C. Wilckens</i>	$\frac{21}{8}$ 1831
<i>A. F. A. Schierbeck</i>	$\frac{25}{12}$ 1831
<i>A. Bielke</i>	$\frac{25}{12}$ 1831

	Datum af Avancement.
<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{19}{8}$ 1832
<i>A. J. H. Agerskov</i>	$\frac{19}{8}$ 1832
<i>A. E. L. Knudsen</i>	$\frac{12}{4}$ 1833
<i>F. W. Lund</i>	$\frac{12}{4}$ 1833
<i>E. C. C. Tuxen</i>	$\frac{12}{4}$ 1833
<i>F. E. J. Lehmann</i>	$\frac{18}{8}$ 1833
<i>H. H. S. Grove</i>	$\frac{30}{11}$ 1833
<i>O. W. de Fine Skibsted</i>	$\frac{30}{11}$ 1833
<i>H. L. Moe</i>	$\frac{30}{11}$ 1833
<i>O. C. Pedersen</i>	$\frac{13}{4}$ 1834
<i>F. Frölich</i>	$\frac{22}{11}$ 1834
<i>P. A. Seidelin</i>	$\frac{17}{8}$ 1834
<i>G. E. Tuxen</i>	$\frac{22}{11}$ 1834
<i>P. C. Albech</i>	$\frac{22}{11}$ 1834
<i>G. F. W. Wrisberg</i>	$\frac{12}{4}$ 1835
<i>S. Lund</i>	$\frac{12}{4}$ 1835
<i>A. Krieger</i>	$\frac{23}{8}$ 1835
<i>V. Skibsted</i>	$\frac{23}{8}$ 1835
<i>H. J. A. Hagen</i>	$\frac{27}{11}$ 1835

Officierer, der ere uden- for Detaillen.

Contre Admiral <i>H. Stephansen</i> , R* DM.	$\frac{20}{12}$ 1834	Holmens Over-Equipagemester.
Commandeur <i>P. F. Wulff</i> , C* DM.	$\frac{20}{7}$ 1834	Chef for Cadet Corpset.
Command. Capt. <i>A. Schifter</i> , R. DM.	$\frac{1}{8}$ 1820	Fabrikmester.
do. <i>P. M. Tuxen</i> , R* DM.	$\frac{30}{11}$ 1834	Mechaniker og Hydrauliker.
Captain <i>J. I. Paludan</i> , R*	$\frac{7}{1}$ 1825	Commandant paa Christiansöc.
do. <i>N. H. Tuxen</i> , R*	$\frac{6}{2}$ 1825	Ved Røerbanen.

	Datum af Avancement.	
Capitain Lieut. <i>S. L. Tuxen</i> , R*	$\frac{23}{10}$ 1825	Ridder af Æres Legionen, Equipagemester paa Nyholm.
do. <i>J. P. Gandil</i> . .	$\frac{23}{3}$ 1826	Equipagemester paa Gammelholm.
do. <i>O. W. Michelsen</i>	$\frac{20}{12}$ 1834	Tøimester.
Officierer, der staae à la suite.		
Capitain <i>A. D. Schultz</i> , R*	$\frac{23}{3}$ 1831	Kryds Toldinspecteur.
Capitain Lieut. <i>K. E. Mourier</i>	$\frac{19}{9}$ 1830	Gouverneur i Ostindien.
do. <i>Grev H. I. Scheel</i>	$\frac{17}{3}$ 1833	
Premier Lieut. Baron <i>J. D. C. U. Dirckinck Holmfeldt</i>	$\frac{24}{9}$ 1826	Kammerjunker. Ridder af den franske Orden pour le merite militaire. Ridder af St. Georgs Orden. Medaillen for det russiske Felttog i Tyrkiet 1828-1829.
do. <i>J. A. Meyer</i> . .	$\frac{9}{12}$ 1827	Kryds Told-Controleur.
do. <i>F. S. Mörch</i> . .	$\frac{27}{2}$ 1833	Gouverneur paa Kysten af Guinea. Ridder af Æres Legionen, samt under $\frac{23}{8}$ 1834 characteriseret Capitain Lieut. saalænge han er Gouverneur.

Anmærkning.

For ei idelig at igientage de Ordener og Decorationer, som Officiereerne have, er der blot anført i det efterfølgende en * ved deres Navne, der ere decorerede; ved da at eftersee Listen paa Officiereerne, vil findes hvori disse Decorationer bestaae.

Officiereernes Fordeling ved Divisionerne.

1ste Division.		Command. Capt. <i>F. Holst</i> .*
Commandeur <i>U. A. Schönheider</i> .*		do. <i>C. H. L. Donner</i> .*
	Chef.	do. <i>C. Lutken</i> .*
Commandeur <i>J. J. Uldall</i> .*		Capitain <i>A. C. Cederfeld</i> .*
do. <i>W. Kaas</i> .*		do. <i>L. de Coninck</i> .*
Command. Capt. <i>C. Wulff</i> .*		do. <i>J. W. C. Krieger</i> .*

Artillerie Corpset.

Capitain Lieut. O. W. *Michelsen*,
 Chef.
 Artillerie Lieut. J. C. *Ibsen*.
 do. C. *Wodrup*, DM.
 HHM, Töivarter.
 do. *Carlsen*, HHM.

Inspections-Officierer.

Second Lieut. C. B. *Brandt*.
 do. F. L. F. *Sommer*.
 do. A. C. *Schultz*.

Matros Corpset.

Capitain Lieut. *Braëm*.* Chef ad
 interim.
 Second Lieut. E. A. *Wulff*.
 do. E. W. *Holst*.
 do. F. W. *Lund*.

Iste Compagnie.

Capitain C. F. *Wilckens*, Chef.
 Capitain Lieut. F. W. *Liebmann*.
 do. M. *Meyer*.
 do. P. W. *Tegner*.*
 Premier Lieut. C. F. *Kruuse*.
 do. C. E. *van Dockum*.*
 do. E. *Suenson*.*
 do. J. P. F. *Wulff*.*
 do. J. H. *Steenbach*.
 Second Lieut. H. *Ibsen*.
 do. P. H. C. *Smidt*.

2det Compagnie.

Capitain R. *Braag*, Chef.
 Capitain Lieut. D. W. *Holsten*.
 do. J. R. *Petersen*.
 Premier Lieut. P. C. *Bruun*.
 do. M. . *Penick*.
 do. J. C. *Krüger*.
 do. C. G. *Muxoll*.
 do. C. B. *Köbke*.
 Second Lieut. J. L. *Gottlieb*.
 do. C. A. *Meyer*.

3die Compagnie.

Capitain W. F. *Ravn*, Chef.
 Capitain Lieut. C. C. *Zahrtmann*.*
 do. P. S. *Kierulff*.
 Premier Lieut. Baron F. C. *Stampe*.
 do. A. C. *Polder*.*
 do. C. L. *Prösilius*.
 do. E. W. *Normann*.
 do. C. L. C. *Irminger*.*
 do. C. *Krieger*.
 do. P. C. *Holm*.
 do. J. O. *Donner*.
 Second Lieut. F. *Paludan*.
 do. H. H. S. *Grove*.
 do. A. *Krieger*.
 do. H. J. A. *Hagen*.

4de Compagnie.

Capitain H. G. *Garde*, Chef.
 Capitain Lieut. C. C. *Paludan*.

Capitain Lieut. P. C. *Simmelkær.*

do. S. A. *Bille.**

Premier Lieut. M. P. *Secher.*

do. H. E. *Krenckel.*

do. J. L. *Grove.*

do. C. N. *Wulff.*

do. P. W. *Flensborg.*

Second Lieut. C. H. *Möller.*

2den Division.

Commandeur J. P. *Stibolt.** Chef.

Commandeur J. A. *Suenson.**

do. A. *Krieger.**

Command. Capt. G. *Hagerup.**

do. J. C. A. *Bielke.**

do. H. D. B. *Seidelin.**

do. M. *Lutken.**

Capitain J. C. *Falsen.**

do. T. J. *Lutken.**

do. E. *Blom.**

do. M. C. *Klaumann.**

1ste Compagnie.

Capitain H. B. *Thomsen.** Chef.

Capitain Lieut. P. T. *Grove.*

do. J. *Langemarck.*

Premier Lieut. J. *Christmas.*

do. H. *Schierbeck.**

do. J. F. G. *van Dockum.**

Second Lieut. C. M. *Meinertz.*

do. O. H. *Lutken.*

Second Lieut. A. E. L. *Knudsen.*

do. P. C. *Albeck.*

2det Compagnie.

Capitain J. *Seidelin,** Chef.

Capitain Lieut. H. *Aschehoug.*

do. J. G. *Schneider.*

do. J. P. *Schumacher.*

Premier Lieut. J. A. K. *Næser.*

do. Baron E. R. F. *Dirc-*
*kinck Holmfeldt.**

do. M. C. *Thulstrup.*

Second Lieut. C. S. *Feilberg.*

do. A. F. A. *Schierbeck.*

do. E. C. C. *Tuxen.*

do. F. *Frölich.*

do. V. *Skibsted.*

3die Compagnie.

Capitain H. B. *Dahlerup,* Chef.

Capitain Lieut. H. *Fisker.**

do. F. C. V. *Rathsach.*

do. E. C. *Walterstorff.*

Premier Lieut. H. *Fæster.*

do. R. *Aschlund.*

Second Lieut. N. E. *Tuxen.*

do. H. P. *Rothe.*

do. F. E. L. *Lehmann.*

do. H. L. *Moe.*

do. G. E. *Tuxen.*

4de Compagnie.

Capitain O. F. *Lutken,** Chef.

Capitain Lieut. *F. A. Paludan.**

do. *P. E. Sletting.*

do. *C. L. Ellbrecht.*

Premier Lieut. *C. J. Schmidt.*

Second Lieut. *A. J. H. Agerskov.*

do. *O. W. de Fine Skib-*
sted.

do. *P. A. Seidelin.*

5te Compagnie.

Capitain *J. P. Findt,** Chef.

do. *H. C. Bodenhoff.*

Capitain Lieut. *F. A. Wulff.*

do. *W. A. Graah.**

Premier Lieut. *E. Raffenberg.*

do. *H. Oxholm.**

Second Lieut. *A. H. H. Lemming.*

do. *O. F. Suenson.*

do. *A. Bielke.*

do. *S. Lund.*

6te Compagnie.

Capitain *C. C. L. Harboe,* Chef.

do. *A. G. Ellbrecht.*

Capitain Lieut. *G. Giödesen.*

do. *A. C. Kierulff.*

Premier Lieut. *M. N. Suenson.**

Second Lieut. *M. B. Böcher.*

do. *O. J. Marstrand.*

do. *B. J. Wilckens.*

do. *O. C. Pedersen.*

do. *G. F. W. Wisberg.*

Holmene m. m.

Officierer, der ere ansatte ved Holmene.

Over Equipagemester.

Contre Admiral *H. Stephansen.**

Equipagemester paa Nyholm.

Capitain Lieut. *S. L. Tuxen.**

Equipagemester paa Gammelholm.

Capitain Lieut. *J. P. Gandil.*

Premier Lieut. *P. C. Holm.**

Second Lieut. *A. J. H. Agerskov.*

do. *A. E. L. Knudsen.*

Inspections-Officierer paa Nyholm.

Capitain Lieut. *J. G. Schneider.* }
 Premier Lieut. *M. C. Thulstrup.* } Inspections-Officierer paa Gammelholm.

Takkelmester.

Capitain Lieut. *Braëm.** (ad interim.)
 Second Lieut. *E. A. Wulff.* }
 do. *E. W. Holst.* } Inspections-Officierer paa Takkelloftet.
 do. *F. W. Lund.* }

Töimester.

Capitain Lieut. *O. W. Michelsen.*

Second Lieut. *C. B. Brandt.* }
 do. *F. L. F. Sommer.* } Inspections-Officierer ved Artilleriet.
 do. *A. C. Schultz.* }

Fabrik Mester.

Commandeur Capitain *A. Schifter.**

Mekanik og Hydraulik Faget.

Commandeur Capitain *P. M. Tuxen.**

Reberbanen.

Capitain *N. H. Tuxen.**

Premier Lieut. *H. Schierbeck,** Inspections-Officier.

Dokken.

Command. Capt. *P. M. Tuxen,** forestaaer Inspectionen ved samme.

Constructions og Reglerings Commissionen.

Hs. Excellence Vice-Admiral *J. Johansen.**

Commandeur *J. P. Stibolt.**

Command. Capt. *A. Schifter.**

do. *M. Lutken.**

do. *P. M. Tuxen.**

Capitain	H. B. <i>Thomsen</i> .*
Capitain Lieut.	S. L. <i>Tuxen</i> .*
do.	J. P. <i>Gandil</i> .
do.	<i>Zahrtmann</i> .*
do.	S. A. <i>Bille</i> .*
do.	O. W. <i>Michelsen</i> .
do.	<i>Braëm</i> .*

Premier Lieut. J. L. *Grove*, Auscultant.

Krigscancellie Secretair J. N. *Suenson*, Commissions Skriver.

Commissionen for de studerende Sö-Officierers Underviisning.

Commandeur Capitain A. *Schifter*.*

do. P. M. *Tuxen*.*

Capitain Lieutenant O. W. *Michelsen*.

do. P. W. *Tegner*.*

Professor, Lector Matheseos C *Iürgensen*.

Defensions Commissionen.

General Major R. *von Krag*, SK* DM., Chef for Ingenieur Corpset,
Ridder af den hollandske Wilhelms Orden.

Oberst Lieutenant F. E. *von Prangen*, R* DM.

Commandeur Capitain P. M. *Tuxen*.*

Rongelig Jagt Capitain.

Commandeur og General Adjutant J. J. *Uldall*.*

Fæstningen Christiansöc.

Capitain J. J. *Paludan**, Commandant.

Premier Lieutenant J. A. K. *Næsser*.

do. P. C. *Dam*, af Armeen.

J. J. *Gether*, Auditenr.

P. J. *Funk*, Krigs-Assessor, Proviant-, Ammunitions- og Material-
Forvalter.

J. F. *Asmussen*, Garnisons Chirurg.

C. B. Hellemann, Garnisons Præst.
D. Borgen, Kirkesanger og Skolelærer.

Sö-Kaart Archivet.

Capitain Lieutenant *C. C. Zahrtmann*,* Chef.
 Second Lieutenant *H. P. Rothe*.

Opmudringsvæsenet.

Commandeur Grev *F. C. J. G. Trampe*, R* DM.
H. H. J. Draschau, Krigsraad, Commissions Skriver, MaterialForvalter og Kasserer.

Navigations Directeur.

Capitain *J. Seidelin*,* (constitueret).

Lector Matheseos.

Professor og Magister Artium *C. Iürgensen*.

Nyboder.

Capitain *M. C. Mühlenstedt*, R* DM Commandant.
H. Veith, Copiist ved Commandantskabet.

Huusbygmester.

Professor og Stadsbygmester *P. Malling*.

Sö Etatens Seildugs og Lærreds Fabrik.

Admiralitets Commissair *N. Wiborg*.*
 Capitain *N. H. Tuxen*.* } Bestyrere ad interim.
 Fabrikör (vacant).
 Regnskabsfører *A. Larsen*.

Sö-Quæsthuset.

Major *E. Möller*.
 Admiralitets Commissair *N. Wiborg*.*
 Agent *J. Holmblad*, R* } Directeurer.
 Stabs Chirurg *B. O. Winkler*, R*
 Krigs-Assessor *F. M. Leschly*, Inspecteur.

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Commandeur U. A. *Schönheider*.
 Etatsraad, Professor, Stabsmedicus og Dr. med. J. D.
Herholdt, R*
 Capitain M. C. *Mühlenstedt*, R*
 Admiralitets Commissair N. *Wiborg*.
 Stabs Chirurg B. O. *Winkler*, R*
 Krigs-Assessor P. K. *Krogh*, Inspecteur.
 J. A. *Riis*, Præst.
 P. M. *Knudsen*, Oeconomus.

Directeurer.

Sö-Etatens Overlæger.

Etatsraad, Professor, og Dr. Med. J. D. *Herholdt*, R* Stabs-Medicus.
 B. O. *Winkler*, R* Stabs Chirurg.

ved 1ste Division.

F. W. *Mansa*, Divisions Chirurg, Rang med Capt. Lieut.
 H. O. *Sommerfeldt*, Reserve Chirurg.
 C. E. *Döllner*, Under Chirurg, har Reserve Chirurgs Character og Rang.
 W. B. *Willumsen* do. do. do.

ved 2den Division.

B. O. *Winkler*, R* Divisions Chirurg, Rang med Capitainer.
 C. *Müllertz*, Reserve Chirurg.
 W. *Klingberg*, Under Chirurg, har Reserve Chirurgs Character og Rang.
 C. A. *Ditzel*, do. do. do.

Holmens Kirke.

Admiralitets Commissair N. *Wiborg*.
 Justitsraad J. N. *Halkiær*.
 Urtekræmmer J. *Hansen*.
 A. K. *Holm*, R* DM., Sogne Præst og Provst.
 B. *Münter*, R* 1ste residerende Capellan.
 J. A. *Riis*, 2den residerende Capellan.
 P. E. *Hall*, 1ste Catechet.

Kirkeværger.

T. *Gudmundsen*, 2^{den} Catechet.

G. J. *Schaarup*, 3^{die} do.

J. F. *Johansen*, Klokker.

Professor R. *Bay*, Cantor.

C. *Raven*, Succentor.

C. *Rauch*, Organist.

H. A. *Høy*, Overgraver.

C. M. *Weyland*, Undergraver.

Sö-Etatens Skoler.

Commissionen for Drengeskolerne i Nyboder.

Contre-Admiral C. P. *Flensborg*.*

Commandeur A. *Krieger*.*

Command. Capt. C. *Lutken*.*

Capitain og Commandant i Nyboder *Mühlenstedt*.*

Capitain *Garde*.

Provst A. K. *Holm*.*

Justitsraad J. N. *Halkiær*.

Commissionen for Pigeskolerne i Nyboder.

Commandanten i Nyboder.

De Herrer Præster ved Holmens Kirke.

Sö-Etatens Proviantgaard.

Justitsraad R. *Langeland*, R* Forvalter.

Krigs Assessor S. P. *Nyeland*, Fuldmægtig.

Sö-Indrulleringen og Lotsvæsenet.

I. N. v. *Abrahamson*, General-Krigscommissair, C* DM., Ridder af flere Ordener.

Krigsraad L. R. *Theil*, Bureau Chef.

Indrullerings Chefer.

Siællands District, Commandeur A. *Gerner*.

Laalands, Falsters og Möens District,	Capitain C. <i>Gran</i> ,	tillige Overlots,
Fyens District,	Capitain K. <i>Linde</i> ,	R* DM. do.
Jydske do.	Commandeur E. <i>Krieger</i> ,	R,* do.
Sleswigs do.	Capitain G. A. W. <i>Varendorff</i> ,	do.
Holstenske do.	Capitain A. <i>Raaslöff</i> ,	do.

Capitain Lieut. I. P. *Bluhme*, i Aalborg. Subaltern Officier i Jydske District.

Over-Lots i Siællands District.

Commandeur E. *Wulff*, R.*

Mynsterskrivere.

Siællands District, Sökrigscommissair I. P. *Fog*.

Laalands, Falsters og Möens District	do.	I. W. <i>Rathie</i> .
Fyens do.	do.	F. W. <i>Bülow</i> .
Jydske do.	do.	B. <i>Grodtschilling</i> .
Slesvigske do.	do.	H. L. <i>Kjerksteen</i> .
Holstenske do.	do.	S. S. <i>Brodersen</i> .

Sö og Land Krigscommissairer.

1ste Siællandske Dist. General Krigscommissair H. v. *Uldall*.

2det Siællandske Dist. Ritmester P. O. v. *Rosenörn*, i Sorøe.

Fyens og Langelands Dist. Major H. C. v. *Riegels*, R,* Sönderbygaard
p. Middelfart.

1ste Jydske Dist. Major J. A. v. *Fibiger* R* i Aarhus.

2det Jydske Dist. Major D. B. v. *Castonier*, R* i Randers.

3die Jydske Dist. Kammerherre, Generalkrigscommissair G. v. *Moltke*
i Randers.

Söcadet Corpset.

Commandeur P. F. *Wulff*,* Chef.

Capitain Lieutenant C. C. *Paludan*

do. do. J. R. *Petersen*

Subalterne Officierer.

Premier Lieut. C. L. *Prösilius*

Second. do. H. *Ipsen*

Lærere.

- Matematik og Navigation. } Capt. Lieut. P. W. *Tegner*.
 } Second. Lieut, N. E. *Tuxen*.
 } do. do. O. F. *Suenson*.
- Artillerie. Capt. Lieut. *Michelsen*.
- I den chemiske og mechaniske Physik. Prof. *Forckhammer*.
- Dansk, Historie og Geographie. Hr. *Zahrtmann*.
- Christendom. Pastor P. E. *Hall*.
- Moral og Retslære. Assessor A. L. *Drewsen*.
- Fransk. } Hr. Professor L. *Abrahams*.
 } Bogholder *Schram*.
- Engelsk. } Hr. Kammerraad H. *Rosing*.
 } — Krigs Assessor P. H. *Wiinholt*.
- Regning.
- Calligraphie.
- Landtonings og Militair-Tegning. } Second Lieut. C. A. *Meyer*.
- Frihaands Tegning. Hr. Assessor *Schow*.
- Fægtning.
- Gymnastik. } Captain C. *Hansen*.
- Svømning.
- Dands. Solodanser P. *Larcher*.
- Auditeur og Regnskabsfører, Hr. Assessor A. L. *Drewsen*.
- Læge, Hr. J. J. *Zahlmann*.

Cadetter.

- Nr. 1. F. S. *Kinck*
 2. T. F. *Buchwald*
 3. C. F. *Hedemann*
 4. W. H. *Købke*
 5. O. A. H. *Wilde*
 6. F. A. *Gandil*
- } Underofficerer.

- Nr. 7. C. F. *Gottlieb*,
 8. R. C. M. *Bruun*.
 9. G. P. *Schönheyder*.
 10. A. R. *Hedemann*.
 11. W. C. L. *Jacobsen*.
 12. A. J. L. *Röepstorff*.
 13. H. A. G. E. *Hensen*.
 14. C. A. *Obelitz*.
 15. M. J. *Harboe*.
 16. E. F. *Krieger*.
 17. H. C. C. *Colsmann*.
 18. W. Grev *Holsk*.
 19. T. H. G. *Trock*.
 20. A. E. Grev *Bernstorff*.
 21. J. C. *Kraft*.
 22. C. W. *Schönheyder*.
 23. H. P. *Schultz*.
 24. T. W. *Pedersen*.
 25. J. C. *Tuxen*.
 26. E. P. C. M. *Groth*,
 27. D. R. *Braag*.
 28. J. S. C. *Albeck*.
 29. E. *Duntzfelt*.
 30. C. F. G. W. *Wrisberg*.
 31. P. M. *Skibsted*.
 32. L. *Skibsted*.

Anmærkning.

De 5 første Nummere have 100 Rbd. i Gage og fra Nr. 6 til Nr. 20 inclusive have 50 Rbd. i Gage.

Sö-Etatens Justits Betiente.

General Auditeur. Höiesterets Assessor H. J. *Koefoed* R.*
 Over Auditeur. Over Krigscommissair, Admiralitets Secretair E.
Stiernholm.

Auditeur, Landsoverrets, samt Hof og Stads-Rets Assessor F. U.

A. C. *Eberlin*.

Sökriagsprocureur. Justitsraad og Höiesterets Advocat P. E. *Sporon*.

Collegii samt Holmens Contoirer.

Admiralitets, eller 1ste Departements Contoir.

Overkrigscommissair E. *Stiernholm*, Chef.

Krigsassessor E. P. R. *Esskildsen*, Fuldmægtig.

C. F. de. *Fine Skibsted*

P. H. *Halling*.

} Copister.

Commissariats eller 2det Departements Contoir.

Over Krigscommissair C. A. *Lassen*, Chef.

Krigs-Assessor H. L. *Herlöw*, Fuldmægtig.

Krigs-Assessor G. F. *Lipke*, surnummerair Fuldmægtig.

P. *Jensen*, Copist.

Divisionernes, eller 3die Departements Contoir.

Justitsraad J. N. *Halkier*, Chef.

Krigs Assessor J. C. N. *Knorr*

do. do. A. F. *Petersen*

do. do. J. *Jacobsen*

} Fuldmægtige.

L. C. *Bondrup*

A. *Jerndorff*

L. *Esskildsen*

C. W. *Wellmann*

F. *Bisserup*

} Copister.

Bogholder, Archiv og Depeche Contoiret.

Justitsraad T. C. <i>Tillge</i> , Chef.	}	Fuldmægtige.
Krigs-Assessor D. C. <i>le Maire</i>		
do. C. B. <i>Velschou</i> .		
do. M. C. <i>Bierager</i> .	}	Copister.
P. <i>Lassen</i> .		
F. W. <i>Aagesen</i> .		

Revisions og Contra Beregnings Contoir.

Etatsraad J. H. <i>Gede</i> , R* Chef.	}	Fuldmægtige.
Krigs-Assessor H. C. <i>Hansgaard</i> .		
do. C. H. <i>Hegedahl</i> .		
do. C. F. <i>Krabbe</i> .	}	Copister.
C. J. <i>Gundestrup</i> .		
R. <i>Nørregaard</i> .		
A. C. <i>Westergaard</i> .		
L. F. <i>Rist</i> .		
J. F. <i>Gradmann</i> .		
E. F. <i>Anker</i> .		

Rasserer Contoiret.

Etatsraad L. <i>Jürgensen</i> , R* Chef.
Professor og Magister Artium C. <i>Jürgensen</i> , Fuldmægtig.

Equipage og Commando Contoiret.

Krigsraad P. A. <i>Börgesen</i> , R* Chef.	}	Fuldmægtige.
J. <i>Lind</i> .		
P. G. <i>Börgesen</i> .	}	Copister.
C. U. <i>Lang</i> .		
— — —		
— — —	}	Copister.
— — —		

Inventarie Contoiret.

Krigsraad F. C. *Borre*, Chef.

J. *Seerup*. }
 J. L. *Möller*. } Fuldmægtige.
 E. *Steen*, Copist.

Veier Contoiret.

H. A. *Seerup*, Chef.

J. L. F. *Licht*, Fuldmægtig.
 — — — Copist.

Hoved og Klædnings-Magazins Contoiret.

Krigsraad D. C. *Wibe*, Chef.

P. *Lindorff* }
 F. *Wæssing* } Fuldmægtige.
 G. C. *Nicolaisen* }
 — — — } Copister.

Eege og Fyretömmers Material-Contoir.

Krigsraad F. S. *Blöch*, Chef.

L. P. *Nicolaisen* }
 J. F. *Sebbelov* } Fuldmægtige.
 J. *Mörch* }
 — — — } Copister.

Takkelage Contoiret.

C. M. *Schulze*, Chef.

P. *Taulow*, Fuldmægtig.
 J. J. *Betzer*, Copist.

Mestere ved de Kongelige Verfter.

M. B. *Kolbye*, R* DM, HHM, Conducteur, Pælebukker og Rapert-
 magermester.

J. F. *Caspersen*, DM, HHM, Skibsbygmester.

H. M. *Holm*, HHM, Constructeur.

M. H. *Grönsund*, DM, HHM, Mester ved Flaadens Reparation og Dokken.

G. C. *Hummel*, HHM, Rebslagermester,

M. *Alstrup*, HHM, Dreiermester.

H. *Hansen*, Snedker og Stolemagermester.

H. *Albrechtsen*, DM, HHM, Kleinsmedmester.

P. *Berg*, Seilmagermester.

D. *Funch*, DM, HHM, Underskibsbygmester.

P. C. *Ibsen*, Mastemagermester.

A. T. *Petersen*, DM, HHM, characteriseret Underskibsbygmester.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

Dronning Maria . . . 84 Kanoner.

Waldemar 84 do.

Frederik den 6te . 84 do.

Skiold 84 do.

— — — — 84 do.

under Bygning.

Danmark 66 do.

oprindelig bestemt til 74.

Phoenix 58 do.

do do 64.
ved sidst afholdte Besigtelse
erklæret ulienstdygtig.

Fregatter.

Freya 46 do.

Havfruen 46 do.

Rota 46 do.

Bellona 46 do.

— — — — 46 do.

under Bygning.

Minerva 40 dq.

Nymphen 40 do.

Fylla 40 do.

Corvetter.

<i>Galathea</i>	26	do.
<i>Najaden</i>	20	do.
<i>Diana</i>	20	do.
<i>Fortuna</i>	20	do.
<i>Flora</i>	20	do.

Brigger.

<i>Möen</i>	18	do.
<i>St. Thomas</i>	16	do.
<i>St. Jan</i>	12	do.

i Vestindien.
 Capt. Lieut. Fisher.
 Prem. Lieut. Peniek.
 do Flensborg.
 Second Lieut. E. C. C. Tuxen.
 do. H. H. S. Grove.

Alart 12 do.

i Vestindien.
 Capt. Lieut. S. Kierulf.
 Prem. Lieut. C. G. Muxoll.
 do. C. B. Köbke.
 Second Lieut. O. W. de Fine
 Shibsted.
 do. O. C. Pedersen.

St. Croix 12 do.

Skonnerter.

<i>Elben</i>	8	do.
<i>Delphinen</i>	6	do.
<i>Pilen</i>	6	do.

oplagt i Altona.

oplagt i Nyborg.

Ruttere.

Helsingör.
Maagen.
Svalen.

Ro Flotillen.

<i>Kanonbaade</i>	56
<i>Kanon Joller</i>	2
<i>Morteer Chalouper</i>	4

i alt 62.

Dødsfald.

Den .. Novbr. Contre-Admiral og Kammerherre J. C. Söppe, Kb. af Dbg., Dbgmb. og benaaded med Hædersmedaillen for Slaget den 2den April 1801. Siden 1834 udtraadt formedst Svagelighed af Tienesten med Pension.

Den 22de Decbr. Admiral Otto Lütken, Storkors af Dannebrog og Dannebrogsmænd, 86 Aar gammel. Hans Necrolog har været givet i Bladet Dagen, men med nogle Urigtigheder, som vi her skulle rette. Det var nemlig ikke af den i Dagen anførte Grund, at han fra Premierlieutnant forfremmedes til Capitain; men fordi han, Aaret efter Schönning's Affaire, som Chef for Snauen (Briggen) Lærken, med Kraft og Conduite holdt Kaperne i Tømme og beskyttede vor Skibsfart i hine Farvande, saa at Slaget atter vandt sin gamle Agtelse tilbage.

En fielden Lykke fulgte denne udmærkede Officier paa hans lange militære Løbebane: Det var som om Marinens Genius vilde gjøre godt igjen imod Sønnen, hvad den havde forsyndet sig imod Faderen, Hædersmanden Frederik Lütken. Han blev, som nævnet er, Capitain i sit 32te Aar, Contre-Admiral da han var 52 Aar gammel, og var i 10 Aar Sø-Statens Senior og beklædte dens høieste Værdigheder. Saa Officerer have været saa meget brugte, som han: af Fregatter commanderede han Pommern og Cronborg, den sidste to Gange; af Linieskibe, Ddin i 1791 og atter i 96; Prindsesse Louise Augusta i 94; var Flagecapitain hos Vice-Admiral Raas i 95; commanderede en Eskadre af 4 Linieskibe i 1800; Evolutioneskadren i 1805 og var under Krigen Høistcommanderende over Somagten i Norge, fra 1811 til 1814. Han var i 97 Hvervingschef; i 99 Præsæs i en Commission til at udarbejde et nyt Signalsystem for Flaaden; i 1801 var han Besejlingscommissair paa Linieskibet Norge, da det prøvedes med Linieskibet Danmark; var i en Commission til at regulere Indrulleringsvæsenet i Holsteen. I mange Aar var han Præsæs i Constructionscommissionen, indtil kort for sin Død; og endeligen

var han Inspecteur over Sø-Statens Divisioner fra 1815, da denne Post blev oprettet, og til sin Død.

I over hundrede Aar har det Lütkenfke Navn været i Marinen. Ketsind, Dygtighed og en rolig, befindig Kraft have udgjort Slægtens Særkiender. Stammefaderen efterlod Sønerne et Navn, paa hvilket man kan anvende Skriftens Ord: „Den Ketsfærdiges Sæd skal ikke uddøe.“

Avancement, Forflyttelse 2c.

Under 8de October 1835 er Secondlieutenant Sommer beordret til Inspectionsofficier ved Sø-Artilleriet.

Den 13de Novbr. er Havnecaptain Rohde forundt en ny Uffeb som Commandeur Capitain.

Den 27de Novbr. er Cadetunderofficier H. J. A. Hagen udnævnt til Secondlieutenant.

Den 15de Decbr. ere følgende Secondlieutenanter ansatte til Inspectionstjeneste: Knudsen ved Nyholms Equipage, Schultz ved Artilleriet og S. W. Lund ved Takkelvæsenet.

Den 22de Decbr. er Vice-Admiral, Baron Solsten udnævnt til Admiral.

Samme Dato er Secondlieutenant Ipsen ansat som subalterne Officier ved Cadetcorpset i Sec. Lieut. Paludans Sted.

Den 24de Decbr. er Sec. Lieut. E. A. Wulff beordret til Inspectionstjeneste ved Takkelvæsenet, i Sec. Lieut. Ipsens Sted.

Den 25de Decbr. er Contre Admiral J. Johansen udnævnt til Vice-Admiral med sin nuhavende Gage; Commandeur Flensborg til Contre-Admiral med Gage, og som Følge deraf at fratræde 1ste Division; Commandeur Schönheyder til Chef for 1ste Division; Commandeurcaptain Raas til Commandeur uden Division; Capitain Harboe til Chef for 2den Div. 4de Comp. som Cap. Klauman fratræder; Capitain-Lieutenant Bille tillagt Cap. Lieut. Gage; Sec. Lieut. Donner udnævnt til Prem. Lieut.

Kongelige Resolutioner og Collegii Rescripter.

Under 6te Octbr. 1835 har Collegiet approberet, efter For-

flag fra Constructions og Reglerings Commissionen, at Antallet og Længderne af Fartøierne til Flaadens Skibe blive som følger:

For

	Orlogs- Skib paa 74 Kan.	Fregat paa 46 Kan.	Corvet m. Stands- se og Bat.	Corvet paa 20 Kan.	Brig paa 16 Kan.	Brig paa 12 Kan.
Barcas	38 Fod	33 Fod	30 Fod			
Travaille Chal.	30 —	26 —	26 —	26 Fod	26 Fod	26 Fod
Chefs Chaloupe	30 —	26 —	23 —	23 —	20 —	20 —
Side-Fartøi	23 —	23 —	20 —	20 —	=	=
Dito	23 —	23 —				
Hælfartøi	20 —	20 —	20 —	16 —	16 —	16 —

Under 15de Octbr., at Slangerne til Skibenes Ferskvands-pomper herefter forfærdiges i Lighed med de, Briggen Allart sidst medgivne, nemlig med fortinnede Fern-Spiraler istedetfor Medsingspiraler, og malet Seilbug, istedetfor det indvendige Læder i Slangerne.

Under 25de s. M. har Hans Majestæt allernaadigst approberet en af Fabrikmesteren forfattet Sidetegning med tilhørende Spanterits til en ny Fregat paa 46 Kanoner.

Den 2den Novbr. har Collegiet bestemt, at Nabningerne mellem Spantetømmerne paa denne nye Fregat maae udfyldes med Lommer, dog at Grændsen for Udfyldningen bliver Bundstokkes Ender midtskibs.

Den 9de s. M. har Collegiet approberet en forelagt Apterings-tegning for Briggen *St. Croix*, dog saaledes, at i Kabotten gøres de fornødne Indretninger til Sø-Uhrenes Opstilling, ifald Chefen maatte ønske at have dem der placerede.

Den 12te s. M. bestemt at Raporter efter det marshallske System skal indføres:

- 1) for den forreste og de 2 agterste Kanoner paa hver Side af Linieskibenes underste Batterie;
- 2) for de 1 à 2 forreste og idetmindste 3 agterste Kanoner paa hver Side af Linieskibenes øverste Batterie og Fregat-ternes Batterie, og endelig
- 3) for den forreste Bæls og de 1 à 2 agterste Stands-Kanoner paa hver Side af alle Skibe, som ere armerede paa Stands og Bæls med 18pd. 13 Calibers Kanoner eller længere Skjts.

Under 24de s. M. bifaldet at Cisternen No. 2 casseres og ophugges eller adskilles.

Samme Dato bestemt Trykningen af nogle af Løjtnesteren udarbejdede Skjdes- og Indtrængnings-Labeller, for at medgive Skibene samme.

Officielle Deel.

II.

Officiele Deel.



Avancement, Ansættelse, Udcommando o. s. v.

Den 6te Januar: Overlotserne i det jydke District og i Siellands District, Commandeurcapitainerne E. Krieger og S. E. Wulff allernaadigst forundte Commandeurs Character.

Den 25de: Secondlieutenant Sagen beordret at assistere ved Søkaartarchivet.

Den 5te Februar: Secondlieutenanterne N. E. Tuxen og O. S. Suenson allernaadigst udnævnte til Auscultanter i Constructions-Commissionen.

I indværende Foraar have følgende Udcommandoer fundet Sted:

Linieskibet Skjold:

Commandeur A. Krieger; Capitain Garde; Capitainlieutenanterne Rathsch, Walterstorff og Sreen Bille; Premierlieutenanterne Sæster, Aschlund, Krüger, P. Wulff, C. Schmidt og C. Krieger; Secondlieutenanterne Gottlieb, C. Meyer, N. E. Tuxen, Brandt, E. Wulff, P. Smidch, A. Schierbeck, Bjelke, Frølich og Wrisberg.

Briggen St. Croix.

Capitainlieutenant P. T. Grove; Premierlieutenanterne E. Suenson og J. G. van Doctum; Secondlieutenanterne Wilkens, Noe og P. Seidelin.

Cadetskibet, Corvetten Najaden.

Capitain Blom, Chef og Meddommer; Premierlieutenant Rassenberg, Næstcommanderende; desuden, som Meddommere og Lærere i Sømandskabet, Capitainlieutenant Petersen og Premierlieutenant Proslinus, samt Secondlieutenanterne Ipsen, Lærer i Sømandskab, og O. Suenson, Lærer i Styrmændskab.

Vagtskibet i Sundet, Briggen Møen.

Capitain Bodenhoff; Premierlieutenant N. Suenson; Secondlieutenanterne Lemming, Bøcher og Ulbeck.

Batteriet Tre Kroner.

Capitain Ulbrecht; Premierlieutenant Normann.

Dagstøpsposten i Storebelt.

Capitainlieutenant S. Paludan; Premierlieutenant Bruun.

Dagstøbet ved Altona, Skonnerten Elben.

Capitainlieutenant Zahrtmann; Premierlieutenant Secher; Secondlieutenant S. Paludan.

Opmaalingsfartøiet Maagen.

Secondlieutenanterne Sommer og G. Tuxen.

Dampstøbet Kiel.

Capitainlieutenant Ulbrecht.

Collegii Resolutioner 2c.

Den 5te Februar: Collegiet har bestemt som Regel for Fremtiden, at, i Tilfælde af Proviantregnskabsførerens Afgang ombord i de kongelige Skibe, maae dennes Forretninger og Regnskab ikke overdrages nogen Officier; men derimod maa Chefen i det nævnte Tilfælde overdrage Forvalterens Forretninger til hvem Anden, han dertil anseer for sikket, og, om han finder Anledning dertil, under en Officiers specielle Tilsyn.

Den 8de Marts bestemt, at „Diener“ for Fremtiden ikke opføres paa Bemandings-Reglementerne, men at vedkommende Officierer alligevel beregnes den derfor bestemte Godtgjørelse.

Officielle Deel.

III.

Dødsfald.

Den — — Capitain af Livjæger-Corpsen C. Hansen, R. af Dbg. Lærer i Gymnastik ved Søcadet-Corpsen.

Den — — Sø- og Landkrigscommissair i 1ste Siøllands District, Generalkrigscommissair S. v. Uldall.

Den — — Etatsraad, Professor og Dr. Med. J. P. Serholdt, R. af Dbg. Stabsmedicus ved Sø-Etaten.

Den — — Justitsraad C. A. Lassen, Chef for Commissariats Contoiret.

Den — — C. M. Schulze, Chef for Tækkelage-Contoiret.

Avancement, Ansættelse etc.

Under — — Febr. er Første Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet, Admiral, Baron S. Solsten benaaded med Storkorsen af Dannebrogordenen.

Under 21de Febr. ere Constructeur S. M. Holm, Seilmagermester P. Berg og Sø-Lothuus-Lieutenant Carlsen benaadede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

28de Febr. er allernaadigst resolveret at Stabsmedicaten ved Sø-Etaten skal indtil videre være ubesat og den hidhørende Forretning overdrages Stabschirurg Winkler, som under samme Dato er tillagt Rang med No. 1 i Rangforordningens 4de Klasse.

13de Marts er ved Kongelig Resolution Candidatus Chirurgia A. W. Pedersen forundt Reservechirurgs Charakter og Rang.

Den — — Marts er Krigs-Assessor S. L. Serlow udnævnt til Chef for Commissariats-Contoiret og forundt Overkrigscommissairs Titel og Rang.

Den 10de April ere Cadet-Underofficererne C. S. Hedemann og N. S. Koble udnævnte til Second-Lieutenanter i Sø-Etaten.

Den 10de April er Skibsproviant-Regnskabsfører C. S. Nissen forundt Søkrigscommissairs Charakter, med Rang i 8de Klasse No. 7, saalænge han staaer i Sø-Etatens Tjeneste.

Den 24de April er Dverfskibschirurg S. C. Umberg forundt Reservechirurgs Charakter og Rang.

Den 8de Mai er Fuldmægtig i Hovedmagazins Contoiret P. Lindorff beskikket til Takkelage skriver ved Holmen; Fuldmægtig i Inventarii-Contoiret J. Seerup forflyttet i samme Egenkab til Hoved-Magazins-Contoiret; Copiist i Inventarii-Contoiret E. Steen udnævnt til Fuldmægtig i samme Contoir; Volontærene S. T. Lauritzen, J. S. Knub, J. G. Leinselder og L. N. Pagh udnævnte til Copister, respective i Tømmer-Contoiret, Hovedmagazins-Contoiret og Equipage- og Commando-Contoiret. Copiist i Takkelage-Contoiret J. J. Behrer, meddeelt Afsked i Naade, foreløbig med Pension.

Den 22de Mai er constitueret Fuldmægtig J. C. Juul udnævnt til Fuldmægtig i Commissariats-Contoiret.

Som Skibschirurger ere af Collegiet ansatte efter Stabschirurgens Forslag:

Cand. chir. S. C. Umberg, som Dverfskibschirurg paa Corvetten Najaden; Cand. chir. & med. G. Courländer, som Skibschirurg paa Briggen St. Croix; Reservechirurg Willumsen som Dverfskibschirurg paa Delogskibet Skib; Studiosus chir. Drachmann, som Skibschirurg og Stud. chir. & med. Brydegaard, som Underfskibschirurg paa sidstnævnte Skib.

Endvidere ere af Collegiet antagne:

Copiist Bisserup, som Skibssecretair paa Drlogskibet Skiohd.

— Rist, som Proviantforvalter paa samme Skib.

J. Ritter, som Proviantregnskabsfører paa Corvetten Nasjaden.

Den — Juni er Premierlieutenant C. L. Prøsilius udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Kongelige Resolutioner, Rescripter etc.

Under 24de Januar allernaadigst resolveret, at i Fremtiden skal Overlæreren i Gymnastik og Svømning ved Sø-Etaten have Udgang til Holmens Hædersmedaille og den dermed forbundne aarlige Gave, efter 25 Aars Tjeneste, og de øvrige Lærere i dette Fag ligeledes, efter 30 Aars Tjeneste.

21de Februar. Ved allernaadigst Resolution bifaldet, at Understiftsbygmester Sunch, i Begyndelsen af Mai Maaned d. A., tiltræder en Reise til England paa 4 Maaneder, for at gjøre sig bekendt med dette Lands Fremskridt i det praktiske Skibbyggerie.

28de Febr. Kongelig Resolution, hvorved approberes Bygningen af en Brig efter Marts Tegning.

14de Marts har Collegiet foranstaltet, at paa samtlige Søstationer iaar skal gøres Forsøg med at afflasse den for Mandskabet bestemte Brændeviinstration om Morgenen, ved istedetfor den at give dem om Morgenen deels Thevand med Brød, deels Ællebrød, og derimod om Aftenen Brændeviin og Brød hele Ugen igiennem, istedetfor at hidtil er om Aftenen de 5 Dage af Ugen givet deels Ællebrød, deels Grød og kun de 2de Dage Brændeviin

og Brød. Lignende Forsøg har Collegiet allerede siden Efteraaret 1834 ladet foretage ombord paa de til Vestindien bestemte Skibe.

19de Mai ere nye specielle Reglementer og Tarter udstædte for Præsts Fiords ved Rønneklint, samt for Lunds og Tørs Lotserier.

R e t t e l s e r

til Afhandlingen om Chronometerreguleringen.

Pag. 119	Linie	2 f. n.	staaer:	$1^{\text{d}} \frac{19,4}{7^{\text{d}},341}$	; læs:	$1^{\text{d}}: \frac{19,4}{7^{\text{d}},341}$
— 120	—	3 f. o.	—	9,4..; l. 0,4.		
— 120	—	11 f. n.	—	Middelbag; l. Middelmidbag.		
— 121	—	17 f. o.	—	45,7; l. 44,7.		
— 121	—	20 f. o.	—	38,6; l. 38,0.		
— 122	—	3 f. n.	—	Middelbag; l. Middelmidbag.		
— 122	—	5 f. n.	—	l'n; l. ln.		
— 129	—	3 f. o.	—	Solens Nord Decl.; l. Solens aftagende Nord Decl.		
— 129	—	12 f. o.	—	1,1018; l. 1,1016. l		
— 130	—	9 f. o.	—	Middelbag; l. Middelmidbag.		
— 131	—	9 f. o.	—	45 ^s , 6; l. 25 ^s , 6.		
— 132	—	6 f. o.	—	56,6; l. 56,5.		
— 133	—	7 f. n.	—	log. 24 ^r ; l. l'og. 24 ^r .		
— 135	—	2 f. n.	—	cos t.; l. sin t.		
— 140	—	10 f. o.	—	daglig; l. daglige.		
— 156	—	17 f. o.	—	VII; l. XIV.		
— 159	—	11 f. o.	—	divideret; l. multipliceret.		
— 163	—	6 f. n.	—	16,23; l. 16,24		
— 167	—	7 f. o.	5 Spalte:	7,9; l. 7,8.		

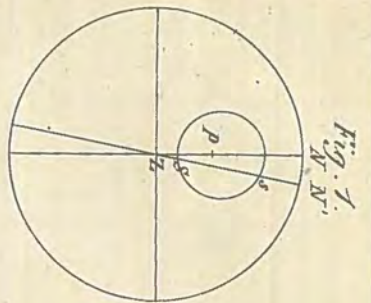


Fig. 1.

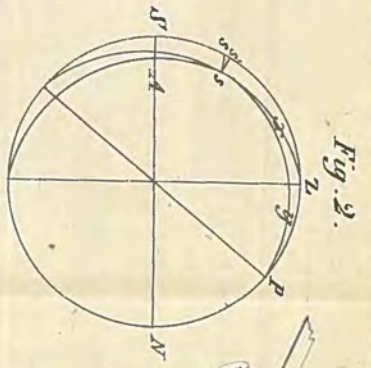


Fig. 2.

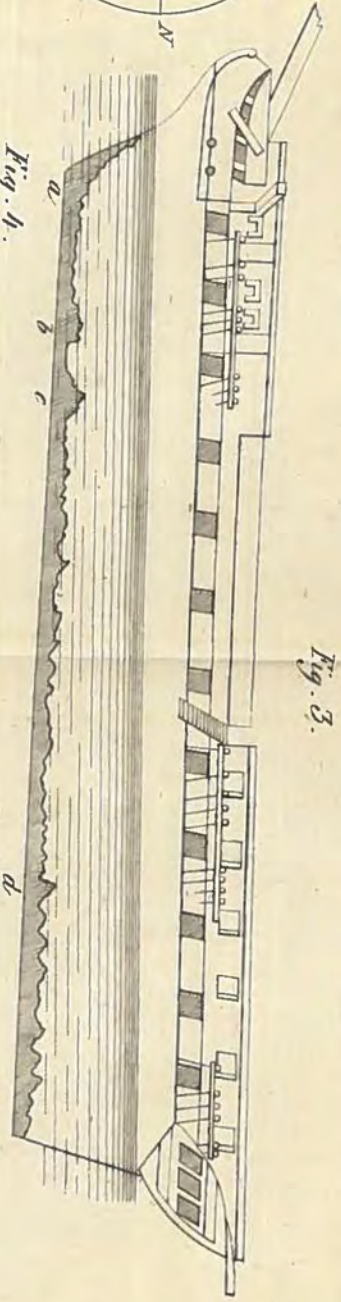


Fig. 3.

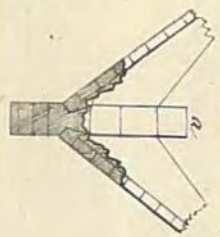


Fig. 4.

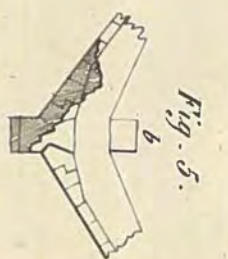


Fig. 5.

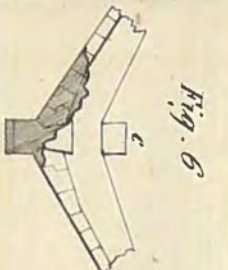


Fig. 6.

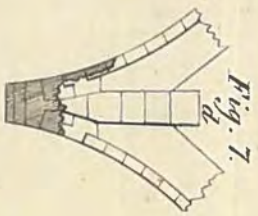


Fig. 7.

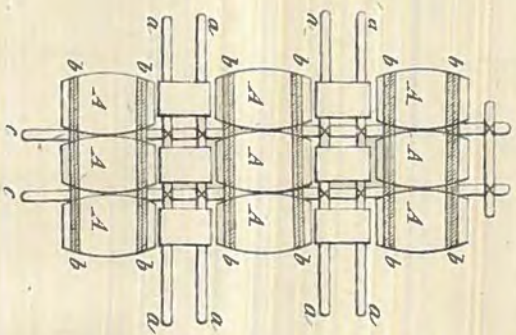


Fig. 8.

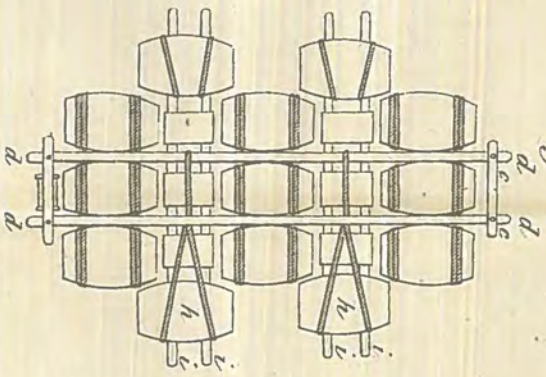


Fig. 9.

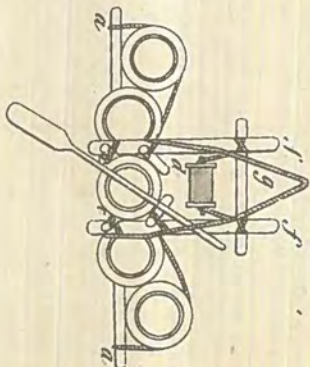


Fig. 11.

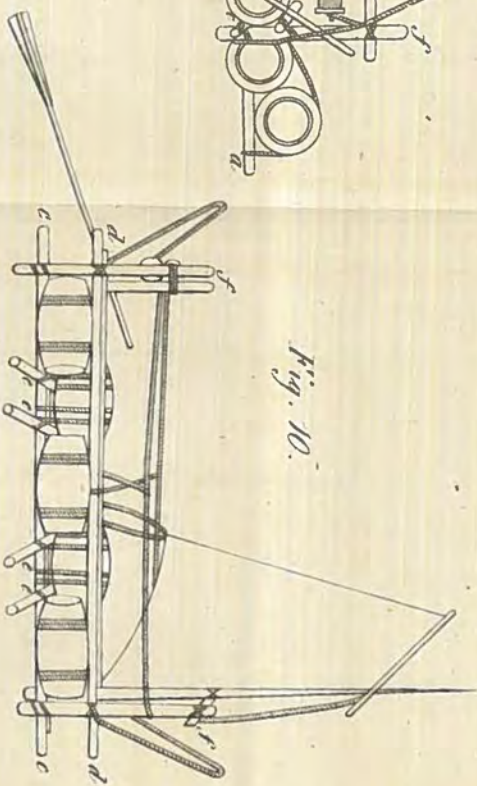


Fig. 10.

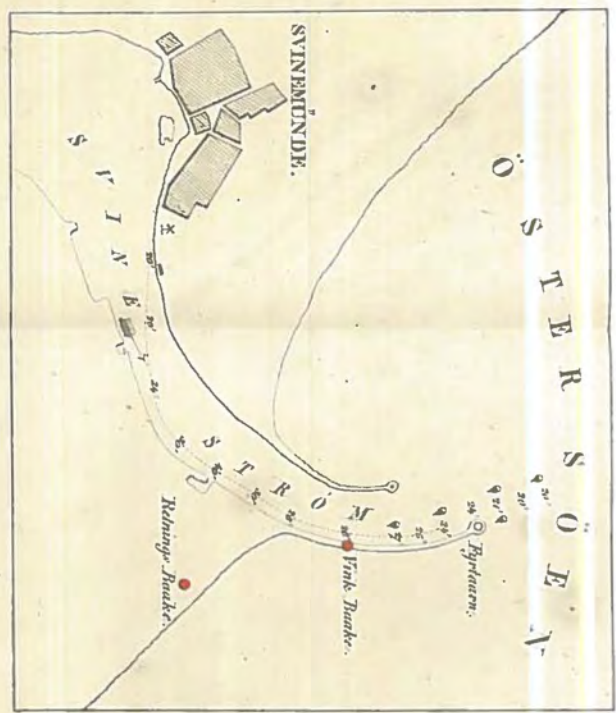
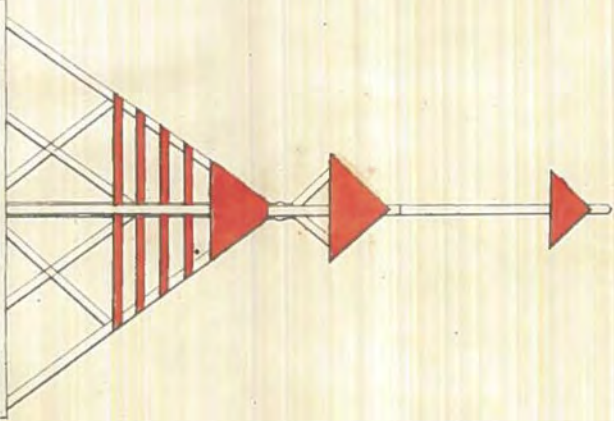


Fig. 1.

Rehinings - Baaken
paa den østlige Øvend.



Vink - Baaken
paa den østlige Haave-Dæmning.

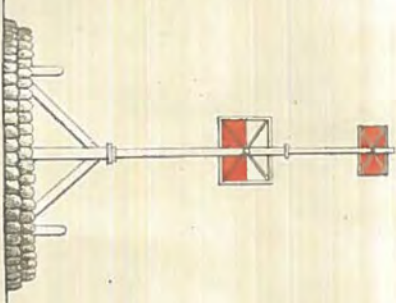
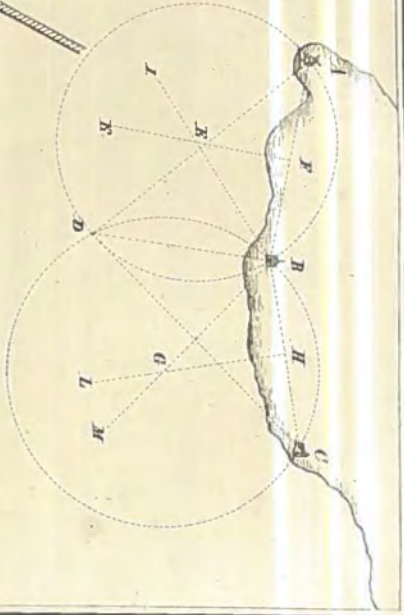
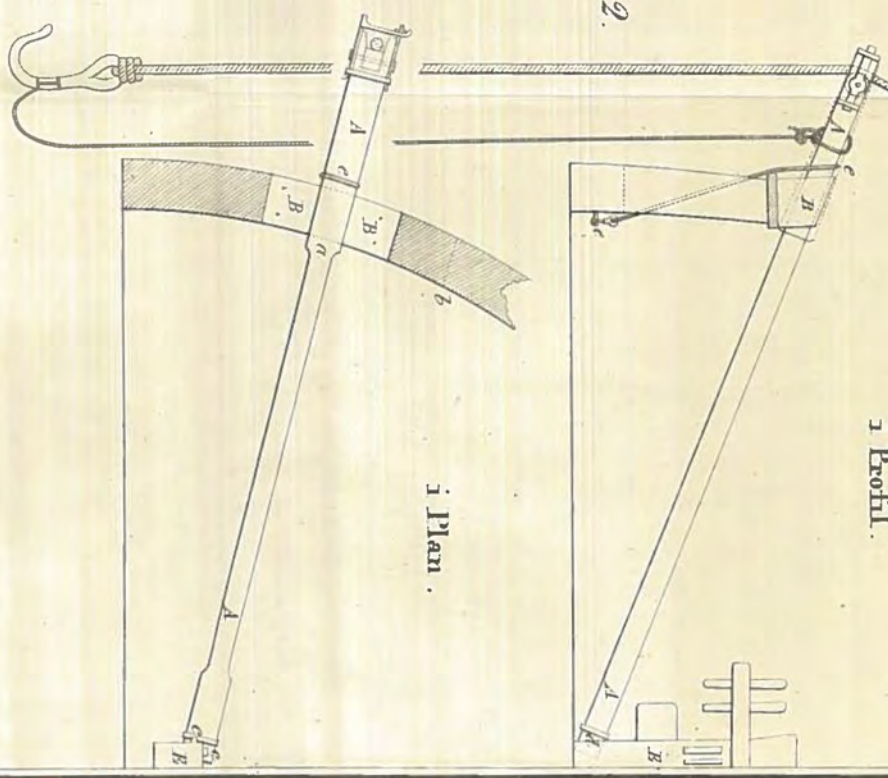


Fig. 3.



i Profil.

Fig. 2.



i Plan.

Fig. 1.

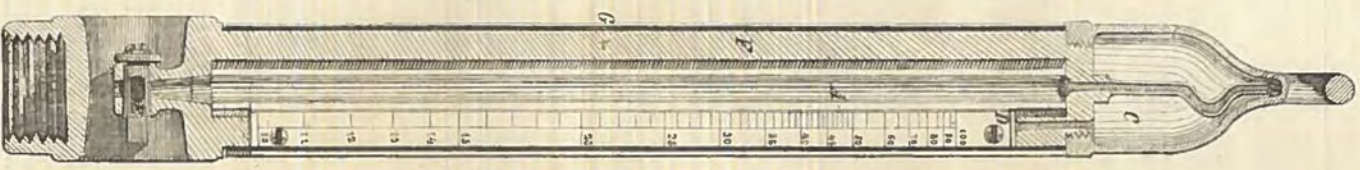


Fig. 2.



Fig. 3.

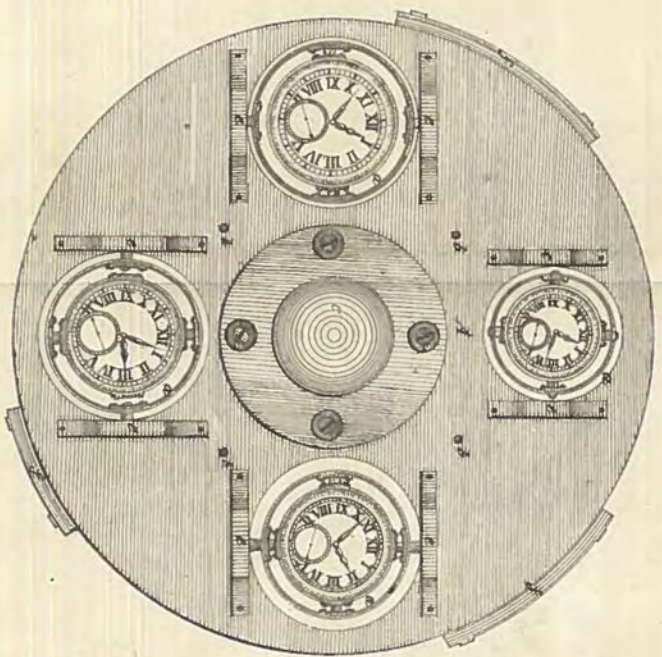


Fig. 4.

